

Sygn. akt IV K 780/14

# WYROK

## W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 22 marca 2017 roku

Sąd Rejonowy Szczecin Prawobrzeże i Zachód w Szczecinie Wydział IV Karny

w składzie:

Przewodniczący: SSR Katarzyna Grodź - Mużyło

Protokolant: Daria Czajkowska

po rozpoznaniu na rozprawie w dniach 29.05.2015 roku, 27.08.2015 roku, 19.02.2016 roku, 06.04.2016 roku, 29.06.2016 roku, 19.07.2016 roku, 28.09.2016 roku, 30.01.2017 roku, 22.03.2017 roku

sprawy **I. J.**

syna J. i I. z domu R.

ur. (...) w S.

PESEL (...)

### **oskarżonego o to, że:**

w dniu 4 września 2014 roku w S. około godz. 11.46 nieumyślnie spowodował wypadek drogowy naruszając nieumyślnie zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, że jadąc prawy pasem ruchu ul. (...) od strony ul. (...) w kierunku ul. (...), na skrzyżowaniu z ul. (...), w trakcie wykonywania manewru skrętu w lewo, w wyniku nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu zderzył się z kierującym autobusem komunikacji miejskiej linii 80 marki M. (...) o nr rej. (...) i nr bocznym (...), którego kierujący jechał lewym pasem ruchu – bus pasem, na wprost przez skrzyżowanie, w wyniku, czego pasażerowie w/w autobusu, tj. R. O. (lat 74) doznał rany tłuczonej powłok miękkich głowy w okolicy potylicznej z towarzyszącym ograniczeniem świadomości, a także złamania trzech żeber prawych i wyrostów poprzecznych kręgów lędźwiowych po stronie prawej, a nadto E. R. (lat 63) doznała wstrząśnienia mózgu, rany tłuczonej okolicy potylicznej oraz sińców obu przedramion i lewego uda, które to obrażenia naruszyły czynności narządu ciała w/w pokrzywdzonych na okres trwający dłużej niż 7 dni w rozumieniu art. 157§1 kk,

### **to jest o czyn z art. 177§1 kk**

I. uznaje oskarżonego I. J. za winnego tego, że w dniu 4 września 2014 roku w S. około godz. 11.46 nieumyślnie spowodował wypadek drogowy naruszając nieumyślnie zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, że jadąc prawy pasem ruchu ul. (...) od strony ul. (...) w kierunku ul. (...), na skrzyżowaniu z ul. (...), w trakcie wykonywania manewru skrętu w lewo, w wyniku nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu zderzył się z kierującym autobusem komunikacji miejskiej linii 80 marki M. (...) o nr rej. (...) i nr bocznym (...), którego kierujący jechał lewym pasem ruchu – bus pasem, na wprost przez skrzyżowanie, w wyniku, czego pasażerowie w/w autobusu, tj. R. O. (lat 74) doznał rany tłuczonej powłok miękkich głowy w okolicy potylicznej z towarzyszącym ograniczeniem świadomości, a także złamania trzech żeber prawych i wyrostów poprzecznych kręgów lędźwiowych po stronie prawej, a nadto E. R. (lat 63) doznała wstrząśnienia mózgu, rany tłuczonej okolicy potylicznej oraz sińców obu przedramion i lewego uda, a ponadto małoletni D. W. doznał złamania czaszki okolicy ciemieniowo-potylicznej lewej, które to obrażenia naruszyły czynności narządów ciała w/w pokrzywdzonych na okres trwający dłużej niż 7 dni w rozumieniu art. 157§1 kk, tj. czynu z art. 177§1 kk i za ten czyn, na podstawie art. 177§1 kk wymierza mu karę 6 (sześciu) miesięcy pozbawienia wolności,

II. na podstawie art. 69§1 i 2 kk, art. 70§1 kk warunkowo zawiesza oskarżonemu wykonanie orzeczonej kary pozbawienia wolności na okres próby 2 (dwóch) lat,

III. na podstawie art. 42§1 kk orzeka wobec oskarżonego zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym na okres 2 (dwóch) lat na poczet, którego na podstawie art. 63§4 kk zalicza oskarżonemu okres zatrzymania prawa jazdy od dnia 04 września 2014 roku do dnia 29 września 2016 roku,

IV. na podstawie art. 627 kpk i art. 2 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 23 czerwca 1973 roku o opłatach w sprawach karnych zasądza od oskarżonego na rzecz Skarbu Państwa koszty postępowania w tym wymierza mu opłatę w kwocie 120 (stu dwudziestu) złotych.

Sygn. akt IV K 780/14

## UZASADNIENIE

W dniu 4 września 2014 roku między godziną 11.00 a 12.00 warunki drogowe były dobre, brak było opadów atmosferycznych, nawierzchnia asfaltowa ulicy (...) w S. była sucha, gładka, czysta, ponadto istniała dobra widoczność dla poruszających się pojazdami.

Tego dnia T. S. kierował autobusem miejskim linii 80 marki M. o numerze rejestracyjnym (...). Pojazd poruszał się od przystanku „Wszystkich Świętych” prosto ulicą (...), lewym pasem ruchu, tzw. bus pasem, w kierunku przystanku Szpital (...), na wprost przez skrzyżowanie z ulicą (...).

Dopuszczalna prędkość administracyjna na tym odcinku drogi wynosiła 40 km/h. Kierowca autobusu poruszał się z prędkością około 55 km/h. Nie wykonywał jednak gwałtownych manewrów, poruszał się płynnie. W autobusie znajdowali się pasażerowie między innymi R. O., E. R., małoletni D. W., H. B. (1), S. W., J. A..

W tym samym kierunku jazdy poruszał się kierujący samochodem osobowym D. (...) o numerze rejestracyjnym J. I., jadąc prawym pasem ruchu ul. (...) od strony ul. (...) w kierunku ul. (...). Mężczyzna znajdując się na skrzyżowaniu, wykonując manewr skrętu w lewo w ul. (...) nie zachował szczególnej ostrożności i nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu kierującemu autobusem linii 80, poruszającemu się lewym pasem ruchu – bus pasem, na wprost przez skrzyżowanie, zderzając się z nim. Do zdarzenia doszło około godziny 11:46.

Dowód:

- zeznania świadka S. W. k. k. 317-319, 44-47,

- zeznania świadka J. A. k. 392-393 , 70-71,

- zeznania świadka R. O. k. 316-317, k. 50-53,

- zeznania świadka E. R. k. 315-316, k. 174-175,

- zeznania świadka T. G. k. 319-320, 153-154,

- zeznania świadka E. S. k. 321-322, k. 209-210,

- zeznania świadka H. B. (2) k. 322, 214-215,

- zeznania świadka T. S. k. 344 - 347, 169-171,

- zeznania świadka A. D.- k. 420-421 ,

- opinia biegłego sądowego z zakresu techniki samochodowej i ruchu drogowego z dnia 27.05.2016 r. k. 373-388

- opinia pisemna uzupełniająca k. 431-434
- opinia ustna uzupełniająca k. 440,
- protokół oględzin miejsca wypadku drogowego k. 4-5,
- protokół oględzin pojazdu k. 7-8, 9-10,
- szkic sytuacyjny k. 12,
- dokumentacja fotograficzna k. 14-18,
- wykaz realizacji przystanków i zdarzenia z raportu k. 61-66,
- szkic odręczny M. S. k. 172,
- dokumentacja fotograficzna k. 399-402,
- szkic organizacji ruchu k. 408,

W momencie zdarzenia kierujący pojazdami nie znajdowali się pod wpływem alkoholu.

Dowód: protokół badania stanu trzeźwości k. 6, 11,

W momencie zdarzenia R. O. siedział na podwójnej kanapie w autobusie za kierującym, ale bliżej przejścia w pojeździe. W wyniku hamowania upadł głową do przodu i skręcając się prawym bokiem uderzył w coś twardego, tracąc na moment świadomość. W wyniku zdarzenia mężczyzna doznał rany tłuczonej powłok miękkich głowy w okolicy potylicznej z towarzyszącym ograniczeniem świadomości, a także złamania trzech żeber prawych i wyrostków poprzecznych kręgów lędźwiowych po stronie prawej, które to obrażenia naruszyły czynności narządów ciała mężczyzny na okres powyżej 7 dni.

Dowód:

- zeznania świadka R. O. k. k. 316-317, 50-53
- protokół oględzin lekarskich i opinia sądowo- lekarska k. 219-222,
- dokumentacja medyczna k. 56-58, 111-128,

Pasażerka autobusu E. R. w momencie wypadku stała trzymając się poręczy, w wyniku hamowania upadła do tyłu i straciła przytomność. Na skutek wypadku kobieta doznała wstrząśnienia mózgu, rany tłuczonej okolicy potylicznej prawej, sińców obu przedramion i okolicy bocznej powierzchni uda, które to obrażenia naruszyły czynności narządów ciała kobiety na okres powyżej 7 dni.

Dowód:

- zeznania E. R. k. 315-316,
- protokół oględzin lekarskich i opinia sądowo- lekarska k. 224-227,
- dokumentacja medyczna k. 104-107, 129-150,

W wyniku wypadku obrażeń ciała doznał również małoletni D. W.. Chłopiec wypadł z wózka, na skutek czego doznał złamania czaszki okolicy ciemieniowo- potylicznej lewej. Badanie TK mózgowia D. W. przeprowadzone po zdarzeniu wykazało obustronne poszerzenie przestrzeni zewnątrzmoźgowych, płatów czołowych, ciemieniowych oraz

skroniowych, i na powierzchni prawego płata ciemieniowego obszar hyperdensyjny, a także szczelinę złamania lewej łódki kości ciemieniowej i kości potylicznej. Ostatecznie rozpoznano u małoletniego pokrzywdzonego złamanie czaszki w okolicy ciemieniowo-potylicznej lewej. Nie ulega wątpliwości, że obrażenia te wywołały naruszenie czynności narządu ciała, jakim są kości czaszki pokrzywdzonego na okres znacznie przekraczający 7 dni, co należy uznać za uszkodzenia o których mowa w wart. 157 par 1 kk

Dowód:

- zeznania S. W. k. 317-319, 44-47
- opinia sądowo lekarska k. 341-343,
- dokumentacja medyczna k. 74-77, k. 88-98,

Oskarżony I. J. ma 70 lat, jest żonaty, jest ojcem pełnoletniego syna, utrzymuje się z emerytury w kwocie 1700 złotych netto, ma wykształcenie zawodowe, jest współwłaścicielem wraz z żoną mieszkania, jest właścicielem pojazdu osobowego. Mężczyzna nie był uprzednio karany sądownie, ani też za wykroczenia w ruchu drogowym, nie leczył się psychiatrycznie ani odwykowo.

Dowód:

- wyjaśnienia oskarżonego k. 290
- dane osobopoznawcze k. 165,
- dane o karalności k. 183, 277,
- informacja z ewidencji kierowców k. 283,

Oskarżony w toku całego postępowania kwestionował swoje sprawstwo w zakresie zarzucanego mu czynu. Na rozprawie podtrzymał swoje wyjaśnienia, nie przyznał się do zarzucanego mu czynu, podał, że jak jechał ulicą (...) to autobus stał na przystanku, jak go mijał to ludzie z niego wysiadali. Wywiódł, że na tym odcinku drogi jest ograniczenie prędkości do 60 km /h i gdy mężczyzna dojechał do świateł to autobus go dogonił, zmienił pas na lewy i go wyprzedził, jadąc z bardzo dużą prędkością. Autobus miał stać na lewym pasie i mieć przed sobą jeszcze dwa samochody, zaś oskarżony stał na prawym pasie mając przed sobą jeszcze 4 pojazdy. Oskarżony jak zbliżał się do ulicy (...) to miał się obrócić całym tułowiem, ale nie widział autobusu. Podał, że zanim podjął manewr skrętu w lewo to bezpośrednio za nim znajdowały się samochody, dlatego patrzył na lusterko wsteczne żeby nikomu nie zajechać drogi. Dodatkowo wywiódł, że między bus pasem a pasem jezdni jest tzw. martwe pole i dlatego w pierwszej chwili mógł nie zauważyć autobusu w lusterku, a potem mogło być martwe pole.

W rozpatrywanej sprawie nie ulega wątpliwości, że w dniu 4 września 2014 roku około godziny 11.46, na skrzyżowaniu ulic (...) w S. miało miejsce zdarzenie drogowe, w którym uczestniczył kierowca samochodu marki D. T. J., kierowca autobusu miejskiego linii 80 T. S. oraz pasażerowie tego autobusu, między innymi R. O., E. R., D. W.. W wyniku zdarzenia bez wątpienia doszło też do skutków, o jakich mowa w przepisie art. 157 § 1 kk. Uczestnicy tego zdarzenia byli trzeźwi.

Niekwestionowane w tym zakresie ustalenia potwierdzają dowody z dokumentów sporządzonych na potrzeby niniejszego postępowania, takich jak protokoły badania stanu trzeźwości, protokoły oględzin pojazdów i miejsca zdarzenia, szkic miejsca wypadku drogowego, czy opinie sądowo-lekarskie w przedmiocie uszkodzeń ciała pokrzywdzonych, za wyjątkiem pierwszej, sporządzonej w postępowaniu przygotowawczym, opinii dotyczącej charakteru obrażeń ciała D. W.. Sąd ocenił je jako wiarygodne, gdyż zostały sporządzone w sposób zgodny z przepisami prawa, przez uprawnione do tego osoby, w ramach ich kompetencji oraz w sposób rzetelny, a ich prawdziwość, nie

była kwestionowana przez strony w toku postępowania. Przyjęte ustalenia znalazły również potwierdzenie w spójnych i obiektywnych zeznaniach świadków. Dowody te w podanym zakresie korespondują ze sobą.

Oceniając zebrany w sprawie materiał dowodowy, Sąd musiał przede wszystkim ustalić, który z uczestników zdarzenia ponosi odpowiedzialność za przedmiotowy wypadek drogowy i w jakim zakresie, a więc – przede wszystkim – czy I. J. naruszył zasady ruchu drogowego, jeżeli tak - jakie oraz czy ewentualnie T. S. mógł przyczynić się do zaistnienia analizowanego zdarzenia. Oskarżony konsekwentnie nie przyznawał się bowiem do zarzucanego mu czynu, wywodząc, że to przez nadmierną prędkość autobusu doszło do zderzenia pojazdów. Oceny takiej dokonał na podstawie wymienianych już wyżej dokumentów, jak również w oparciu o zeznania świadków, wyjaśnienia oskarżonego oraz w dużej mierze na podstawie opinii biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych i techniki samochodowej.

W pierwszej kolejności Sąd wskazuje, iż nie dał wiary wyjaśnieniom oskarżonego, aby wyłącznym sprawcą wypadku był kierowca autobusu, który poruszał się z nadmierną prędkością. Prezentowane przez oskarżonego stanowisko stanowi wyłącznie przyjętą przezeń linię obrony, mającą na celu uniknięcie odpowiedzialności karnej. Oskarżony w ogóle nie poczuwa się do odpowiedzialności za zaistniałe zdarzenie, nie zauważa, że dopuścił się złamania szeregu przepisów prawa ruchu drogowego, co bezpośrednio skutkowało zaistnieniem wypadku. Mężczyzna powołując się na zeznania świadka S. W., iż kierowca autobusu jechał jak opętany, bo chciał nadgonić czas, minimalizował swój udział w zdarzeniu. Wskazać należy, iż Sąd ustalając stan faktyczny nie pominął jednak okoliczności, że kierowca autobusu przekroczył dozwoloną na wskazanym odcinku drogi prędkość, - nie zmienia to jednak ustaleń, iż wyłącznie zachowanie kierującego pojazdem osobowym oskarżonego pozostawało w bezpośrednim związku przyczynowym z zaistniałym zdarzeniem.

Faktycznie świadek S. W. w swoich zeznaniach wskazywała, że kierowca autobusu poruszał się z prędkością nadmierną, ale w toku przesłuchania przed Sądem wywiodła, że powodem takich twierdzeń na etapie postępowania przygotowawczego było jej zdenerwowanie, bowiem przesłuchanie odbywało się w szpitalu przy łóżeczku jej dzieci. Dodała, że na przystankach autobus stał krótko, ale przy ruszaniu nie było wielkiego szarpania, kierujący nie ruszał bardzo gwałtownie, jednak jechał za szybko. Na szybką jazdę autobusu wskazywała również świadek J. A., która nie widziała jednak przebiegu samego zdarzenia. Kobieta podała, że stała w autobusie niedaleko kierowcy za pierwszymi drzwiami, za pierwszym rzędem siedzeń. Była z dwójką dzieci – 4 letnim synem, który siedział w podwójnym rzędzie siedzeń, oraz z małym dzieckiem, które znajdowało się w wózku ustawionym przy barierce.

Analizując zeznania wskazanych dwóch świadków zważyć należy, iż co do zasady prędkość odczuwalna w pojazdach dużych gabarytowo typu autobus, różni się od prędkości rzeczywistej, z reguły faktyczna prędkość jest niższa aniżeli prędkość, którą odczuwają pasażerowie, zwłaszcza w sytuacji, gdy pasażerowie znajdują się w pozycji stojącej, z czego w ocenie Sądu może wynikać pierwotnie dokonana przez świadków ocena zachowania kierującego autobusem i prędkości pojazdu.

Niemniej już zdaniem pasażera autobusu R. O. jazda przebiegała spokojnie, jednak świadek nie widział przebiegu samego zdarzenia. Również świadek H. B. (1) wywiodła, że kierowca autobusu do czasu zdarzenia jechał spokojnie, normalnie, z przystanku kierowca również ruszył w sposób normalny, nie gwałtownie, nie szybko, i dalej jechał normalnie. Nagle bez klaksonu było hamowanie, uderzenie.

Sąd w kwestii prędkości, jak również w zakresie ustalenia przebiegu samego zdarzenia dał wiarę świadkom nieuczestniczącym bezpośrednio w przebiegu zdarzenia, a oglądającym zderzenie pojazdów z zewnątrz. I tak świadek T. G. - widział zdarzenie z rusztowania na szpitalu przy ul. (...), gdzie w tym dniu pracował - przebywał w odległości ok. 8 metrów od miejsca zdarzenia. Widział zdarzenie sekundę przed zderzeniem i zauważył, że pojazd osobowy wjeżdża pod autobus,. Odwrócił się, gdy 2 pojazdy jechały obok siebie - autobus prosto bus pasem, zaś samochód skręcał w lewo. Wskazał, że pojazdy nie jechały na pewno z nadmierną prędkością – wg świadka normalna prędkość to 40-50 km/h. W ocenie Sądu rozmowa świadka pracującego na rusztowaniu z kierowcą autobusu nie ma wpływu na ocenę jego wiarygodności. Zważyć należy, że świadek nie ma żadnego interesu żeby zeznawać na korzyść kierowcy autobusu, są to obce sobie osoby, w związku z czym Sąd nie znajduje podstaw aby odmówić wiary zeznaniom T. G.- przebieg

zdarzenia świadek obserwował z zewnątrz, nie biorąc udziału w jego przebiegu. Dlatego Sąd dał zeznaniom tego świadka wiarę w całości.

Świadek E. S., która widziała zdarzenie z naprzeciwka, znajdując się w swoim pojeździe, wskazała, że autobus poruszał się szybciej aniżeli pojazd marki D. (...), jednak samochód wyskoczył nagle, nie wiadomo skąd. Zeznań świadka nie sposób kwestionować, uznać je należało za obiektywne i rzeczowe.

Świadek A. D. nie był natomiast bezpośrednim świadkiem zdarzenia, widział pojazdy od momentu uderzenia, już po wypadku i jego zeznania nie miały istotnego znaczenia dla poczynienia ustaleń, co do przyczyn zaistnienia wypadku i zachowania obu kierujących bezpośrednio przed zdarzeniem

Sąd ustalając przebieg zdarzenia nie dał wiary zeznaniom T. S. w tej części, w której mężczyzna wskazywał, że nie poruszał się z prędkością przekraczającą administracyjnie dozwoloną, albowiem nie korespondują one z zeznaniami pozostałych świadków, jak również z opiniami biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków. Natomiast odnośnie przebiegu zdarzenia, zachowania oskarżonego i podjętych przez świadka manewrów obronnych, zeznania świadka w całości zasługiwały na wiarę, bowiem były konsekwentne i spójne, a także korespondowały z pozostałym materiałem dowodowym zgromadzonym w sprawie, za wyjątkiem wyjaśnień oskarżonego.

Ponadto Sąd dokonując ustaleń faktycznych oparł się na opinii biegłego sądowego z zakresu techniki samochodowej i ruchu drogowego, opinii pisemnej uzupełniającej oraz opinii ustnej uzupełniającej.

W swojej opinii biegły wskazał, że ślad hamowania został pozostawiony przez autobus na długości 12 metrów. Opisany ślad jest śladem blokowania kół ostatniej osi tylnej, ponieważ tylko ta oś w autobusie biorącym udział w zdarzeniu ma koła bliźniacze. Na podstawie śladów kół biegły wywiódł, że prędkość autobusu mogła wynieść około 55 km/h. Wynika z tego, że przed podjęciem hamowania kierowca autobusu jechał z prędkością około 55 km/h. Proces hamowania był bardzo intensywny i trwał około 2 sekundy. W momencie zderzenia hamowany autobus jechał z prędkością kolizyjną około 32 km/h. Kierujący autobusem rozpoznał zamiar manewru skrętu w lewo kierującego samochodem osobowym D. będąc w odległości około 27 metrów od miejsca kolizji. Wówczas rozpoczął proces zatrzymywania autobusu. Kierujący autobusem jadąc z prędkością 55 km/h nie miał możliwości zatrzymania pojazdu przez intensywne hamowanie i uniknięcie zdarzenia. Uniknięcie zderzenia byłoby możliwe gdyby jechał z prędkością około 48 km/h. Kierowca samochodu osobowego marki D. przed kolizją poruszał się z prędkością około 19 km/h i znajdował się w odległości około 10,8 metrów od miejsca zderzenia. Do zderzenia pojazdów doszło na skrzyżowaniu dróg, gdzie wymagane jest zachowanie szczególnej ostrożności. W ocenie biegłego zapobiec wypadkowi mógł wyłącznie kierowca pojazdu D., gdyż jego naturalną reakcją po zauważeniu stanu zagrożenia jest większa możliwość zatrzymania się i zaniechania manewru skrętu w lewo, a to ze względu na różne masy obu pojazdów i różne prędkości rozwijane przez uczestników. Kierowca autobusu poruszał się z prędkością wyższą od dopuszczalnej, jednak nie przekroczył tej prędkości znacząco. Od momentu zauważenia przeszkody autobus znajdował się w zbyt bliskiej odległości przestrzennej, aby uniknąć zderzenia. Możliwość taką miał jedynie kierujący pojazdem osobowym oskarżony. Ponadto biegły wywiódł, że kierujący autobusem poprawnie zareagował na powstałe zagrożenie, tj. podjął natychmiastowe hamowanie.

To kierujący samochodem D. (...) nie wypełnił elementarnych wymogów ustawy Prawo o ruchu drogowym. Przystąpił do wykonywania manewru zmiany kierunku jazdy bez należytej obserwacji sytuacji na drodze. Nie zauważył dużego i barwnego pojazdu. Swoim zachowaniem naraził innych uczestników ruchu – między innymi pasażerów autobusu, na poważne urazy zdrowotne. Kierujący pojazdem D. wjeżdżając na skrzyżowanie nie zachował należytej ostrożności i nie ustąpił pierwszeństwa kierującemu autobusem.

Przekroczenie prędkości w ocenie biegłego nie utrudniło kierowcy autobusu oceny sytuacji kierującemu pojazdem marki D., który nie obserwował lewego pasa i wykonał manewr zmiany kierunku jazdy.

Zasady ruchu drogowego w pełnym zakresie naruszył oskarżony- nie miał on w czasie zdarzenia możliwości skrętu w lewo. Na skrzyżowaniu nie zachował należytej ostrożności, nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu. Kierowca autobusu

natomiast przyczynił się on do powstania zaistniałego zdarzenia. Poruszał się uprawnionym pasem ruchu. Prawdopodobnie zareagował na zagrożenie, chciał uniknąć zderzenia. Niemniej poruszał się z prędkością o 15 km/h większą od dopuszczalnej. Gdyby zatem jechał z prędkością dozwoloną na tym odcinku drogi, to mimo nagannego zachowania oskarżonego do zdarzenia by nie doszło.

Biegły ostatecznie wywiódł jednak, że nawet, jeżeli kierowca autobusu poruszałby się bardzo szybko to sprawca zdarzenia był oskarżony. Ten sprawca, który jechał zbyt szybko jedynie przyczynił się do powstania zdarzenia, ale nie zmienia to hierarchii sprawstwa.

W ocenie Sądu sporządzone w sprawie opinie zasadnicza i uzupełniająca są jasne, wywiedzione z nich wnioski są w pełni zrozumiałe, opinia jest pełna, albowiem odpowiadała na wszystkie pytania Sądu. Okoliczność, że oskarżony kwestionuje swoje sprawstwo nie oznacza, że opinia jest błędna. W szczególności, wobec braku zarzutów i wątpliwości, co do jasności, czy pełności opinii, Sąd nie był obligowany do dopuszczenia dowodu z opinii innego biegłego. Wskazać bowiem należy, że ocena, który z uczestników naruszył jakie zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a co za tym idzie, który z uczestników był sprawcą wypadku, jest dokonywana przez Sąd, zaś opinia ma charakter jedynie pomocniczy w tym zakresie, w szczególności pozwalający na dokonanie rekonstrukcji czasowo-przestrzennej i wyliczenie prędkości pojazdów, prędkości kolizyjnej oraz drogi hamowania.

Mając na względzie powyższe Sąd dał wiarę sporządzonym w sprawie opiniom. Biegły, jako osoba posiadająca wiadomości specjalne z zakresu ruchu drogowego najlepiej mógł ocenić prędkość obu pojazdów, w związku z czym Sąd dał w tym zakresie wiarę sporządzonej przez niego opinii.

Reasumując wnioski opinii stwierdzić należało, że nawet w wyniku przyjęcia, że kierowca autobusu przekroczył dopuszczaną prędkość, to i tak wyłącznie zachowanie oskarżonego pozostaje bezpośrednią przyczyną zaistniałego zdarzenia. Sąd podzielając wnioski opinii, zgadza się ze stanowiskiem biegłego, że kierujący pojazdem osobowym marki D. (...) był zobligowany do zachowania szczególnej ostrożności i ustąpienia pierwszeństwa przejazdu kierującemu autobusem miejskim. Oskarżony reguł tych nie dochował, czym stworzył sytuację zagrożenia, co czyni go sprawcą zaistniałego wypadku. Przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym, zawierają szereg zasad, które uczestnik ruchu drogowego musi przestrzegać. Oskarżony tymczasem zaniechał dokładnego upewnienia się czy z lewej strony nie nadjeżdża pojazd. Nie znajdują w tym zakresie żadnego usprawiedliwienia jego depozycje, że nie widział autobusu. Zdaniem Sądu wymieniony nie zauważył autobusu wyłącznie na skutek nie zachowania szczególnej ostrożności, i nie upewnienia się czy droga jest wolna. Kierujący, który wcześniej widział autobus na przystanku i tak powinien podjąć wszelkie czynności, prowadzące do upewnienia się o możliwości bezpiecznego wykonania zamierzonego manewru. Nie wyłącza odpowiedzialności oskarżonego zachowanie T. S..

Biorąc pod uwagę dokonane ustalenia faktyczne Sąd uznał, że wina oskarżonego w zakresie przypisanego mu czynu wyczerpującego dyspozycję przepisu art. 177 § 1 kk nie budzi wątpliwości i została mu w pełni udowodniona. Sąd dokonał stosownie do ustaleń faktycznych poczynionych dopiero na rozprawie głównej, modyfikacji opisu czynu zarzucanego oskarżonemu, w szczególności poprzez wskazanie, jako pokrzywdzonego D. W., u którego również doszło do naruszenia czynności narządów ciała na okres powyżej 7 dni.

Przedmiotem ochrony analizowanego przepisu jest bezpieczeństwo życia i zdrowia ludzi, uczestników szeroko rozumianego „ruchu drogowego”. Podmiotem tego przestępstwa może być każdy uczestnik ruchu. Zachowanie przestępne składa się z dwóch elementów. Pierwszy polega na naruszeniu zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Drugi - na spowodowaniu określonych w omawianym przepisie skutków. Zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym są regułami, które określają sposób korzystania z danej dziedziny ruchu, ich przestrzeganie minimalizuje zagrożenie jakie mogłyby dla siebie stanowić współuczestnicy ruchu drogowego i ujęte są w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym. Naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu może być zarówno umyślne, jak i nieumyślne, natomiast wynikające stąd skutki dotyczące życia, zdrowia lub mienia muszą być objęte winą nieumyślną. Przesądza to o kwalifikacji wypadku komunikacyjnego, jako występku nieumyślnego. Przestępstwo spowodowania wypadku komunikacyjnego ma charakter skutkowy, konieczne więc jest ustalenie, że pomiędzy stwierdzonym naruszeniem

zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym a zaistniałym wypadkiem zachodzi związek przyczynowy (por. wyrok SN z dnia 4 listopada 1998 r. sygn. akt V KKN 303/97).

Oprócz przestrzegania przepisów prawa o ruchu drogowym uczestnicy ruchu mają obowiązek przestrzegania ogólnego nakazu prowadzenia pojazdów rozważnie i ostrożnie, a także w niektórych sytuacjach zachowania szczególnej ostrożności. Pojęcie szczególnej ostrożności interpretowane jest jako rozważne prowadzenie pojazdu mechanicznego, polegające na przedsięwzięciu przez kierującego takich czynności, które zgodnie ze sztuką i techniką prowadzenia pojazdów mechanicznych są obiektywnie niezbędne dla zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a także powstrzymania się od czynności, które mogłyby to bezpieczeństwo zmniejszyć.

W analizowanej sprawie nie ulega natomiast wątpliwości, że oskarżony nie tylko nie zachował należytej ostrożności wjeżdżając na skrzyżowanie, ale również dokonał manewru skrętu w lewo w miejscu do tego niedozwolonym.

Kierujący pojazdem osobowym marki D. (...) naruszył szereg przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym. Przede wszystkim naruszył art. 3 uprd, który traktuje o omawianej zasadzie szczególnej ostrożności. Ponadto naruszył art. 22 ust. 1, uprd, zgodnie z którym kierujący może zmienić kierunek jazdy lub zajmowany pas ruchu tylko z zachowaniem szczególnej ostrożności. Ponadto naruszył także przepisy art. 22 ust. 4 uprd, zgodnie z którymi kierujący pojazdem, zmieniając zajmowany pas ruchu, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który zamierza wjechać, czego niewątpliwie oskarżony nie uczynił, a także przepis art. 22 ust. 5 uprd, a także przepis art. 25 uprd, nie zachowując szczególnej ostrożności podczas zbliżania się do skrzyżowania.

Jest oczywiste, że oskarżony naruszył zasady ruchu drogowego w sposób nieumyślny, podjął wadliwą ocenę obiektywnie niebezpiecznej sytuacji drogowej i nie dostosował ruchu swojego pojazdu do powstałego zagrożenia. W ocenie Sądu nie ulega wątpliwości, iż wyłącznie nieuprawnione zachowanie oskarżonego doprowadziło do powstania wypadku. Działanie oskarżonego stanowiło warunek sine qua non tego zdarzenia. Gdyby bowiem nie doszło do naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu przez oskarżonego, do wypadku w ogóle by nie doszło. Wskazania oskarżonego, że to kierowca autobusu jadąc z nadmierną prędkością był sprawcą wypadku nie znajdują uzasadnienia w zebranych w sprawie materiale dowodowym. Przede wszystkim z opinii biegłego wynika, iż kierowca autobusu wyłącznie przyczynił się do wypadku, nie zaś był jego sprawcą. To zachowanie oskarżonego było bezpośrednią przyczyną wypadku, zaś odmienne, podnoszone w toku całego procesu twierdzenia oskarżonego i obrońcy stanowią jedynie polemikę z materiałem dowodowym, nie znajdując w nim odzwierciedlenia. Nie ulega żadnej wątpliwości, że oskarżony nie był uprawniony do wykonania manewru skrętu w lewo poprzez wykonanie go w sposób gwałtowny, skutkujący zajęciem drogi poruszającego się lewym pasem pojazdu. Kierujący autobusem nie mógł przewidywać, że taki manewr będzie wykonany. W momencie, gdy spostrzegł manewr oskarżonego podjął czynność hamowania autobusu, ale nie mógł już uniknąć zderzenia pojazdów. Tej oceny nie zmienia okoliczność, iż autobus poruszał się z przekroczeniem prędkości administracyjnie dozwolonej. Powyższa okoliczność mogła mieć jedynie wpływ na kwestie wymiaru kary i środków karnych, zgodnie z dyspozycją art. 53§2 kk.

Rozważając wymiar kary w stosunku do oskarżonego Sąd miał na uwadze także pozostałe przesłanki określone w przepisie art. 53 § 1 i § 2 kk, bacząc, aby kara nie przekraczała stopnia winy i społecznej szkodliwości czynu. Sąd wziął także pod uwagę cele wychowawcze i zapobiegawcze, które kara ma osiągnąć w stosunku do sprawcy oraz potrzeby w zakresie prewencji indywidualnej i generalnej. Sąd uwzględnił też stopień winy oskarżonego i stopień społecznej szkodliwości czynu oraz charakter popełnionego przestępstwa, jego ciężar gatunkowy oraz sposób popełnienia.

Jako okoliczności łagodzące Sąd potraktował fakt, że oskarżony naruszając zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym działał nieumyślnie, okoliczność, iż dotychczas prowadził ustabilizowany tryb życia oraz jego niekaralność. Jako okoliczność obciążającą Sąd wziął pod uwagę lekceważący stosunek do przepisów ruchu drogowego i naruszenie podstawowych zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, brak krytycznego podejścia do popełnionego czynu. Dla przestępstwa z art. 177 § 1 k.k. ustawodawca przewidział zagrożenie karą pozbawienia wolności do lat 3. Sąd przy wymiarze kary miał na względzie również fakt, iż kierowca autobusu przyczynił się do zaistnienia wypadku poprzez naruszenie prędkości administracyjnie dozwolonej.

Mając na uwadze powyższe, a zwłaszcza dyrektywy wymiaru kary, okoliczności łagodzące i obciążające, stopień społecznej szkodliwości czynu i fakt, że sprawca działał nieumyślnie, Sąd uznał za stosowne i wystarczające wymierzenie za przypisany jemu czyn wyczerpujący dyspozycję art. 177 § 1 k.k. na podstawie tego przepisu kary 6 miesięcy pozbawienia wolności, a zatem kary zbliżonej do dolnej granicy ustawowego zagrożenia karą. Kara taka osiągnie, zdaniem Sądu, cel wychowawczy, w szczególności w zakresie generalnej prewencji, umacniając przekonanie całej społeczności, że żadne przestępstwo, w tym o tak poważnych skutkach, które były wynikiem naruszenia zasad ostrożności w ruchu lądowym, nie uchodzi bezkarnie i wiąże się z represją karną. Sąd uznał przy tym, że w stosunku do oskarżonego zasadne będzie zawieszenie wykonania orzeczonej wobec niego kary, albowiem można wobec niego postawić pozytywną prognozę kryminologiczną. Oskarżony dotychczas nie był osobą karaną sędownie, prowadził ustabilizowany tryb życia, od samego zdarzenia upłynęły ponad 2 lata, a sam udział w postępowaniu był dla oskarżonego wystarczająco dolegliwy.

Sąd zawieszając wykonanie kary nie orzekł żadnego obowiązku probacyjnego, a to z uwagi na orzeczenie wobec oskarżonego środka karnego.

Na podstawie art. 42 § 1 kk, mając na względzie wagę naruszonych przez I. J. reguł ostrożności w ruchu drogowym, ich ilość oraz przede wszystkim skutek wypadku i jego okoliczności, Sąd orzekł wobec oskarżonego zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym na okres 2 lat. Oskarżony nie rozumie ani wagi naruszonych zasad, jak też bagatelizuje skutek swojego zachowania, sugerując, że wypadek był wynikiem zachowania kierowcy autobusu, poruszającego się z nadmierną prędkością. Zatem należy go wyeliminować z ruchu drogowego na wskazany czas, bo tylko w ten sposób można zapewnić bezpieczeństwo innym użytkownikom dróg, którymi miałyby się poruszać. Na podstawie art. 63 § 4 kk Sąd zaliczył zaś na poczet tegoż zakazu okres rzeczywistego zatrzymania prawa jazdy od dnia 4 września 2014 roku do dnia 29 września 2016 roku.

Kierując się ogólną zasadą, że w sprawach z oskarżenia publicznego koszty postępowania ponosi oskarżony, o której mowa w art. 627 kpk, Sąd zasądził od I. J. kwotę 120 złotych tytułem opłaty, oraz pozostałe koszty sądowe. Wysokość opłaty Sąd ustalił w oparciu o art. 2 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 23 czerwca 1973 roku o opłatach w sprawach karnych.