

sygn. akt XIV K 232/15

Dnia 25 września 2018r.

UZASADNIENIE

W dniu 5 lutego 2014 po godz. 9.00 w W. na skrzyżowaniu ul. (...) w W. doszło do wypadku komunikacyjnego, w którym pokrzywdzony J. C. (1) doznał obrażeń ciała skutkujących jego zgonem.

W czasie zdarzenia na lewym pasie ruchu jezdni ul. (...), stały samochody skręcające w lewo w ulicę (...), ograniczając pojazdom jadącym w kierunku K. możliwość dostrzeżenia pojazdów wjeżdżających na skrzyżowanie z lewej strony (zeznania świadka D. K. – k. 321). Ograniczały one również widoczność kierowcom skręcającym w lewo w ulicę (...) (zeznania świadków: M. P. – k. 326, J. W. – k. 367).

Oskarżony P. K. poruszał się samochodem marki B. o nr rej. (...), jadąc ul. (...) w stronę K. z zamiarem przejechania na wprost skrzyżowania z ul. (...). Oskarżony poruszał się z prędkością co najmniej 80 km/h. Oskarżony zbliżając się do skrzyżowania miał wyświetlany sygnał zielony dla swojego kierunku jazdy. Mimo przekroczenia dopuszczalnej prędkości o co najmniej 30 km/h i zbliżania się do skrzyżowania, oskarżony nie zwolnił, nie zachował tym samym wymaganej przepisami ruchu drogowego szczególnej ostrożności.

J. C. (1) poruszał się ul. (...) samochodem marki S. o nr rej.: (...), w przeciwnym kierunku, z zamiarem skrętu w lewo na skrzyżowaniu, w kierunku ul. (...). Wjechał na skrzyżowanie na zielonym świetle. Pokrzywdzony, przed wykonaniem manewru skrętu, nie zachował szczególnej ostrożności, nie podjął w należyty sposób obserwacji jezdni, przez którą zamierzał przejechać i nie upewnił się czy jego manewr nie wymusi pierwszeństwa na nadjeżdżających z przeciwna pojazdach.

W chwili ruszania J. C. (1) ze skrzyżowania, B. prowadzone przez P. K. znajdowało się w odległości ok. 114 m przed miejscem zdarzenia. (opinie biegłych – k. 534, 672, 696).

Oskarżony nie widział wjeżdżającego na skrzyżowanie samochodu pokrzywdzonego, nie hamował, nie zwolnił prędkości i doszło do zderzenia obu pojazdów.

Po zderzeniu, F. (...) został przemieszczony na obszar przejścia dla pieszych i obrócił się wokół własnej osi o 755 stopni. Pojazd B. kierowany przez oskarżonego, przejechał ok. 39 metrów, uderzając w słupek sygnalizacji świetlnej, słupek znaku drogowego oraz betonowy kosz na śmieci, przemieszczając go o około 4,5 metra (opinia biegłego – k. 123, 685).

P. K. miał bardzo dobrą widoczność na wprost. Pojazdy wjeżdżające na skrzyżowanie z lewej strony był natomiast w stanie ujrzeć dopiero 30-40 metrów przed skrzyżowaniem (opinia biegłych – k. 670). Droga hamowania pojazdu B. przy prędkości poruszania się tego auta 50 km/h wynosiłaby 33 metry, a przy prędkości 75-95 km/h – 64-96 m (opinia biegłych – k. 670).

W chwili wypadku dla obu pojazdów sygnalizacja świetlna wyświetlała sygnał zielony.

Na skutek wypadku pokrzywdzony J. C. (1) doznał wielonarządowych obrażeń ciała skutkujących jego śmiercią w szpitalu 13 lutego 2014 r. P. K. doznał zwichnięcia stopy i złamania nosa.

Pojazdy uczestniczące w zdarzeniu były sprawne technicznie (opinia biegłego – k. 97, 494).

Oskarżony naruszył zasady ruchu drogowego opisane w art. 3 ust. 1, 4 i 20 ust. 1 i 25 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. prawo o ruchu drogowym, w tym umyślnie nie zachował szczególnej ostrożności zbliżając się do skrzyżowania i umyślnie przekroczył o co najmniej 30 km/h dopuszczalną administracyjnie prędkość. Na skutek przekroczenia prędkości oskarżony nie był w stanie, mimo nałożonego na niego obowiązku przez art. 25 ust. 1 i art. 2 pkt 22

ustawy prawo o ruchu drogowym, w dostatecznie szybki sposób zareagować na zmieniającą się sytuację na drodze – polegającą na nie ustąpieniu pierwszeństwa przejazdu przez wykonującego manewr skrętu w lewo pokrzywdzonego.

Między zachowaniem oskarżonego P. K., a zaistniałym wypadkiem zachodzi związek przyczynowo skutkowy – gdyby oskarżony zachował szczególną ostrożność i prowadził pojazd z prędkością dozwoloną administracyjnie, zatrzymałby swój pojazd przed torem jazdy samochodu S., a nawet nie podejmując żadnych manewrów, jadąc na wprost, dojechałby do miejsca przecięcia się torów pojazdów w chwili gdy samochód pokrzywdzonego przemieściłby się poza miejsce krzyżowania się torów jazdy tych pojazdów. W tej sytuacji do wypadku by nie doszło albowiem wymuszający pierwszeństwo pokrzywdzony bezkolizyjnie przejechałby przez skrzyżowanie.

Pokrzywdzony z kolei, naruszył zasady bezpieczeństwa opisane w art. 25 ust. 1 ustawy prawo o ruchu drogowym – nie zachował szczególnej ostrożności, nie obserwował w dostateczny sposób sytuacji na skrzyżowaniu i w konsekwencji, wykonując manewr skrętu na skrzyżowaniu i nie ustąpił pierwszeństwa nadjeżdżającemu z przeciwnego kierunku P. K.. Gdyby pokrzywdzony zachował szczególną ostrożność, w należyty sposób obserwował sytuację na skrzyżowaniu i nie wymusił pierwszeństwa w ten sposób, że powstrzymałby się od jazdy – samochód B. – wprawdzie z nadmierną prędkością, ale przejechałby bezkolizyjnie przez skrzyżowanie.

P. K. ma 52 lata, z zawodu jest technikiem-mechanikiem. Prowadzi własną działalność gospodarczą z dochodem około 100 tysięcy złotych rocznie, posiada dom o wartości ponad 1 miliona złotych i samochód. Ma na utrzymaniu córkę w wieku 18 lat. Jest niekarany za przestępstwo. W latach 2015-2017 został pięciokrotnie ukarany za wykroczenia drogowe, w tym raz za przekroczenie prędkości od 31 do 40 kilometrów (oświadczenie oskarżonego – k. 275, informacja z US – k. 796, karta karna – k. 802).

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie dowodów: częściowo wyjaśnień oskarżonego i zeznań świadków: częściowo D. K. (k. 21v-22, 321-324), a także J. W. (k. 26v-27, 367), M. P. (k. 29-30, 326-328, 395-396), M. O. (k. 32-33, 375-377), A. W. (k. 814), P. P. (1) (k. 464-466), J. K. (k. 466-467), M. G. (1) (k. 598-599), wyjaśnień oskarżonego (k. 276-277, 280-282), opinii biegłych z zakresu medycyny sądowej (k. 56), biegłego z zakresu techniki motoryzacyjnej i ruchu drogowego H. S. (k. 94-97 i 494-497), biegłego z zakresu ruchu drogowego i rekonstrukcji wypadków drogowych W. P. (1) (k. 114-158, 497-498, 516-554, 564-568), łącznej opinii biegłego z zakresu medycyny sądowej i ruchu drogowego (k. 668-711), ustnej uzupełniającej opinii biegłych na rozprawie (k. 779-783), szkiców (k. 284), protokołu oględzin miejsca wypadku (k.3-4), notatek (k. 1-2), informacji ze szpitala (k. 37), dokumentacji medycznej (k. 57-79v), kopii diagramów sygnalizacji świetlnej (k. 89-93), pism z Państwowej Straży Pożarnej (k. 492, 585), informacji z US i z (...) o mandatach (k. 636, 798).

Sąd dał wiarę wyjaśnieniom oskarżonego w zakresie w jakim podawał on kierunek z jakiego się poruszał i gdzie zmierzał. W tym zakresie jego wyjaśnienia są zbieżne z innymi uznanymi za wiarygodne dowodami zebranymi w sprawie.

Sąd nie dał wiary wyjaśnieniom oskarżonego w części, w której nie przyznaje się on do winy i twierdził, że jechał z prędkością ok 60 km/h, a przed nim jechał samochód, który nagle gwałtownie zahamował i skręcił w lewo, zmuszając oskarżonego do zmiany pasa ruchu na prawy około 1,5-2 długości auta przed skrzyżowaniem.

W ocenie Sądu, takie wyjaśnienia oskarżonego stanowią przyjętą przez niego linię obrony. W opinii pisemnej biegły W. P. wykazał bowiem, że taki przebieg zdarzenia nie byłby możliwy (k. 526). Ponadto, jadący prawym pasem świadek D. K. zeznał, że oskarżony od poprzedniego skrzyżowania cały czas poruszał się środkowym pasem, nie zmieniając go (k. 321). Co do prędkości, to mimo iż zarówno oskarżony, jak i wymieniony świadek wskazywali, iż była to prędkość ok. 60-70 km/h, to wszyscy powołani w tej sprawie biegli z zakresu ruchu drogowego doszli do wniosków, iż prędkość z jaką oskarżony się wówczas poruszał, wynosiła od ponad 80 km/h do ok. 100 km/h. Wszystkie wyniki otrzymane przez biegłych przy obliczaniu prędkości z jaką poruszał się oskarżony w różnych wariantach zdarzenia, przy zastosowaniu przez nich różnych metod są zbliżone, mieszczą się w zakresie dopuszczalnego błędu i wskazują, że oskarżony znacznie przekroczył dozwoloną prędkość.

Sąd dał wiarę zeznaniom świadka D. K. w zakresie kierunków poruszania się samochodów B. i S.. W tym zakresie zeznania ww. świadka są zbieżne z wyjaśnieniami oskarżonego i zeznaniami innych świadków zajścia, wymienionymi poniżej - kierowców aut poruszających się w dniu zdarzenia w okolicy przedmiotowego skrzyżowania. Sąd nie dał wiary zeznaniom świadka D. K. co do tego, że pokrzywdzony nie miał zapiętych pasów oraz że prowadzony przez oskarżonego pojazd przed zdarzeniem poruszał się z prędkością ok. 60-70 km/h. Odnośnie wskazanej przez świadka prędkości, to jest to wartość szacunkowo oceniona przez niego i jak już wyżej wskazano – nie pokrywa się ona z wnioskami powołanych w sprawie biegłych.

Z informacji o interwencji nadesłanej przez Państwową Straż Pożarną, wynika, że pokrzywdzony został przez strażaków uwolniony z pasów bezpieczeństwa (k. 492 i k. 585). Sporządzający raport z interwencji funkcjonariusz straży pożarnej potwierdził, że informacja ta pokrywa się z rzeczywistym przebiegiem interwencji. Również z dokumentacji fotograficznej sporządzonej przez biegłego H. S. wynika, że pasy z fotela kierowcy w samochodzie pokrzywdzonego były przecięte (k. 495). Należy jedynie zaznaczyć, że we wspólnej opinii biegli z zakresu ruchu drogowego i medycyny sądowej stwierdzili, iż zapięcie pasów lub jego brak nie wpłynęło na rozmiar obrażeń poniesionych przez pokrzywdzonego.

Sąd nie miał przy tym żadnych podstaw, by kwestionować autentyczność i wiarygodność dokumentów nadesłanych ze straży pożarnej. Również zeznania przesłuchanego przed Sądem funkcjonariusza straży pożarnej - M. G. (2) (k. 598-599), w ocenie Sądu były szczerze i spójne, przez co zasługiwały na danie im wiary w całości.

Sąd dał wiarę również zeznaniom świadków - kierowców: J. W., M. P. i M. O.. Świadczyli oni opisali przebieg zdarzenia w zakresie okoliczności, które obserwowali, wskazywali kierunki jazdy oskarżonego i pokrzywdzonego. Ich zeznania są spójne i zbieżne ze sobą. Świadczyli oni ci są osobami całkowicie obcymi dla strony i zdaniem sądu brak jest jakichkolwiek podstaw do kwestionowania wiarygodności tych zeznań.

Należy jedynie zaznaczyć, że choć w odczuciu świadków sprawcą wypadku był kierowca F. (...), to jest to prywatna ocena osób, widzących zdarzenie z danej – jednej perspektywy. Ocena sprawstwa należy natomiast do sądu, który całościowo analizuje materiał dowodowy. W zeznaniach świadka M. P. pojawia się samochód marki V. (...), któremu pokrzywdzony miał blokować przejazd wjeżdżając na skrzyżowanie, niemniej jednak pozostali świadkowie nie pamiętają owego samochodu.

Sąd dał również wiarę zeznaniom świadków A. W., P. P. (1) i J. K.. Zeznania tych świadków nie są jednak istotne dla sprawy; wymienione osoby nie były świadkami zdarzenia i nie dysponowali przydatnymi z punktu widzenia przedmiotu procesu informacjami.

Za wiarygodne należało uznać dokumenty sporządzone przez powołane do tego podmioty: protokół oględzin miejsca wypadku, informacje o otrzymanych przez P. K. mandatach, o dochodzie oskarżonego w 2016 r., szkic z miejsca zdarzenia oraz otrzymane z właściwych instytucji informacje: o zgonie oskarżonego, wypadku, organizacji sygnalizacji świetlnej. Sąd nie miał podstaw do powzięcia wątpliwości co do autentyczności i wiarygodności tych dokumentów. W notatce z miejsca zdarzenia błędnie natomiast wpisano jednak dozwoloną prędkość, która w dniu zdarzenia wynosiła nie 60, lecz 50 km/h.

W toku postępowania zasięgnięto opinii biegłych z zakresu medycyny sądowej oraz z zakresu ruchu drogowego i wypadków. Ustalenie istotnych okoliczności tej sprawy wymagała bowiem wiadomości specjalnych.

Sąd uznał za pełną i jasną opinię biegłych z zakresu medycyny sądowej M. F. i A. K. (k. 51- 56). Biegli wydali opinię co do przyczyn zgonu pokrzywdzonego po przeprowadzeniu sekcji zwłok (której protokół stanowi część opinii) odpowiadając wyczerpująco na pytania, jakie obrażenia odniósł J. C. (1), co było przyczyną jego zgonu oraz czy do obrażeń tych doszło na skutek wypadku. Na końcowym etapie postępowania sądowego, Sąd ponownie powołał biegłego M. F. w celu wydania łącznej opinii z biegłym z zakresu ruchu drogowego co do zakresu obrażeń

pokrzywdzonego z uwzględnieniem prędkości pojazdów, faktu zapięcia pasów i innych czynników, konieczność analizy których ujawniła się w toku postępowania.

Sąd uznał za pełną i jasną również opinię biegłego z zakresu techniki motoryzacyjnej i ruchu drogowego H. S. (k. 94-97, k. 494-497). Biegły wprowadził nie skalibrował uszkodzeń pojazdów podczas ich oględzin i dokumentowania fotograficznego, należy jednak pamiętać, iż był on powołany do oceny stanu technicznego pojazdów w momencie zdarzenia, nie do oceny rozmiarów ich uszkodzeń czy przyczyn wypadku.

Sąd dysponował w tej sprawie opiniami dwóch biegłych z zakresu ruchu drogowego i rekonstrukcji wypadków: biegłego W. P. (1) (k. 114-158, 497-498, 516-554, 564-568) oraz biegłego P., który opiniował w ramach opinii łącznej razem z biegłym z zakresu medycyny sądowej (k. 668-711). Były to opinie pisemne, które następnie były uzupełniane ustnie na rozprawie sądowej. Opinie biegłych różniły się między sobą określeniami prędkości z którą poruszał się oskarżony, ale przede wszystkim w zakresie interpretacji – czyje zachowanie na drodze – pokrzywdzonego, czy oskarżonego, było przyczyną wypadku, przy czym obaj biegli byli zgodni, że zachowanie zarówno kierowcy B., jak i S. na drodze, nie było prawidłowe. Według biegłego P. B. jechało z prędkością 105,8 km/h (zgodnie z jedną metodą liczenia) albo 99 km/h (zgodnie z drugą zastosowaną przez biegłego metodą). Według biegłego P. średnia prędkość B. wyniosła 96,8 km/h, a minimalna prędkość wskazana przez tego biegłego, z jaką ten samochód mógł się poruszać, to 80,3 km/h (k. 691). Według biegłego P. bezpośrednim sprawcą wypadku był kierujący B., który nie zachował administracyjnie dozwolonej prędkości, do wypadku przyczynił się natomiast J. C. (1), który ruszając ze skrzyżowania i wiedząc, że musi ustąpić pierwszeństwa jadącym pojazdom nie upewnił się, czy może je bezpiecznie opuścić. Natomiast biegły P. za sprawcę wypadku uznał J. C. (1), który – według niego - próbował wymusić pierwszeństwo na kierującym B..

Podczas konfrontacji na rozprawie (k. 779-783) obaj biegli zgodzili się, że w tym wypadku kwestia oceny, który z kierowców był sprawcą zdarzenia zależy od oceny zarówno okoliczności faktycznych, jak i interpretacji przepisów prawa o ruchu drogowym. Biegli ocenili także, że rozbieżności w wyliczonych przez nich prędkościach pojazdów mieszczą się w granicach dopuszczalnego błędu obliczeniowego.

Rozbieżności dotyczące wyliczenia prędkości samochodu oskarżonego – Sąd rozstrzygnął na korzyść oskarżonego i ustalił jako najniższą podaną w opinii przez biegłego P. na k. 691 akt sprawy wartość,

Z ww. opinii biegłych z zakresu ruchu drogowego wynika zatem, że prędkość samochodu B. wynosiła nie mniej niż 80 km/h oraz, że gdyby samochód B. poruszał się z prędkością dopuszczalną administracyjnie to jest 50 km/h,, a nawet o 12 km/h większą, to oskarżony nie musiałby podejmować żadnych manewrów obronnych, a f. (...) zjechałby z toru jazdy oskarżonego, zanim niehamowany samochód oskarżonego dojechałby do miejsca kolizyjnego i do wypadku by nie doszło.

Oceniając zgromadzony w sprawie materiał dowodowy sąd doszedł do przekonania, iż oskarżony P. K. swoim zachowaniem wyczerpał znamiona występku z art. 177 § 1 i 2 kk.

Na wstępie tej części rozważań należy wskazać, że Sąd uznał, że poprawną kwalifikację czynu powinny stanowić dwa paragrafy art. 177 k.k., a nie tylko 177 § 1 k.k. W ocenie Sądu § 2 k.k. nie statuuje odrębnego typu czynu zabronionego, a jedynie podwyższa zagrożenie ustawowe za czyn określony w § 1 w sytuacji, kiedy wystąpią skutki wypadku określone w § 2. Wszystkie znamiona czynu, oprócz owego skutku, są zawarte w art. 177 § 1 k.k. Przepis też także powinien zostać umieszczony w kwalifikacji prawnej w razie przypisania czynu z art. 177 § 2 k.k.

Sąd uznał również za konieczne dokonanie nieznaczącej zmiany opisu czynu. Jako prędkość, z którą poruszał się oskarżony Sąd, kierując się zasadą rozstrzygnięcia niedających się usunąć wątpliwości na korzyść oskarżonego, przyjął najniższą z możliwych wartości pojawiających się w wyliczeniach biegłych, uznając że była ona przekroczona o ponad 30 km/h.

Art. 177 § 1 statuuje typ przestępstwa, który polega na spowodowaniu wypadku poprzez umyślne albo nieumyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, w którym to wypadku osoba inna niż sprawca wypadku doznaje rozstroju zdrowia albo naruszenia czynności ciała na okres dłuższy niż 7 dni. Art. 177 § 2 podnosi natomiast ustawowe zagrożenie karą za spowodowanie wypadku w sytuacji, kiedy następstwem wypadku jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu.

Zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym zostały skodyfikowane w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 1997, nr 98, poz. 602). W art. 3 ust. 1 ustawy spisano zasadę ostrożności, zgodnie z którą: „uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani zachować ostrożność albo gdy ustawa tego wymaga - szczególną ostrożność, unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę.” Zgodnie z art. 4 Prawa o ruchu drogowym uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze mają prawo liczyć, że inni uczestnicy tego ruchu przestrzegają przepisów ruchu drogowego, chyba że okoliczności wskazują na możliwość odmiennego ich zachowania.

Wedle ustaleń sądu, oskarżony P. K. ponosi winę za spowodowanie wypadku, a pokrzywdzony przyczynił się do jego zaistnienia.

Oskarżony zgodnie z powołanym wyżej przepisem art. 20 ust. 1 (w brzmieniu obowiązującym w dniu zaistnienia wypadku) i art. 25 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. prawo o ruchu drogowym miał obowiązek:

- zachowania szczególnej ostrożności albowiem zbliżał się do skrzyżowania;
- jazdy z prędkością co najwyżej administracyjną tj. 50 km/h;

W tym czasie pokrzywdzony, zgodnie z art. 25 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym był obowiązany do:

- zachowania szczególnej ostrożności albowiem znajdował się na skrzyżowaniu;
- ustąpienia pierwszeństwa pojazdom nadjeżdżającym z przeciwka, ulicą (...).

Zgodnie z art. 2 pkt. 22 i 23 ustawy prawo o ruchu drogowym, szczególna ostrożność to ostrożność polegająca na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie zaś ustąpienie pierwszeństwa to powstrzymanie się od ruchu, jeżeli ruch mógłby zmusić innego kierującego do zmiany kierunku lub pasa ruchu albo istotnej zmiany prędkości.

W ocenie sądu, po dojechaniu do środka skrzyżowania, pokrzywdzony nie zachował szczególnej ostrożności i nie obserwował w sposób prawidłowy sytuacji na drodze. W szczególności w sposób baczny nie obserwował ul. (...) - obszaru, z którego nadjeżdżały pojazdy, którym powinien ustąpić pierwszeństwa.

Doszło do zderzenia obu pojazdów. Na skutek wypadku pokrzywdzony doznał obrażeń ciała skutkujących jego śmiercią.

Oskarżony P. K. naruszył zasady ruchu drogowego opisane w art. 20 ust. 1 i art. 25 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. prawo o ruchu drogowym, w tym umyślnie oskarżony nie zachował szczególnej ostrożności zbliżając się do skrzyżowania i umyślnie przekroczył o ponad 30 km/h dopuszczalną administracyjnie prędkość. Na skutek przekroczenia prędkości oskarżony nie był w stanie, mimo nałożonego na niego obowiązku przez art. 25 ust. 1 i art. 2 pkt. 22 ustawy prawo o ruchu drogowym, w dostatecznie szybki i skuteczny sposób zareagować na zmieniającą się sytuację na drodze – wymuszenie pierwszeństwa przejazdu przez wykonującego manewr skrętu w lewo pokrzywdzonego.

Między zachowaniem oskarżonego, a zaistniałym wypadkiem zachodzi związek przyczynowo skutkowy – gdyby oskarżony zachował szczególną ostrożność i prowadził pojazd z prędkością 50 km/h, do wypadku by nie doszło, albowiem wymuszający pierwszeństwo pokrzywdzony bezkolizyjnie przejechałby przez skrzyżowanie.

Z obecnością bezpośrednio przed skrzyżowaniem związane jest zachowanie „szczególnej ostrożności” co przede wszystkim obliuguje uczestnika ruchu do bacznej obserwacji sygnalizacji i znaków drogowych regulujących pierwszeństwo na skrzyżowaniu, sytuacji na skrzyżowaniu, ale również poruszania się z prędkością, która pozwala na prawidłową reakcję w sytuacji powstania stanu zagrożenia. Zbliżając się do skrzyżowania oskarżony, jako kierowca, winien przewidywać, że inni uczestnicy ruchu drogowego będą na skrzyżowaniu wykonywać manewry, które wiążą się będą z koniecznością zmniejszenia przez oskarżonego prędkości swego pojazdu, w tym również podjęcia manewru gwałtownego hamowania. Oskarżony, zbliżając się do skrzyżowania, winien wręcz się spodziewać, że może nastąpić sytuacja, w której na jego tor jazdy, w sposób nieoczekiwany, wtargnie inny uczestnik ruchu, w tym chcący wykonać manewr skrętu w lewo i w celu zapewnienia sobie możliwości prawidłowej reakcji na takie zdarzenie oskarżony winien być przygotowany do podjęcia manewru gwałtownego hamowania, a co za tym idzie - poruszać się z prędkością, która umożliwiłaby mu zatrzymanie się w sytuacji powstania zagrożenia, a w żadnym przypadku nie przekraczać prędkości administracyjnie dopuszczalnej.

Tymczasem oskarżony, zamiast być przygotowanym do podjęcia ewentualnych manewrów obronnych, umyślnie poruszał się z prędkością dużo większą, niż dopuszczalna administracyjnie jedną z ruchliwszych ulic (...) i zbliżając się do skrzyżowania. Nie sposób tym samym jest uznać, że oskarżony nie mógł przewidzieć skutków swojego zachowania sprzecznego z zasadami przepisów ruchu drogowego, w tym tego, że spowoduje tragiczny w skutkach wypadek komunikacyjny.

Oczywiście, w ocenie Sądu, J. C. (1) również naruszył zasady bezpieczeństwa opisane w art. 25 ust. 1 ustawy prawo o ruchu drogowym – nie zachował szczególnej ostrożności, nie obserwował w dostateczny sposób sytuacji na skrzyżowaniu i w konsekwencji, wykonując manewr skrętu w lewo, wymusił pierwszeństwo na nadjeżdżającym z przeciwka P. K.; w ocenie sądu nie sposób jest inaczej ocenić wykonywanego przez niego manewru skrętu w lewo. Niemniej jednak, sam fakt, iż za zaistnienie wypadku odpowiada również J. C. (2), nie wyłącza odpowiedzialności oskarżonego. W tym zakresie aktualne jest orzecznictwo Sądu Najwyższego wydane do zbliżonych stanów faktycznych, co w niniejszej sprawie zgodnie z którym odpowiedzialność za "spowodowanie" wypadku w rozumieniu art. 177 kk nie ogranicza się jedynie do sprawców wyłącznie winnych lub w przeważającej mierze odpowiadających za dojsięcie do wypadku, a obejmuje każdego kto umyślnie lub nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym które to naruszenie pozostaje w związku przyczynowo-skutkowym z zaistniałym wypadkiem oraz że zaistniałe skutki mógł sprawca przewidzieć (vide: wyrok SN z dnia 3.11.2010r. sygn. II KK 109/10 publikowany w Lex nr 62252, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 13.11.2008r. sygn. III KK 202/08 publikowany w Lex nr 477902).

Z tych wszystkich powodów sąd uznał winę P. K. i stwierdził, że jego zachowanie wyczerpywało znamiona występkę z art. 177 § 1 i 2 kk.

W dniu 5 lutego 2014 r. P. K., poruszając się w W. ulicą (...) tuż przed skrzyżowaniem jechał z prędkością co najmniej 80,4 km/h. W tym miejscu obowiązywało ograniczenie prędkości do 50 km/h, wynikające z art. 20 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Ponadto, jako że był to teren znajdujący się w okolicach skrzyżowania, zastosowanie znajdowała zasada z art. 25 ust. 1 ustawy. Zgodnie z nią kierujący pojazdem, zbliżając się do skrzyżowania, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony, a jeżeli skręca w lewo - także jadącemu z kierunku przeciwnego na wprost lub skręcającemu w prawo. Warto zauważyć, że zasada ta w części dotyczącej powinności zachowania szczególnej ostrożności dotyczy także kierowców, którzy mają na skrzyżowaniu pierwszeństwo.

P. K. przekroczył prędkość o co najmniej 30 km/h, na terenie dużego miasta, w godzinach porannych, w których natężenie ruchu było duże, w dodatku w okolicy dużego niebezpiecznego skrzyżowania kolizyjnego. Takie zachowanie niewątpliwie stanowiło naruszenie zarówno zasady określonej w art. 20 ust. 1 ustawy, jak i zasady zachowania

szczególnej ostrożności na skrzyżowaniu. Jazda ze znacznie przekroczoną prędkością sprawiała, że oskarżony miał dłuższą drogę hamowania w razie wystąpienia w obrębie skrzyżowania niebezpiecznego zdarzenia, a także w czasie, który potrzebował na reakcję przejeżdżał dłuższy odcinek drogi. Zasada ostrożności wymagałaby w razie dojazdu do skrzyżowania, zredukowania prędkości do bezpiecznej. Niezachowanie szczególnej ostrożności na skrzyżowaniu narusza jednocześnie ogólną zasadę ostrożności określoną w art. 3 ust. 1 ustawy. Ponadto, oskarżony, dojeżdżając do skrzyżowania, na którym widoczność wjazdu na skrzyżowanie była zasłonięta przez stojące samochody, powinien był stosować się do zasady ograniczonego zaufania. Jest to bowiem na drodze sytuacja nietypowa i oskarżony powinien liczyć się z tym, że tak jak i on nie widzi, czy zza samochodów stojących do skrzyżowania nie wyjeżdża jakiś pojazd, tak i uczestnicy ruchu wyjeżdżający zza tych pojazdów mogą mieć ograniczone pole widzenia, a co za tym idzie, powinien dostosować swoją prędkość i ewentualnie tor jazdy do tej sytuacji, pozostawiając sobie czas na ewentualną reakcję. Naruszenie reguł ostrożności miało w tym wypadku charakter umyślny, oskarżony bez wątplenia zdawał sobie sprawę, że przekracza prędkość, jak również widział, iż zbliża się do skrzyżowania.

Ww. naruszenia reguł ostrożności pozostaje w związku przyczynowo skutkowym z zaistnieniem wypadku a także nastąpieniem skutku z art. 177 § 2 k.k. Jak ustalono, w momencie, w którym kierowcy pojazdów mogli się dostrzec, przy prędkości P. K. nie było czasu na podjęcie manewrów obronnych. Gdyby natomiast oskarżony poruszał się z mniejszą prędkością, to przede wszystkim F. (...) zdołałby przejechać po ruszeniu przez skrzyżowanie, zanim dotarłby do niego oskarżony. Ponadto, w chwili ujrzenia f. na skrzyżowaniu P. K. miałby możliwość wyhamowania pojazdu przed skrzyżowaniem.

Równocześnie, prędkość pojazdu B. wpłynęła na zakres obrażeń J. C. (1). Jak wskazał biegły z zakresu medycyny sądowej we wspólnej opinii z biegłym z zakresu rekonstrukcji wypadków – przy zachowaniu dozwolonej prędkości obrażenia te prawie na pewno nie byłyby śmiertelne. Przyczyną zgonu pokrzywdzonego nie były bowiem urazy mechaniczne, ale wielonarządowe obrażenia wewnętrzne, powstałe na skutek działania sił bezwładności.

O ile oskarżony umyślnie naruszył zasady ostrożności w ruchu lądowym, to jednocześnie nieumyślnie spowodował wypadek. Należy w tym miejscu wskazać, że jadąc z prędkością prawie dwukrotnie większą od dozwolonej i nie redukując jej przy dojeździe do dużego kolizyjnego skrzyżowania, na którym nie miał pełnej widoczności, przy dużym natężeniu ruchu mógł przewidzieć, że na skrzyżowanie to z lewej przysłoniętej strony wjedzie inny uczestnik ruchu, który również wcześniej go nie widział. Równocześnie mógł przewidzieć, że w razie wystąpienia nieprzewidzianej sytuacji drogowej przy swojej prędkości nie będzie w stanie podjąć manewrów obronnych. Jednocześnie, jako doświadczony kierowca musiał wiedzieć, iż przy tej prędkości zderzenie z drugim pojazdem może zakończyć się dla uczestników zdarzenia śmiercią.

Z tych wszystkich powodów sąd uznał winę P. K. i stwierdził, że jego zachowanie wyczerpywało znamiona występkę z art. 177 § 1 i 2 kk.

Przy wymiarze kary sąd kierował się dyrektywami określonymi w art. 53 § 1 i 2 kk.

Zgodnie z treścią art. 177 § 2 kk za czyn jakiego dopuścił się oskarżony grozi kara pozbawienia wolności od 6 miesięcy do 8 lat.

Stopień winy oskarżonego należy ocenić jako znaczny. Zbliżając się do skrzyżowania oskarżony, jako kierowca, winien przewidywać, że inni uczestnicy ruchu drogowego będą na skrzyżowaniu wykonywać manewry, które wiązać się będą z koniecznością zmniejszenia przez oskarżonego prędkości swego pojazdu, w tym gwałtownego hamowania. Oskarżony powinien więc poruszać się z prędkością, która w razie wystąpienia niespodziewanego zdarzenia umożliwiłaby mu uniknięcie zderzenia z innymi uczestnikami ruchu. W ocenie stopnia winy należy uwzględnić także przyczynienie się pokrzywdzonego do wypadku o czym była mowa powyżej, J. C. (1) również naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, skodyfikowane w art. 25 ust. 1 oraz art. 4 ust. 1 ustawy prawo o ruchu drogowym.

Społeczna szkodliwość czynu oskarżonego jest bardzo wysoka i wyraża się ona m.in. w skutkach wypadku – śmierci J. C. (2). Śmierć tej osoby jest szczególnie dotkliwa dla osób najbliższych dla niej. Oskarżony wjeżdżając na

skrzyżowanie nie panował nad pojazdem i tylko kwestią zbiegu okoliczności jest, że nie doprowadził do zderzenia z innymi autami albo do potrącenia pieszych, oskarżony popełnił czyn przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, który godził równocześnie w najważniejsze z dóbr przynależnych człowiekowi, czyli życie. P. K. przekroczył prędkość znacznie, poruszając się po drodze na terenie zabudowanym, w czasie porannym kiedy natężenie ruchu było spore, na niebezpiecznym skrzyżowaniu, naruszając w sposób rażący bez żadnego uzasadnionego powodu podstawowe reguły ostrożności obowiązujące w ruchu lądowym.

Mając na uwadze powyższe, sąd uznał, że sprawiedliwą wobec oskarżonego będzie kara 1 roku pozbawienia wolności, której wykonanie sąd warunkowo zawiesił na 2 letni okres próby. Zdaniem sądu, kara ta jest wystarczającą reakcją na zachowanie oskarżonego.

Okolicznościami decydującymi o wymierzeniu kary bliżej dolnej granicy ustawowego zagrożenia było przede wszystkim przyczynienie się pokrzywdzonego oraz warunki i właściwości osobiste sprawcy, który jest osobą dotąd niekaraną i dobrze funkcjonującą w społeczeństwie. Jednocześnie okolicznościami obciążającymi jest, oprócz m.in. wysokiego stopnia społecznej szkodliwości, zachowanie oskarżonego po popełnieniu przestępstwa, a mianowicie fakt, że mimo sprawstwa poważnego wypadku, oskarżony nadal nie zachowuje na drodze reguł bezpieczeństwa, co zostało udokumentowane aż 5 mandatami karnymi za wykroczenia drogowe.

Sąd zwrócił uwagę na dotychczasową niekaralność P. K. oraz jego warunki i właściwości osobiste warunkowo zawieszając wobec niego wykonanie orzeczonej kary pozbawienia wolności. W ocenie Sądu nawet kara z warunkowym zawieszeniem jej wykonania, przy uwzględnieniu długości orzeczonego okresu próby i środka karnym, będzie wystarczająca dla osiągnięcia wobec oskarżonego celów kary, w szczególności zapobieżenia powrotowi do przestępstwa, a orzeczony okres próby jest wystarczający do zweryfikowania pozytywnej prognozy kryminologicznej, którą Sąd wysnuł wobec P. K..

Dodatkowo sąd, na podstawie art. 71 § 1 kk orzekł wobec oskarżonego P. K. karę grzywny w liczbie 100 stawek dziennych przy jednoczesnym ustaleniu stawki dziennej na kwotę 40 złotych.

Zdaniem sądu orzeczenie kary grzywny jest celowe zarówno ze względów prewencji ogólnej – stanowi zadośćuczynienie społecznemu poczuciu sprawiedliwości - jak i szczególnej, w tym konieczność uiszczenia przez oskarżonego sumy pieniężnej wiąże się dla niego z określoną dolegliwością ekonomiczną a co winno być, zdaniem sądu, częścią reakcji wymiaru sprawiedliwości na przestępstwo, w szczególności, gdy kara zasadnicza orzekana jest z warunkowym zawieszeniem jej wykonania.

Zgodnie z treścią art. 33 § 3 kk ustalając wysokość stawki dziennej, sąd bierze pod uwagę dochody sprawcy, jego warunki osobiste, rodzinne, stosunki majątkowe i możliwości zarobkowe.

Sąd, uwzględniając znaczny stopień winy oskarżonego oraz wysoki stopień społecznej szkodliwości jego czynu wymierzył mu karę grzywny w liczbie 150 stawek dziennych i ustalił wysokość jednej stawki na 40 złotych. Wysokość stawki dziennej jest adekwatna do sytuacji majątkowej oskarżonego i uwzględnia jego możliwości zarobkowe i nie będzie dla niego większym problemem uiszczenie grzywny opiewającej na kwotę około 6.000 złotych. Zdaniem sądu, aby kara grzywny spełniła swoją rolę, musi być realną dotkliwością dla oskarżonego, dlatego zasadnym jest przyjęcie stawki dziennej grzywny w wysokości wskazanej w wyroku.

Sąd orzekł wobec oskarżonego środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych kat B w ruchu lądowym na okres trzech lat jednocześnie zobowiązując oskarżonego do zwrotu dokumentu prawa jazdy do organu który wydał mu ten dokument. W ocenie sądu zostały spełnione przesłanki z art. 42 § 1 kk uzasadniające stosowanie tego środka. Zdaniem sądu z okoliczności popełnionego przez P. K. przestępstwa wynika, że prowadzenie przez niego pojazdów mechanicznych zagraża bezpieczeństwu komunikacji. Oskarżony w sposób umyślny i rażący naruszył podstawowe zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego – nie zachował szczególnej ostrożności oraz poruszał się z prędkością co najmniej 30 km/h większą od dopuszczalnej administracyjnie. Powyższe było jedną z przyczyn zaistnienia wypadku w którym zginął człowiek. Oskarżony w sposób niebezpieczny poruszał się po ruchliwej ulicy

(...), sam będąc w bezpiecznym samochodzie o masie znacznie większej niż masa pojazdu pokrzywdzonego, nie liczył się z bezpieczeństwem innych osób. Należy jeszcze raz podkreślić, że oskarżony mimo uczestnictwa w tragicznym wypadku, którego jedną z przyczyn była nadmierna prędkość kierowanego przez niego samochodu, jak wynika z informacji z ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego, nadal porusza się pojazdami z prędkością przekraczającą limity dozwolone administracyjnie. Wszystkie te okoliczności zdaniem sądu, wskazują na zasadność orzeczenia wobec oskarżonego, w oparciu o treść art. 42 § 1 kk środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych kat B w ruchu lądowym na okres trzech lat. W ocenie sądu orzeczenie takiego środka karnego jest uzasadnione zarówno względami prewencji indywidualnej jak i generalnej. W stosunku do oskarżonego orzeczony zakaz uświadomi mu, że wymiar sprawiedliwości nie będzie tolerował brawury, poruszania się w terenie zabudowanym, przez skrzyżowania, z prędkościami znacznie przekraczającymi dozwolone i takie zachowania na drodze wiążą się z konsekwencjami w postaci odebrania uprawnień do kierowania pojazdami bowiem skoro osoba, która takie uprawnienia posiada nie potrafi w prawidłowy i bezpieczny sposób z nich korzystać, należy ją tych uprawnień pozbawić na pewien okres czasu. Z punktu widzenia prewencji szczególnej orzeczony zakaz pokaże społeczeństwu, iż dobro prawne w postaci bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest w prawidłowy sposób chronione przez wymiar sprawiedliwości, że z popełnianiem przestępstw o tragicznych skutkach, na skutek brawury, jazdy z nadmierną prędkością, dla sprawców wiąże się zakaz prowadzenia pojazdów, skoro osoba taka sprawia zagrożenie dla innych użytkowników dróg.

Sąd zgodnie z regułą z art. 4 k.k. stosował w tej sprawie przepisy w wersji obowiązującej w czasie popełnienia czynu, jako że są one, biorąc pod uwagę brzmienie nowych przepisów choćby o okresach orzekania zakazu prowadzenia pojazdów, korzystniejsze dla sprawcy.

O kosztach w sprawie, Sąd orzekł na podstawie art. 627 kodeksu postępowania karnego, który stanowi, że od skazanego w sprawach z oskarżenia publicznego sąd zasądza koszty sądowe na rzecz Skarbu Państwa oraz wydatki na rzecz oskarżyciela posiłkowego.

Wobec powyższego, Sąd orzekł, jak w sentencji wyroku.