

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 11 marca 2015 r.

Sąd Rejonowy w Wołominie, II Wydział Karny w składzie:

Przewodniczący : SSR Mariusz Matusik

protokolant: Dominika Witkowska

w obecności Prokuratora Prokuratury Rejonowej w Wołominie Magdaleny Powierży

po rozpoznaniu w dniu: 4 lipca 2012 r., 3 października 2012 r., 5 grudnia 2012 r., 23 stycznia 2013 r., 22 marca 2013 r., 22 maja 2013 r., 28 sierpnia 2013 r., 18 października 2013 r., 15 stycznia 2014 r., 2 lipca 2014 r. 19 listopada 2014 r., 4 marca 2015 r., 11 marca 2015 r.

sprawy **M. L.**, urodzonego (...) w Ł., syna M. i S.

oskarżonego o to, że:

w dniu 1 czerwca 2010 roku, około godziny 19:15, na ulicy (...) II, na wysokości posesji numer (...) w R., będącej odcinkiem drogi wojewódzkiej numer (...), pow. (...), woj. (...), prowadząc samochód osobowy marki T. (...) o nr rej. (...) od ul. (...) w kierunku ul. (...), podczas wykonywania w nieprawidłowy sposób manewru skrętu w lewo, na posesję osiedla (...), umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym określone w art. 3 ust. 1, art. 22 ust. 1 i 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.05.108.908), polegające na tym, że prowadził samochód osobowy marki T. (...) o nr rej. (...) i nie zachował należytej wymaganej ostrożności, nie dostosował techniki i taktyki jazdy do panujących warunków drogowych, w wyniku czego zderzył się z motocyklem marki K. o nr rej. (...), prowadzonym przez P. R., jadącym od strony W. z nadmierną prędkością, tj. 105-115 km/h, gdzie dozwolona prędkością w miejscu i czasie zdarzenia była prędkość 50 km/h, wskutek czego nieumyślnie spowodował obrażenia ciała u pasażera motocykla K. o nr rej. (...), M. B. (1) w postaci: zasinienia, otarcia naskórka i rany powłok ciała, obecności płynnej krwi w otworach nosa i uszu, podbiegnięcia krwawego w tkance podskórnej głowy, podbiegnięcia krwawego w prawym mięśniu skroniowym, złamania łuski kości czołowej, złamania kości podstawy czaszki, niewielką ilość krwi pod oponą twardą i oponami miękkimi, rozerwania złącza szczytowo-potylicznego, obecności krwistej treści w drogach oddechowych, stłuczenia obu płuc, obecności niewielkiej ilości krwi w jamach opłucnych, pęknięcia ściany aorty piersiowej, obecności niewielkiej ilości krwi w jamie brzusznej, rozfragmentowania prawego nadnercza, rozerwania torebki tłuszczowej nerki prawej, złamania wyrostka łokciowego prawej kości ramiennej, złamania mostka, w wyniku czego M. B. (1) doznał urazu wielonarządowego, skutkującego jego zgonem na miejscu wypadku drogowego, tj. o czyn z art. 177 § 2 k.k.

oraz sprawy **P. R.**, urodzonego (...) w W., syna G. i H.

oskarżonego o to, że:

w dniu 1 czerwca 2010 roku, około godziny 19:15, na ulicy (...) II, na wysokości posesji numer (...) w R., będącej odcinkiem drogi wojewódzkiej numer (...), pow. (...), woj. (...), prowadząc motocykl marki K. o nr rej. (...) umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym określone w art. 3 ust. 1, art. 19 ust. 1, art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.05.108.908), polegające na tym, że prowadził motocykl K. o nr rej. (...) i nie zachował należytej ostrożności, nie dostosował techniki i taktyki jazdy oraz prędkości jazdy do panujących warunków drogowych, przekroczył dozwoloną prędkość, która w miejscu i czasie zdarzenia wynosiła 50 km/h, przy czym prowadził motocykl z nadmierną prędkością, tj. 105-115 km/h, w wyniku czego zderzył się z prawym

bokiem samochodu osobowego marki T. (...) o nr rej. (...), jadącego w kierunku W., prowadzonego przez M. L., który w tym czasie w niedozwolonym miejscu oraz w nieprawidłowy sposób wykonywał manewr skrętu w lewo, na posesję osiedla (...), wskutek czego, nieumyślnie spowodował obrażenia ciała u pasażera motocykla K. o nr rej. (...), M. B. (1) w postaci: zasinienia, otarcia naskórka i rany powłok ciała, obecności płynnej krwi w otworach nosa i uszu, podbiegnięcia krwawego w tkance podskórnej głowy, podbiegnięcia krwawego w prawym mięśniu skroniowym, złamania łuski kości czołowej, złamania kości podstawy czaszki, niewielką ilość krwi pod oponą twardą i oponami miękkimi, rozerwania złącza szczytowo-potylicznego, obecności krwistej treści w drogach oddechowych, stłuczenia obu płuc, obecności niewielkiej ilości krwi w jamach opłucnych, pęknięcia ściany aorty piersiowej, obecności niewielkiej ilości krwi w jamie brzusznej, rozfragmentowania prawego nadnercza, rozerwania torebki tłuszczowej nerki prawej, złamania wyrostka łokciowego prawej kości ramiennej, złamania mostka, w wyniku czego M. B. (1) doznał urazu wielonarządowego, skutkującego jego zgonem na miejscu wypadku drogowego, tj. o czyn z art. 177 § 2 k.k.

orzeka

1. oskarżonego **M. L.** w ramach zarzucanego mu czynu uznaje za winnego tego, że w dniu 1 czerwca 2010 roku, około godziny 19:15, na ulicy (...) II, na wysokości posesji numer (...) w R., będącej odcinkiem drogi wojewódzkiej numer (...), pow. (...), woj. (...), prowadząc samochód osobowy marki T. (...) o nr rej. (...), jadąc od strony W. w kierunku ul. (...), podczas wykonywania manewru skrętu w lewo, na posesję osiedla (...), umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym określone w art. 3 ust. 1, art. 5 ust. 1, art. 22 ust. 1 i 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.05.108.908), w ten sposób, że nie zastosował się do znaku poziomego P-4 „linia podwójna ciągła”, nie dostosował techniki i taktyki jazdy do sytuacji drogowej, nie zachowując wymaganej ostrożności, nieprawidłowo obserwował drogę, w wyniku czego nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu i zderzył się z motocyklem marki K. o nr rej. (...), prowadzonym przez P. R., jadącego w stronę W. z nadmierną prędkością, tj. ok. 111,2 km/h, gdzie dozwoloną prędkością w miejscu i czasie zdarzenia była prędkość 50 km/h, wskutek czego nieumyślnie spowodował obrażenia ciała u pasażera M. B. (1) i kierowcy motocykla K. o nr rej. (...) P. R., w wyniku czego M. B. (1) doznał urazu wielonarządowego, skutkującego jego zgonem na miejscu wypadku drogowego, zaś P. R. doznał obrażeń ciała w postaci: stłuczenia głowy ze stłuczeniem mózgu, złamania kości nosa, urazu odcinka szyjnego i piersiowego kręgosłupa z uszkodzeniem korzeni nerwowych na poziomie C6-C7- (...), pourazowego porażenia splotu barkowego po stronie prawej, urazu klatki piersiowej ze stłuczeniem płuc powikłanym zapaleniem płuc i niewydolnością oddechową, złamania otwartego kości udowej prawej, ran tłuczonych uda i podudzia prawego, będącymi ciężkimi obrażeniami ciała w myśl art. 156 § 1 pkt. 2 k.k. tj. czynu wypełniającego dyspozycję art. 177 § 2 k.k. i za to na podstawie ww. przepisu skazuje oskarżonego i wymierza mu karę 1 (jednego) roku i 6 (sześciu) miesięcy pozbawienia wolności;

2. na podstawie art. 69 § 1 i 2 kk w zw. z art. 70 § 1 pkt 1 kk warunkowo zawiesza wykonanie orzeczonej wobec oskarżonego M. L. kary pozbawienia wolności na okres 4 (czterech) lat tytułem próby;

3. na podstawie art. 42 § 1 k.k. orzeka wobec oskarżonego M. L. zakaz prowadzenia pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. przez okres 2 (dwóch) lat;

4. oskarżonego **P. R.** w ramach zarzucanego mu czynu uznaje za winnego tego, że w dniu 1 czerwca 2010 roku, około godziny 19:15, na ulicy (...) II, na wysokości posesji numer (...) w R., będącej odcinkiem drogi wojewódzkiej numer (...), pow. (...), woj. (...), prowadząc motocykl marki K. o nr rej. (...) umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym określone w art. 3 ust. 1, art. 19 ust. 1, art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.05.108.908), w ten sposób, że nie zachował należytej ostrożności, nie dostosował techniki i taktyki jazdy, w tym prędkości do sytuacji drogowej, przekraczając dozwoloną prędkość, która w miejscu i czasie zdarzenia wynosiła 50 km/h, prowadząc motocykl z prędkością ok. 111,2 km/h, w wyniku czego zderzył się samochodem osobowym marki T. (...) o nr rej. (...), jadącym od strony W., prowadzonym przez M. L., który w tym czasie wykonywał nieprawidłowo manewr skrętu w lewo, na posesję osiedla (...), wskutek czego, nieumyślnie spowodował obrażenia ciała u pasażera motocykla K. o nr rej. (...), M. B. (1), w wyniku których doznał on urazu wielonarządowego, skutkującego jego zgonem na miejscu wypadku drogowego, tj. czynu wypełniającego dyspozycję

art. 177 § 2 k.k. i za to na podstawie ww. przepisu skazuje oskarżonego i wymierza mu karę 1 (jednego) roku i 6 (sześciu) miesięcy pozbawienia wolności;

5. na podstawie art. 69 § 1 i 2 kk w zw. z art. 70 § 1 pkt 1 kk warunkowo zawiesza wykonanie orzeczonej wobec oskarżonego P. R. kary pozbawienia wolności na okres 4 (czterech) lat tytułem próby;

6. na podstawie art. 42 § 1 k.k. orzeka wobec oskarżonego P. R. zakaz prowadzenia pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. przez okres 2 (dwóch) lat;

7. na podstawie art. 46 § 1 k.k. zasądza od oskarżonego M. L. i od oskarżonego P. R. kwoty po 10 000 (dziesięć tysięcy) złotych na rzecz oskarżycielki posiłkowej M. B. (2) tytułem zadośćuczynienia za doznaną krzywdę;

8. zasądza od oskarżonego M. L. i oskarżonego P. R. na rzecz skarbu Państwa koszty sądowe w całości w kwocie po 4 154,11 (cztery tysiące sto pięćdziesiąt cztery złote i 11/100) złotych tytułem wydatków oraz w kwocie po 300 zł tytułem opłaty.

Sygn. akt II K 90/11

UZASADNIENIE

Na podstawie całokształtu materiału dowodowego zebranego w sprawie Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 1 czerwca 2010 roku około godziny 19:15 M. L. prowadził samochód marki T. (...) o numerze rejestracyjnym (...) jadąc ul. (...) II w R. w kierunku W.. W tym samym czasie, tą samą ulicą, w przeciwnym kierunku jechał P. R. motocyklem marki K. (...) o numerze rejestracyjnym (...). Na motorze w charakterze pasażera znajdował się również M. B. (1), kolega P. R..

M. L. zamierzał skręcić w lewo i zjechać na osiedle (...). W związku z powyższym, zwolnił do prędkości około 15,5 km/h, zasygnalizował zamiar skrętu, a następnie umyślnie naruszając zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym wykonał skręt w lewo przekraczając oś jezdni w miejscu występowania znaku P-4 „linia podwójna ciągła”, przejeżdżając przez nią i kierując się w stronę lewego skraju drogi wjazdowej na osiedle, nie zachował przy wykonywaniu manewru należytej ostrożności, niewłaściwie obserwował drogę, w wyniku czego nie zauważył znajdującego się przed nim w odległości 55,5 m pojazdu marki K. (...) o numerze rejestracyjnym (...), kierowanego przez P. R., który poruszał się z nadmierną prędkością około 111,2 km/h, w sytuacji gdy dozwolona prędkość wynosiła 50 km/h, w wyniku czego nie ustąpił kierującemu motocyklem P. R. pierwszeństwa przejazdu do czego był zobowiązany.

M. L. i P. R. umyślnie naruszyli zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, powodując nieumyślnie zderzenie pojazdów. Motocykl marki K. uderzył w prawy bok samochodu marki T. (...). Siła uderzenia spowodowała, iż motocykl K. przemieścił się wzdłuż jezdni, w kierunku lewego krawężnika, po czym uderzył w lewy krawężnik i zatrzymał się w pozycji powypadkowej. Motocykl nie uderzył w samochód marki S. (...) kierowany przez B. B. (1), która zatrzymała się za samochodem marki T. (...), w związku z wykonywanym przez niego manewrem skrętu w lewo. Uszkodzenia samochodu S. (...) zostały spowodowane w wyniku uderzenia w jego zderzak pasażera motocykla – M. B. (1) oraz kasku ww. pasażera, który po zderzeniu motocykla z samochodem marki T. wyrzucony został z pojazdu marki K..

(dowód: wyjaśnienia oskarżonego P. R. – k. 221-222, k. 400, częściowo wyjaśnienia M. L. – k. 400, zeznania świadka Ł. T. – k. 91v.-92, k. 402-403, zeznania świadka J. S. (1) – k. 94v.-95, k. 404-405, zeznania świadka R. M. – k. 106, k. 405, zeznania świadka J. B. (1) – k. 110, k. 406-408, zeznania świadka B. B. (1) – k. 113, k. 408-409, częściowo zeznania świadka K. Ż. – k. 163v., k. 411-413, zeznania świadka M. S. (1) – k. 447-449, opinia mgr inż. W. P. – k. 633-673).

W wyniku zderzenia M. B. (1), pasażer motocykla odniósł obrażenia w postaci: zasinienia, otarcia naskórka i rany powłok ciała, obecności płynnej krwi w otworach nosa i uszu, podbiegnięcia krwawego w tkance podskórnej głowy, podbiegnięcia krwawego w prawym mięśniu skroniowym, złamania łuski kości czołowej, złamania kości podstawy

czaszki, niewielkiej ilości krwi pod oponą twardą i oponami miękkimi, rozerwania złącza szczytowo-potylicznego, obecności krwistej treści w drogach oddechowych, stłuczenia obu płuc, obecności niewielkiej ilości krwi w jamach opłucnych, pęknięcia ściany aorty piersiowej, obecności niewielkiej ilości krwi w jamie brzusznej, rozfragmentowania prawego nadnercza, rozerwania torebki tłuszczowej nerki prawej, złamania wyrostka łokciowego prawej kości ramiennej, złamania mostka, w wyniku czego doznał urazu wielonarządowego, skutkującego jego zgonem na miejscu wypadku drogowego.

(dowód: protokół zewnętrznych oględzin zwłok na miejscu znalezienia – k. 20-23v., protokół oględzin i otwarcia zwłok – k. 42, protokół sądowo-lekarskich oględzin i sekcji zwłok – k. 45-51)

Kierujący motocyklem P. R. odniósł, w wyniku zdarzenia, obrażenia ciała w postaci: stłuczenia głowy ze stłuczeniem mózgu, złamania kości nosa, urazu odcinka szyjnego i piersiowego kręgosłupa z uszkodzeniem korzeni nerwowych na poziomie C6-C7- (...), pourazowego porażenia splotu barkowego po stronie prawej, urazu klatki piersiowej ze stłuczeniem płuc powikłanym zapaleniem płuc i niewydolnością oddechową, złamania otwartego kości udowej prawej, ran tłuczonych uda i podudzia prawego.

(dowód: dokumentacja medyczna P. R. – k. 137-150, opinia dotycząca obrażeń ciała P. R. – k. 152)

Kierujący samochodem osobowym marki T. (...) M. L. doznał następujących obrażeń ciała: stłuczenie głowy ze wstrząśnieniem mózgu niewielkiego stopnia, drobne otarcie naskórka w okolicy czołowej, powierzchowny uraz kręgosłupa w odcinku szyjnym, drobna rana tłuczona palca III ręki prawej.

(dowód: dokumentacja medyczna M. L. – k. 133-136v., opinia dotycząca obrażeń ciała P. R. – k. 155)

W miejscu i w chwili zdarzenia jezdnia posiadała asfaltową nawierzchnię o szerokości 9 metrów, na której znakami poziomymi wyznaczone zostały dwa pasy ruchu przeznaczone do jazdy w przeciwnych kierunkach. Oś jezdni wyznaczona była podwójna linia ciągłą (P-4), przy czym za miejscem, w którym M. L. skręcał w lewo, pomiędzy liniami ciągłymi naniesiona była linia przerywana. Skutkowało to niejednoznacznością oznakowania, gdyż w efekcie na jezdni umieszczono znak poziomy nieistniejący, a zatem nie był to znak zakazujący skrętu w lewo.

(dowód: zeznania świadka J. B. (1) – k. 110, k. 406-408, zeznania świadka B. B. (1) – k. 113, k. 408-409, protokół oględzin miejsca wypadku drogowego – k. 3-5, protokoły oględzin pojazdów – k. 6-11, projekt stałej organizacji ruchu – k. 251)

W chwili zdarzenia P. R. i M. L. byli trzeźwi.

(dowód: protokoły użycia urządzenia kontrolno-pomiarowego do ilościowego oznaczenia alkoholu w wydychanym powietrzu – k. 16, świadectwo wzorcowania – k. 17, opinie wydane na podstawie ekspertyzy kryminalistycznej – k.54, k.59)

M. L. w toku postępowania przygotowawczego nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu (k. 216) oraz skorzystał z prawa do odmowy składania wyjaśnień. W postępowaniu sądowym (k. 400) ponownie nie przyznał się do popełnienia zarzucanego czynu i wyjaśnił, że 1 czerwca 2010 wracał z pracy do domu, kierując się do miejsca zamieszkania zamierzał skręcić w lewo, w związku z czym, upewnił się, że nie nadjeżdża żaden pojazd z przeciwka i czy nie stworzy zagrożenia, zasygnalizował zamiar skrętu, ponownie upewnił się, że z przeciwka nie nadjeżdża żaden pojazd a następnie wykonał manewr skrętu. Oskarżony M. L. wyjaśnił, że kiedy przednia oś pojazdu znajdowała się już na podjeździe posesji nastąpiło uderzenie z prawej strony. M. L. wskazał, że w miejscu w który wykonywał manewr skrętu na jezdni namalowana była linia przerywana. Jednocześnie M. L. zaprzeczył, aby wskazany manewr dokonywał z tzw. „najazdu”, tj. bez uprzedniego zatrzymania.

Oskarżony P. R. w postępowaniu przygotowawczym (k. 221) nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu, wskazując przy tym, że nie pamięta samego zdarzenia. Oskarżony R. wskazał, że razem z kolegą M. B. (1) jeździł dość często motorem. Oskarżony R. stwierdził, iż od matki M. B. (1) dowiedział się, że jechał z M. B. (1) z ulicy (...) w R. na

spotkanie z kolegą K. Ż.. Oskarżony P. R. o tym, że to on prowadził motocykl dowiedział się od K. Ż., który miał widzieć wypadek. W postępowaniu sądowym P. R. (k. 400) nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu, wyjaśnił jedynie, że nie pamięta z wypadku nic „ani przed ani po wypadku” oraz odmówił składania dalszych wyjaśnień.

Sąd zważył co następuje:

W ocenie Sądu wyjaśnieniom P. R. nie można odmówić wiarygodności. Oskarżony R. zarówno w postępowaniu przygotowawczym, jak i przed Sądem konsekwentnie wskazywał, iż nie pamięta wypadku. Uwzględniając charakter obrażeń jakie odniósł w wyniku wypadku oskarżony R., a które zilustrowane zostały w dokumentacji medycznej (k. 137-150) oraz fakt, iż po wypadku oskarżony pozostawał w śpiączce przyjęć należy, że mógł nie pamiętać przebiegu zdarzenia. Fakt niepamiętania przez oskarżonego R. przebiegu zdarzenia został potwierdzony zeznaniami świadka M. B. (2) (k. 402).

Oceniając wyjaśnienia M. L. Sąd nie dał im wiary w zakresie, w jakim twierdził on, że przed wykonaniem manewru skrętu w lewo upewnił się, że nie nadjeżdża żaden pojazd z przeciwka i czy nie stworzy zagrożenia. Wskazać należy, że jak wynika z opinii mgr inż. W. P. – k. 633-673 (o czym szerzej w dalszej części uzasadnienia), w chwili przekraczania osi jezdni przez samochód marki T. motocykl znajdował się w odległości około 55,5 m przed miejscem wypadku, a zatem przy zachowaniu należytej ostrożności i właściwym obserwowaniu drogi przez M. L. był on w stanie rozpoznać zagrożenie związane ze zbliżaniem się do niego motocykla.

W ocenie Sądu nie polegają na prawdzie wyjaśnienia M. L. również w części, w jakiej wskazał on, że wykonywał manewr skrętu w lewo w miejscu, gdzie na jezdni namalowana była linia przerywana. Zważyć trzeba, co wynika z ustnej opinii uzupełniającej złożonej przez biegłego mgr inż. W. P. – k. 719-720, że na miejscu zdarzenia nie odnotowano śladów tarcia kół samochodu podczas poprzecznego przemieszczania pojazdu, co uprawniało przyjęcie, że w wyniku zderzenia z motocyklem T. (...) nie przemieściła się „do tyłu”, została jedynie obrócona. To zaś prowadzi do stwierdzenia, że kierujący pojazdem M. L. – wbrew swoim wyjaśnieniom – wykonywał manewr skrętu w lewo w miejscu występowania znaku P-4 „linia podwójna ciągła”, nie zaś w miejscu, gdzie w linię podwójną ciągłą wmalowana została linia przerywana.

W pozostałym zakresie wyjaśnienia oskarżonego M. L. należało uznać za wiarygodne, gdyż odnosił się on do okoliczności, które w niniejszej sprawie w ogóle nie budziły wątpliwości. Zaznaczyć trzeba, że w okolicznościach niniejszej sprawy nie sposób ustalić, ponad wszelką wątpliwość, czy M. L. przed wykonaniem manewru skrętu w lewo zatrzymał samochód czy też wykonywał ww. manewr „z najazdu”, tj. bez zatrzymywania się. Wskazać jednocześnie należy, iż w obu ww. sytuacjach kierujący był zobowiązany do należytego obserwowania drogi i ustąpienia pierwszeństwa przejazdu pojazdom nadjeżdżającym z naprzeciwka. Zatem nawet przyjęcie, zgodnie z wyjaśnieniami złożonymi przez oskarżonego, że M. L. zatrzymał samochód, a następnie ponownie ruszył nie pozwala na zanegowanie faktu, iż niewłaściwie obserwował on drogę nie dostrzegając zagrożenia mimo, że mógł to uczynić bowiem motocykl znajdował się w odległości 55,5 m od miejsca z którego M. L. obserwował drogę (o czym jednak w dalszej części uzasadnienia).

Za wiarygodne Sąd uznał zeznania M. B. (2) (k. 401-402, k. 159-159v.), która jest matką zmarłego w wyniku zdarzenia M. B. (1). Zeznania M. B. (2) nie przyczyniły się jednak w znacznym stopniu do ustalenia stanu faktycznego, gdyż nie była ona bezpośrednim świadkiem zdarzenia. Wskazać należy, że świadek zeznała, że po wypadku w miejscu zdarzenia na jezdni namalowane były linie przerywane. Nie posiadała przy tym wiedzy, jakie znaki poziome znajdowały się w tym miejscu w chwili wypadku. Zgromadzony materiał dowodowy nie pozwala na zanegowanie zeznań M. B. (2), które w zasadzie sprowadzają się do potwierdzenia samego faktu zaistnienia wypadku, który jest niewątpliwy.

Sąd obdarzył przymiotem wiarygodności zeznania świadka Ł. T. (k. 402-403, k. 91-92), który był bezpośrednim świadkiem wypadku. Ł. T. znajdował się w samochodzie, który zatrzymał się za samochodem S. (...) kierowanym przez B. B. (1), który to samochód zatrzymał się za samochodem kierowanym przez M. L. w związku z wykonywaniem przez niego manewru skrętu w lewo. Świadek T. widział lecące w powietrzu elementy motoru oraz lecącego człowieka, a następnie uderzającego w przód samochodu S. (...), nie widział natomiast jakie manewry wykonywał kierowca

samochodu T. (...), gdyż zasłaniał mu go samochód marki S. (...). Świadek Ł. T. nie zwrócił uwagi czy na drodze były namalowane jakieś pasy. Zeznania Ł. T. nie przyczyniły się w znacznym stopniu do ustalenia stanu faktycznego, gdyż świadek, w związku z miejscem, którym się znajdował, nie widział dokładnie przebiegu zdarzenia. Prawdziwości zeznań Ł. T. nie neguje żaden dowód, natomiast jego zeznania znajdują potwierdzenie w zeznaniach świadków B..

Za wiarygodne Sąd uznał zeznania J. B. (1) (k. 406-408, k. 110) i B. B. (1) (k. 408-409, k. 112-113). J. B. (1) był pasażerem samochodu S. (...), natomiast B. B. (1) kierowała wskazanym samochodem. Wskazani świadkowie zeznali, że M. L. zamierzając skręcić w lewo włączył kierunkowskaz i zaczął hamować. Świadców B. nie potrafili określić czy T. (...) zatrzymała się przed wykonaniem manewru czy wyłącznie zwolniła, jak również nie widzieli motocyklistów do chwili zderzenia pojazdu, gdyż zauważyli ich dopiero gdy ci lecieli w ich kierunku. Świadek J. B. (2) zarówno w postępowaniu przygotowawczym, jak i w postępowaniu sądowym wyraźnie wskazał, że motocykl z kierowcą spadł w odległości około 3-4 metrów przed przodem samochodu marki S. (...), a zatem, że nie uderzył bezpośrednio we wskazany samochód. B. B. (1) zeznała natomiast, że widziała lecące w jej stronę „ogromne elementy i jakby piłkę”, zaś mniej więcej 3 metry przed samochodem zobaczyła pognieciony motor i leżącą osobę. J. B. (1) i B. B. (1) wskazali również, że w miejscu zderzenia na jezdni znajdowało się oznaczenie w postaci podwójnej linii ciągłej, a pomiędzy liniami je tworzącymi wmalowana była linia przerywana, w tym zakresie jego zeznania znalazły potwierdzenie w dokumentacji fotograficznej. Zeznania ww. świadków znajdują potwierdzenie w pozostałym zgromadzonym materiale dowodowym, w szczególności w zeznaniach Ł. T., który jechał za samochodem, którym poruszali się B. i w podobny sposób opisał zaistniałe zdarzenie. Dodatkowo zeznania świadków znalazły potwierdzenie w dowodzie z opinii mgr inż. W. P. – k. 633-673, z której jednoznacznie wynika, że uszkodzenia pojazdu marki S. (...) powstały w wyniku uderzenia w jego błotnik przez ciało pasażera motocykla, zaś sam motocykl uderzył zatrzymał się samoistnie przez rzeczoną samochodem.

Oceniając zeznania świadka J. S. (1) (k. 404-405, k. 94-95) Sąd w przeważającej części dał im wiarę. Świadek J. S. (1) zeznał, że w chwili zdarzenia razem z synem M. S. (1) przycinał żywopłot, w miejscu oddalonym od miejsca zdarzenia o około 200m, z zeznań świadka J. S. (1) wynika, że przed zdarzeniem pojazdów, motocykl kierowany przez P. R. jechał z dużą szybkością w kierunku W., a po upływie chwili jechał ponownie w stronę R.. Świadek J. S. (1) zwrócił uwagę na jadący motocykl, gdyż poruszał on się z dużą prędkością, wydając przy tym głośny dźwięk, świadek ocenił prędkość pojazdu na powyżej 100 km/h, nie zwrócił przy tym uwagi na to czy kierowca T. (...) M. L. sygnalizował zamiar skrętu w lewo. Zeznania ww. świadka w przeważającej części znalazły potwierdzenie w pozostałym materiale dowodowym w szczególności w uznanych za wiarygodne zeznaniach świadka M. S. (1) (k. 447), który potwierdził, że feralnego dnia razem z ojcem J. S. (1) przycinał żywopłot i złożył zeznania zbieżne z ojcem w zakresie dwukrotnego przejazdu motocykla poruszającego się z dużą prędkością. Jednocześnie z zeznań M. S. (1) wynika wyraźnie, że ani on ani ojciec nie widzieli samego momentu uderzenia, a dopiero po usłyszeniu huku widzieli lecących w powietrzu pasażerów motocykla, co nie stoi w sprzeczności z zeznaniami J. S. (1), złożonymi przed Sądem, który chociaż bezpośrednio nie powiedział, że nie widział momentu zdarzenia to relacjonując jego przebieg wskazał, że „widzieliśmy jak ci chłopcy wybili się w górę”. Za niewiarygodne Sąd uznał zeznania J. S. (1) w części w jakiej ten stwierdził w toku postępowania przygotowawczego, że widział jak motocykl z pełną prędkością uderzył w bok samochodu. W ocenie Sądu świadek nie widział samego uderzenia, a za prawdziwe należało uznać jego zeznania w których twierdził, że po usłyszeniu huku widział lecących chłopców, gdyż znalazły one potwierdzenie w zeznaniach M. S. (1). Zasygnalizować należy, że tego rodzaju drobna nieścisłość wynikać mogła z faktu niewłaściwego wyrażenia się przez świadka zeznającego w toku postępowania przygotowawczego i nie ma istotnego znaczenia dla niniejszej sprawy, gdyż sam fakt uderzenia nie budzi wątpliwości.

Zdaniem Sądu świadek R. M. (k. 405, k. 105-106) złożył zeznania zgodne z prawdą wyłącznie w części. R. M. nie był bezpośrednim świadkiem zdarzenia jednak bezpośrednio po nim pomagał w jego zabezpieczeniu. Zeznania świadka znalazły potwierdzenie w zeznaniach pozostałych osób, które widziały zdarzenia mające miejsce po wypadku, w szczególności w zeznaniach Ł. T. i J. S. (1). Jednocześnie nie sposób dać wiary świadkowi R. M. w zakresie, w jakim ten twierdził, że w chwili zdarzenia w miejscu zdarzenia była linia ciągła, czego świadek był pewien. Okoliczności tej

przeciwy dowód w postaci zdjęć z miejsca zdarzenia, na których widać wyraźnie, iż pomiędzy dwoma liniami ciągłymi namalowana jest linia przerywana.

Oceniając zeznania świadka G. R. (k. 409-410, k. 118-118v.) Sąd w części uznał je za wiarygodne. G. R. jest ojcem oskarżonego P. R., nie był bezpośrednim świadkiem wypadku, a zeznając w postępowaniu przygotowawczym wskazał, iż świadkiem wypadku był K. Ż., co znalazło potwierdzenie w zeznaniach świadka K. Ż. (k. 411-413, k. 163-163v.). W toku postępowania sądowego G. R. opisał sytuację zastaną na miejscu zdarzenia w sposób tożsamy, z tym jak opisywali ją pozostali świadkowie, w tym zakresie Sąd dał wiarę zeznaniom świadka. Za niewiarygodne należało uznać zeznania świadka w zakresie w jakim twierdził on, że w miejscu w którym M. L. skręcał w lewo namalowana była podwójna linia ciągła, a dopiero na drugi dzień przyjechała ekipa, która namalowała linie przerywaną pomiędzy liniami ciągłymi. Nie ulega wątpliwości, że już w dniu zdarzenia, w miejscu w którym doszło do wypadku było niewłaściwe oznaczenie, a mianowicie namalowana była podwójna linia ciągła oraz linia przerywana, co zostało uwidocznione na zdjęciach wykonanych bezpośrednio po zdarzeniu, w czasie gdy na drodze znajdowały się jeszcze pojazdy uczestniczące w wypadku. W ocenie Sądu zdjęcia należy uznać za dowód obiektywny.

W podobny sposób należy odnieść się do zeznań W. W. (k. 410-411, k. 161, k. 227-228), który nie posiadał wiedzy na temat samego zajścia i nie był jego bezpośrednim świadkiem natomiast wskazał, że M. L. skręcał w lewo w miejscu, w którym naniesiona była podwójna linia ciągła, gdyż linia przerywana została namalowana dopiero dzień po wypadku. O tym jakie oznaczenie znajdowało się w chwili wypadku w dniu zdarzenia świadczą dowody obiektywne w postaci zdjęć. Fakt, iż W. W. oraz G. R. wskazali, iż linia została domalowana wynika z chęci wykazania, iż wyłączną winę za spowodowanie wypadku drogowego ponosi M. L. W. W., jak sam wskazał, traktował M. B. (1), który zginął w wypadku jak syna, a P. R. był przyjacielem M. B. (1), co może w pewien sposób tłumaczyć dążenie świadka do ekskulpowania oskarżonego R..

Również częściowo za wiarygodne Sąd uznał zeznania świadka K. Ż. (k. 411-313, k. 163v.). Świadek Ż. był kolegą P. R. i M. B. (1) i był umówiony z nimi na spotkanie; z odległości około 30 m widział wypadek. K. Ż. nie potrafił przy tym wskazać czy kierujący pojazdem T. (...) zasygnalizował zamiar skrętu oraz czy miał włączone światła mijania. Zdaniem świadka Ż. P. R. jechał z „normalną” prędkością, precyzując w toku składania zeznań przed Sądem, że była to prędkość około 90 km/h. W powyższym zakresie Sąd dał wiarę zeznaniom świadka, podnieść należy, że fakt wskazania przez świadka innej prędkości niż ustalona w toku postępowania nie czyni jego zeznań nieprawdziwymi, gdyż świadek przedstawiał wyłącznie swoją ocenę sytuacji. Za niewiarygodne Sąd uznał zeznania świadka K. Ż. w zakresie w jakim ten twierdził, że w miejscu zdarzenia znajdowała się podwójna linia ciągła. Po raz kolejny wskazać należy, że okoliczność ta nie znajduje potwierdzenia w materiale fotograficznym, jaki został sporządzony bezpośrednio po wypadku.

Odnosząc się do faktu, iż świadkowie K. Ż., W. W. i G. R. twierdzili, że w miejscu zdarzenia na całym odcinku drogi namalowana była podwójna linia ciągła wskazać należy, że niewykluczone, iż ww. świadkowie wzajemnie umacniali się w przekonaniu o braku winy P. R., do tego stopnia, że uwierzyli w istnienie wyłącznie podwójnej linii ciągłej. Powyższe pozostaje bez doniosłego znaczenia dla rozstrzygnięcia Sądu, który (na podstawie wiarygodnej opinii biegłego, o czym niżej) ustalił, że M. L. wykonywał manewr skrętu w lewo w miejscu obowiązywania znaku poziomego P-4, przejeżdżając przez linię podwójną ciągłą.

Za wiarygodne Sąd uznał zeznania świadka M. S. (2) (k. 449-454), który sporządził prywatną opinię w niniejszej sprawie, nie stanowiącą dowodu w niniejszej sprawie. Z zeznań M. S. (2) wynika, że w jego ocenie na jezdni namalowany był znak, którego wymowa była niejednoznaczna, w chwili zderzenia P. R. poruszał się z prędkością 110 km/h, jednak fakt ten nie pozwala na przypisanie mu spowodowania wypadku, gdyż warunkiem sine qua non wypadku było nieustąpienie pierwszeństwa przez kierującego T. (...). W ocenie świadka S. prędkość motocyklisty mogła przyczynić się do powstania skutków wypadku, nie mniej nie była jego przyczyną. Zdaniem świadka rozpoznawalny stan zagrożenia dla kierującego motocyklem trwał ok. 1 sekundy, a zatem nie przekraczał czasu reakcji psychomotorycznej i nie dawał P. R. możliwości podjęcia manewrów obronnych niezależnie od prędkości motocykla. Zeznania świadka M. S. (2) są faktycznie jego opinią na temat przebiegu zdarzenia oraz jego przyczyn, a Sąd nie ma

podstaw aby wątpić w ich szczerłość. Zaznaczyć trzeba, że ustalenia poczynione przez M. S. (2) są bardzo zbliżone do ustaleń biegłych powołanych w niniejszej sprawie, z tą różnicą, iż M. S. (2) na ich podstawie konkluduje, że to zachowanie M. L. pozostawało w związku przyczynowym z zaistniałym wypadkiem stosując test warunku sine qua non. Ocena tego czy pomiędzy zachowaniem oskarżonego, a skutkiem zachodzi związek przyczynowy leży jednak w gestii Sądu, a nie świadka czy też biegłego.

Dokonując oceny zeznań świadków M. M. (1) (k. 465-467), P. G. (k. 467-468), S. P. (k. 469), M. S. (3) (k. 524-528, k. 548-551), M. S. (4) (k. 510-513, k. 548-551) wskazać należy, że wymienieni świadkowie zeznawali na okoliczności związane z powstaniem zjazdu na osiedle (...) w R., w szczególności jaki znak poziomy znajdował się na drodze w chwili wypadku oraz przed i po nim, czy zjazd na osiedle powstał z legalnie, tj. bez naruszenia przepisów prawa oraz czy naniesione finalnie oznakowanie było właściwe, zgodne z dokumentacją i założeniami. Analizując zeznania wskazanych świadków Sąd doszedł do przekonania, iż świadkowie ci zeznawali zgodnie ze swoją wiedzą, nie można zatem uznać ich zeznań za fałszywe. Fakt istnienia rozbieżności w ich zeznaniach wynikał, m.in. z ich odmiennej oceny określonych okoliczności, tytułem przykładu wskazać można, iż P. G. zeznał, iż sporządzając szkic zaznaczył, że w miejscu, w którym oskarżony L. skręcał w lewo znajdowała się podwójna linia ciągła. Nie ulega wątpliwości, że świadek P. G. mając za zadanie sporządzenie szkicu, widząc nieprawidłowe oznaczenie, próbował ustalić jaki znak obowiązuje we wskazanym miejscu, uznając, iż jest to podwójna linia ciągła. Podkreślić należy, że na podstawie zeznań ww. świadków oraz zgromadzonych w aktach sprawy dokumentów ustalono ponad wszelką wątpliwość, iż oznakowanie jezdni w miejscu zdarzenia nie odpowiadało oznakowaniu przewidzianemu w planach. Ustalenie osób odpowiedzialnych za powyższą nieprawidłowość oraz jej przyczyn nie ma istotnego znaczenia dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy, tak samo jak nie jest istotnym jaki znak poziomy powinien się w tym miejscu znajdować. Wskazać należy, że M. L. prowadząc samochód nie miał możliwości przeprowadzania ustaleń w zakresie, jaki znak powinien znajdować się w miejscu w którym dokonywał manewru skrętu w lewo, mógł wyłącznie zastosować się do naniesionego znaku w postaci linii ciągłej, linii przerywanej i linii ciągłej, któremu w polskim porządku prawnym nie jest przypisane żadne znaczenie, o czym będzie jeszcze mowa poniżej. W związku z powyższym zeznania świadków wskazanych w niniejszym akapicie nie przyczyniły się do rozstrzygnięcia sprawy. To jaki znak widniał na jezdni w miejscu zdarzenia wynika z dokumentacji fotograficznej sporządzonej bezpośrednio po wypadku, która jest dowodem obiektywnym i mniej zawodnym niż ludzka pamięć.

Czyniąc ustalenia faktyczne w niniejszej sprawie Sąd posiłkował się zarówno pisemnymi, jak i ustnymi opiniami biegłych z zakresu ruchu drogowego i rekonstrukcji wypadków drogowych, tj. J. K. (k. 168-189, 552-556), J. S. (2) (k. 572-584, 614-621) oraz W. P. (k. 633-673, 712-722).

Wskazać należy, iż w istotnym zakresie ustalenia wszystkich powołanych w sprawie biegłych korespondują ze sobą. Zarówno J. K., jak też J. S. (2) i W. P. nie byli w stanie, na podstawie materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie ustalić, czy kierujący samochodem marki T. (...) M. L. wykonał manewr skrętu w lewo po uprzednim zatrzymaniu pojazdu, czy też z tzw. najazdu, tj. bez jego zatrzymania. Z opinii przedstawionych przez biegłych wynika także, iż brak jest jakichkolwiek danych, w szczególności w postaci śladów materialnych na jezdni, wskazujących by kierujący Motocyklem P. R. podjął próbę hamowania. Podkreślić należy także, iż wyliczone przez każdego z ww. biegłych prędkości, z jakimi w ich opinii poruszały się pojazdy, są do siebie bardzo zbliżone, choć podstawy wykonanych wyliczeń, jakie przyjęte zostały przez biegłego J. S. (2), z przyczyn opisanych niżej nie mogły zostać uznane za prawidłowe, a tym samym zyskać aprobaty Sądu. Niemniej jednak zauważyć trzeba, że na podstawie bardzo zbliżonych danych wyjściowych, dotyczących prędkości pojazdów, w szczególności zaś prędkości z jaką poruszał się motocykl, wszyscy powołani w sprawie biegli doszli do wniosków, iż w chwili podjęcia przez M. L. manewru skrętu w lewo, motocykl kierowany przez P. R. znajdował się w odległości, która wg obiektywnych danych pozwalała na jego zauważenie zagrożenia, ale także na ocenę prędkości motocykla. Podobnie wszyscy powołani w sprawie biegli zgodni byli co do faktu, że do wypadku by nie doszło, gdyby P. R. prowadził motocykl z administracyjnie dozwoloną na przedmiotowym odcinku drogi prędkością 50 km/h.

W odniesieniu do opinii biegłego J. K. z Laboratorium Kryminalistycznego Komendy Stołecznej Policji, zarówno sporządzonej na piśmie w dniu 18 października 2010 roku, jak i złożonej ustnie do protokołu (k. 552-556)

wskazać należy, że ww. biegły zapoznał się ze zgromadzonym materiałem dowodowym, a następnie na podstawie powypadkowych przemieszczeń pojazdów oraz głębokości deformacji nadwozia samochodu T. (...) ustalił, iż oskarżony P. R. poruszał się motocyklem z prędkością 105-115 km/h, natomiast M. L. poruszał się samochodem z prędkością około 19-20 km/h. Biegły J. K. w prawidłowy sposób uznał, że brak śladów hamowania motocykla świadczy o nie podjęciu takiego działania przez jego kierowcę, w konsekwencji nie ma zatem podstaw, aby przyjąć, że bezpośrednio przed zderzeniem motocyklista poruszał się z jeszcze większą prędkością (która byłaby wytracona w wyniku hamowania) niż w chwili uderzenia. Jednocześnie J. K. wskazał, że brak precyzyjnego ustalenia prędkości wynika z faktu, iż po wypadku ciało pasażera motocykla, M. B. (1), uderzyło o samochód S. (...), tym samym w ocenie biegłego nie wiadomo jak daleko przemieściłoby się ono w przypadku, gdyby nie zostało zatrzymane przez ww. przeszkodę. Biegły zaznaczył jednak, iż ww. niepewność nie uniemożliwia wyliczenia prędkości, z jaką poruszał się pojazd, uwzględnienie jej prowadzi zaś do ustalenia pewnego zakresu prędkości – który w przypadku dysponowania danymi kompletnymi byłby węższy (lub też w ogóle możliwe byłoby podanie tylko jednej, pewnej wartości). J. K. podkreślił również, że w związku z tym, iż ciało pasażera motocykla zatrzymało się na przeszkodzie, jego odrzut od motocykla nie był brany pod uwagę przy ustalaniu prędkości pojazdu – opiniując jednocześnie, iż czynnik ten ma niewielkie znaczenie wobec uwzględnienia tej masy (tj. masy ciała) dokładnie w chwili zderzenia.

Uwzględniając ww. okoliczności biegły ocenił, że motocykl marki K. w chwili zdarzenia mógł poruszać się z prędkością maksymalnie 115 km/h, a zatem w momencie, gdy M. L. skręcał w lewo P. R. był na tyle blisko, że zagrożenie wynikające z jego ruchu byłoby rozpoznawalne dla M. L., gdyby tylko właściwie obserwował on drogę. J. K. przeprowadził bowiem analizę z uwzględnieniem faktu, iż prędkość pojazdów był w stanie obliczyć jedynie jako zakres, w którym każdą z prędkości uznać należy za równie prawdopodobną. W efekcie biegły wskazał, iż przy przyjęciu, że motocykl poruszał się z prędkością 105 km/h, w momencie przekroczenia przez M. L., kierującego samochodem T. (...), osi jezdni, odległość motocykla od miejsca zdarzenia wynosiła 38,4 m. W przypadku zaś, gdyby prędkość ta wynosiła 155 km/h (była zatem maksymalną prędkością, z jaką mógł poruszać się kierujący motocyklem P. R.), ww. odległość ocenić należy na 43 m. W przekonaniu Sądu, powstałym w oparciu o opinie biegłych, zasady prawidłowego rozumowania i doświadczenia życiowego odległość ta umożliwiała dostrzeżenie przez kierującego samochodem osobowym zagrożenia ze strony motocyklisty.

Zaznaczyć należy, że Biegły J. K. wskazał także, iż wobec znajdującego się na drodze sprzecznego oznakowania poziomego brak jest możliwości przypisania M. L. przekroczenia linii podwójnej ciągłej, a zatem niezastosowania się do znaku poziomego P-4. Stwierdzenie biegłego stoi w sprzeczności z ustaleniami Sądu, poczynionymi na podstawie wiarygodnej w tym zakresie opinii biegłego W. P., który przeprowadził w tym zakresie stosowne obliczenia (o czym niżej). Podkreślić trzeba również, iż decyzja o przypisaniu osobie zachowania poddawanego prawnocarnej ocenie stanowi kompetencję Sądu, nie zaś biegłego.

Co do opinii biegłego J. S. (2) (k. 572-584) uzupełnionej następnie w formie ustnej (k. 614-621), wskazać należy, że ww. biegły sporządzając opinię doszedł do wniosków zbliżonych z wnioskami biegłego J. K. (w zasadzie jedyną odrębność stanowiło ustalenie prędkości motocykla na 115 km/h, a nie 105-115 km/h), ale także – w pewnym zakresie (co do niemożliwości podjęcia przez kierującego motocyklem manewru obronnego oraz faktu, że gdyby P. R. poruszał się z dozwoloną administracyjnie na danym odcinku drogi prędkością) – także z wnioskami biegłego W. P.. J. S. (2) w swej opinii wykazał, że fakt znacznego przekroczenia prędkości przez P. R., nie pozwala na uwolnienie od odpowiedzialności M. L., który gdyby upewnił się co do możliwości bezpiecznego wykonania manewru, zauważyłby P. R.. Ustalając wskazaną prędkość biegły nie uwzględniał uderzenia motocykla w pojazd marki S. (...), nie mniej z jego opinii wynika, że do rzeczonego uderzenia doszło, co w świetle materiału dowodowego zgromadzonego w aktach sprawy nie znajduje potwierdzenia. Powyższe dyskwalifikuje zatem, w ocenie Sądu, wniosek opinii biegłego dotyczący ustalenia prędkości, z jaką poruszał się motocykl marki K., jako obarczony błędem w punkcie wyjścia, .

Czyniąc ustalenia faktyczne w niniejszej sprawie Sąd opierał się także na pisemnej opinii biegłego mgr inż. W. P. (k. 633-673), jak i złożonej ustnie opinii uzupełniającej (k. 712-722). Podkreślić należy, że biegły P. wskazał z jakich przyczyn przyjął, iż motocykl po uderzeniu zatrzymał się samoistnie, nie uderzając w samochód marki S. (...). Wskazany fakt biegły wywiódł na podstawie analizy śladów rycia motocykla po nawierzchni jezdni oraz położenia

płynów eksploatacyjnych motocykla. Zdaniem biegłego P. brak śladów rycia na jezdni biegnących w kierunku samochodu marki S. świadczy o tym, że motocykl nie uderzył w rzeczony samochód, a zatrzymał się przed nim po tym, jak odbił się od lewego krawężnika drogi. W ocenie Sądu powyższy wniosek potwierdzają dodatkowo zeznania kierującej S. B. B. (1) (k. 408-409, k. 112-113), która mówiła, że motocykl zatrzymał się przed samochodem, zaś w stronę samochodu leciała „jakby piłka”. W ocenie Sądu w samochód marki S. (...) uderzyło ciało pasażera oraz jego kask, który świadek J.-B. określiła mianem piłki. W podobnym tonie utrzymane były zeznania J. B. (1) (k. 406-408, k. 110), pasażera samochodu marki S., który twierdził, że w jego stronę leciały elementy motocykla, a nie sam motocykl. Dodatkowo, w ocenie Sądu o braku uderzenia motocykla w samochód S. (...) świadczą uszkodzenia wskazanego samochodu, zilustrowane na dokumentacji fotograficznej, które niewątpliwie byłyby większe gdyby w pojazd faktycznie uderzył motocykl, którego masa jest znacznie większa od masy pasażera. Powyższe ustalenia zgodne są ze wskazaniami opinii przedstawionej przez biegłego J. K., który podobnie jak biegły W. P. ustalił, iż samochód marki S. (...) uderzony został przez ciało M. B. (1), nie zaś przez motocykl marki K..

Z opinii przedstawionych przez biegłego W. P. wynika bezspornie, że M. L., kierujący samochodem osobowym marki T. (...) wykonywał manewr skrętu w lewo w miejscu, w którym na jezdni namalowany był znak P-4 „linia podwójna ciągła”. Jak już sygnalizowano, wskazują na to ślady materialne na miejscu zdarzenia, w szczególności zaś brak śladów poprzecznego przemieszczenia samochodu w wyniku uderzenia przez motocykl. Na tej podstawie biegły ustalił zaś tor poruszania się pojazdu przed wypadkiem, wskazując że manewr został wykonany w sposób nieprawidłowy. Wskazać należy, że brak jest jakichkolwiek danych pozwalających na zakwestionowanie przedstawionych wyżej ustaleń – przyjąć bowiem należy, iż fakt przemieszczania się pojazdu w wyniku zderzenia pozostawiłby na miejscu wypadku ślady materialne, utrwalone w aktach sprawy (w szczególności za pomocą dokumentacji fotograficznej), które byłyby możliwe do odczytania dla osoby posiadającej wiedzę specjalną. W efekcie czyniąc w powyższym zakresie ustalenia faktyczne Sąd w znacznej części oparł się na opinii biegłego P., który w sposób jasny, przekonujący, zgodny z zasadami prawidłowego rozumowania oraz doświadczenia życiowego uzasadnił swoje – podzielone przez Sąd – stanowisko.

Wskazać należy, że W. P., podobnie jak biegły J. K. ustalił zakres prędkości, z jakimi mogły poruszać się pojazdy uczestniczące w zdarzeniu (dla samochodu osobowego: 14,8 km/h – 16,2 km/h, dla motocykla zaś 107,9 km/h – 114, 5 km/h). Swoje analizy biegły oparł zaś na prędkościach średnich, wynikających z ww. wartości, uzasadniając iż „gdyby przedział rozbieżności był duży, to bym analizował przedział, ale w tym przypadku rozbieżność jest niewielka” (k. 714). Jak już sygnalizowano, prędkości wskazane przez biegłego P. są zbliżone, do prędkości wyliczonych przez biegłego K.. Podobne są także wnioski, do jakich dane te doprowadziły biegłych – w opinii biegłego P. w chwili, gdy samochód osobowy przekraczał oś jezdni, motocykl znajdował się w odległości 55,5 m od niego. W odniesieniu do „wzoru O.”, na który wskazał biegły jako na wzór przeznaczony do szacowania odległości, z jakiej można ocenić prędkość zbliżającego się pojazdu była to odległość, jaka pozwalała M. L. nie tylko zauważyć zbliżający się w jego kierunku motocykl, ale także ocenić jego prędkość.

Podkreślić należy, iż wszyscy powołani w sprawie biegli są osobami kompetentnymi, posiadającymi wymagane doświadczenie zawodowe oraz wiedzę specjalną, niezbędną przy sporządzaniu opinii. Wskazać trzeba również, że zarówno ustne, jak i pisemne opinie biegłych J. K. oraz W. P. korespondują ze sobą, wzajemnie się uzupełniając, dając pełny obraz sytuacji drogowej, która stanowiła przedmiot opiniowania. Zbieżne ze sobą są wnioski biegłych, które w sposób jednoznaczny prowadzą do przekonania, iż do zaistnienia wypadku przyczyniło się niewłaściwe zachowanie zarówno M. L., który powinien był uważnie obserwować drogę, prawidłowo ocenić zagrożenie ze strony zbliżającego się motocykla marki K. i w rezultacie ustąpić mu pierwszeństwa przejazdu, ale także P. R., który znacznie przekroczył dopuszczalną na danym odcinku drogi prędkość. Wnioski takie, jak już wspomniano, wynikają także z opinii biegłego J. S. (2), który to biegły poczynił je na podstawie prawidłowych, zbieżnych z opiniami J. K. i W. P. danych, które jednak uzyskane zostały na podstawie błędnych założeń.

Sąd uznał za wiarygodne opinie biegłego z zakresu chirurgii ogólnej (k. 152-153, 155), jako pełne, jasne i rzetelne. Opinie te, w ocenie Sądu nie budzą żadnych wątpliwości i uprawniają do poczynienia w oparciu o nie ustaleń faktycznych.

W ocenie Sądu wiarygodność i prawdziwość dokumentów ujawnionych w niniejszej sprawie, na podstawie których Sąd ustalał stan faktyczny, nie budzi wątpliwości, w związku z czym Sąd oparł się na nich rozstrzygając niniejszą sprawę.

Zgromadzony w tej sprawie materiał dowodowy, na podstawie którego Sąd ustalił stan faktyczny, jest jednoznaczny, nie budzi wątpliwości i pozwala na przyjęcie wersji zdarzenia, z której wynika, iż obaj oskarżeni dopuścili się popełnienia zarzucanych im czynów i obaj są sprawcami wypadku ze skutkiem śmiertelnym.

W niniejszej sprawie nie budziło wątpliwości to, że P. R. poruszał się z nadmierną prędkością, przekraczając znacznie prędkość administracyjnie dopuszczalną, która w tym miejscu wynosiła 50 km/h. O powyższym świadczą zarówno zeznania bezpośrednich świadków zdarzenia w szczególności M. i J. S. (1), którzy wskazali, że motocyklista jechał bardzo szybko, przekraczając ich zdaniem 100 km/h, jak i z ustaleń biegłego P.. P. R. naruszył w sposób umyślny zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowych, określone w art. 19 ust. 1 i art. 20 ust. 1 ustawy prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. przekraczając dopuszczalną prędkość oraz jadąc z prędkością nieuwzględniającą warunków w jakich ruch się odbywa. Jednocześnie Sąd uznał, że zachowanie P. R. stanowiło naruszenia art. 3 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym zgodnie z którym 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. Przez działanie rozumie się również zaniechanie. P. R. swoim zachowaniem spowodował zagrożenie bezpieczeństwa, do unikania czego obligował go cytowany przepis. W następstwie wypadku doszło do zgonu M. B. (1), a zatem właściwą jest kwalifikacja z art. 177 § 2 k.k.

Tym samym należy uznać, że zachowanie P. R. pozostawało w bezpośrednim związku przyczynowym z zaistniałym wypadkiem, a P. R. należy traktować jako jego sprawcę.

Poczynione ustalenia pozwoliły również na przypisanie popełnienia czynu M. L..

Rozważania w zakresie sprawstwa M. L. rozpocząć należy od poczynienia ustaleń czy skręcając w lewo przekroczył on podwójną linię ciągłą. Zgodnie z brzmieniem § 86 ust. 5 Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych. (Dz. U. z dnia 12 października 2002 r.) znak P-4 "linia podwójna ciągła" rozdziela pasy ruchu o kierunkach przeciwnych i oznacza zakaz przejeżdżania przez tę linię i najeżdżania na nią.

W niniejszej sprawie ustalono ponad wszelką wątpliwość, że w miejscu, w którym M. L. wykonywał manewr skrętu w lewo namalowany był znak poziomy P-4 "linia podwójna ciągła", o którym mowa wyżej. Tym samym M. L. umyślnie naruszył zasadę bezpieczeństwa w ruchu drogowym, określoną w art. 5 ust. 1 ustawy prawo o ruchu drogowym ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r.

M. L., wykonując manewr skrętu, umyślnie naruszył także zasady ruchu drogowego wskazane w art. 3 ust. 1, art. 22 ust. 1 i 4 ustawy prawo o ruchu drogowym ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. nie zachował bowiem wymaganej ostrożności, którą w tym wypadku zgodnie z treścią art. 22 ust. 1 prawa o ruchu drogowym była ostrożność szczególna oraz zmieniając zajmowany pas ruchu nie ustąpił pierwszeństwa pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który zamierza wjechać. Niezachowanie przez M. L. ostrożności oraz nieupewnienie się co do możliwości bezpiecznego wykonania manewru wynika bezsprzecznie z opinii biegłego. Gdyby M. L. dostatecznie uważnie obserwował drogę, powinien dostrzec znajdujący się w odległości 55,5 m od niego pojazd P. R.. Fakt przekroczenia przez P. R. dozwolonej prędkości nie pozwala na uwolnienie M. L. od odpowiedzialności, bowiem powinien on tak długo obserwować ruch P. R., aby móc oszacować prędkość z jaką się on porusza, a następnie podjąć decyzje czy w związku z poczynionymi ustaleniami może bezpiecznie wjechać na przeciwny pas ruchu. Okoliczność, że jeden z uczestników zdarzenia nie zastosował się

do obowiązujących zasad ruchu drogowego nie powoduje bowiem, że inne osoby zobowiązane są do przestrzegania reguł bezpieczeństwa w mniejszym stopniu. Jak trafnie wskazał Sąd Okręgowy Warszawa-Praga w Warszawie (wyrok z dn. 12.11.2012 r., sygn. akt VI Ka 478/12) „skoro bowiem oskarżona – zdaniem biegłego, miała prawo oczekiwać przestrzegania zasad ruchu drogowego od innych uczestników ruchu, to tak samo inni uczestnicy ruchu (...) tego samego mieli prawo oczekiwać od oskarżonej”. Przenosząc powyższe na realia niniejszej sprawy stwierdzić należy, że M. L. poprzez wykonanie skrętu w lewo bez uprzedniego odpowiedniego upewnienia się, że będzie to manewr bezpieczny, w istotny sposób zwiększył ryzyko powstania skutku w postaci wypadku, którego efektem była śmierć M. B. (1), a także poważne obrażenia ciała P. R.. Sąd podziela także pogląd wyrażony przez Sąd Najwyższy (wyrok z dn. 28.07.2011 r., sygn. akt III KK 7/11), iż „obowiązek ustąpienia pierwszeństwa zachodzi niezależnie od tego, czy pojazd poruszający się z pierwszeństwem przestrzega zasad bezpieczeństwa, np. nie przekracza prędkości w obszarze zabudowanym, czy też zasad tych nie przestrzega. Nie do przyjęcia byłoby bowiem uznanie, że skoro pojazd jadący z przeciwnika na wprost porusza się z niedozwoloną prędkością, to kierowca pojazdu jadącego w przeciwnym kierunku i zamierzający wykonać manewr skrętu w lewo nie musi ustąpić mu pierwszeństwa tylko z tego powodu, że kierowca pojazdu mającego pierwszeństwo przejazdu narusza w ten sposób zasady ruchu drogowego.”. Podkreślić należy, że uznanie – na gruncie niniejszej sprawy, iż wyłączną winę za wypadek ponosi P. R., który kierując motocyklem znacznie przekroczył dopuszczalną na danym odcinku drogi prędkość, prowadziłoby de facto do stwierdzenia, iż jego zachowanie stanowi okoliczność wyłączającą winę M. L.. Rozumowanie takie byłoby nieuprawnione, obowiązek przestrzegania prawa o ruchu drogowym spoczywa wszak na każdym uczestniku ruchu.

Sąd zważył także, że pomiędzy naruszeniem zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego, wskazanych w ww. przepisach, przez M. L., a skutkiem w postaci wypadku drogowego, do którego odnosi się norma art. 177 § 2 k.k. zachodzi bezpośredni związek przyczynowo skutkowy. Nie sposób pominąć bowiem, na co wskazał biegły W. P., że gdyby M. L. zastosował się do obowiązujących w ruchu drogowym norm i manewr skrętu wykonał, nawet w podobny sposób, czyli „z najazdu” (tj. bez zatrzymywania się), czas jego rozpoczęcia opóźniłby się w czasie na tyle, że kierujący motocyklem P. R. zdołałby bezkolizyjnie przejechać krytyczny odcinek drogi. Jak, w ocenie Sądu słusznie, zaopiniował ww. biegły „gdyby założyć, że oskarżony L. skręcał w lewo z najazdu w miejscu gdzie była już wmalowana linia przerywana w podwójną linię ciągłą, czyli na wysokości bezpośrednio wjazdu na osiedle, to czas dojazdu do momentu przekroczenia osi jezdni wyniósłby ok. 2 sek. od miejsca przekroczenia osi jezdni wskazanego w opinii do miejsca wskazanego wyżej. W tym czasie motocykl przejechałby poza miejsce kolizyjne” (k. 719). Zaznaczyć trzeba, że ww. wyliczeń biegły dokonał w czasie składania opinii ustnej na rozprawie przez sądem, opinia ta była jednakże kategorię, zaś obliczenia wykonane zostały z użyciem kalkulatora, co minimalizuje prawdopodobieństwo wystąpienia jakichkolwiek błędów rachunkowych w tym zakresie.

Zgromadzony materiał dowodowy nie pozostawia wątpliwości co do prędkości z jaką poruszał się P. R.. Materiał dowodowy nie dostarczył podstaw do przyjęcia, że P. R. poruszał się z dużo wyższą prędkością, a dopiero takie ustalenia pozwoliłyby przyjąć, że w chwili, gdy M. L. podejmował decyzję o skręcie w lewo, P. R. znajdował się na tyle daleko, że M. L. nie tylko nie mógł ocenić jego prędkości, ale że także nie miał możliwości dostrzeżenia go. W następstwie wypadku doszło do zgonu M. B. (1), a zatem właściwą jest kwalifikacja z art. 177 § 2 k.k. Zaznaczyć trzeba także, że w efekcie wypadku poważnych obrażeń ciała doznał także P. R.. Jak wynika z opinii biegłego z zakresu chirurgii ogólnej obrażenia te kwalifikować należy jako ciężkie, realnie zagrażające życiu człowieka w myśl art. 156 § 1 pkt 2 k.k.

Reasumując powyższe Sąd stwierdził, że obaj oskarżeni ponoszą winę za spowodowanie wypadku drogowego, w wyniku którego śmierć poniósł pasażer motocykla, M. B. (1). Obaj oskarżeni naruszyli bowiem reguły bezpieczeństwa w ruchu drogowym, zaś tragicznego w skutkach zdarzenia pozwoliliby uniknąć zgodnie z prawem zachowanie chociażby jednego z nich, co w okolicznościach niniejszej sprawy nie miało miejsca.

Sąd uznał, że oskarżony M. L. nie dostosował techniki i taktyki jazdy do sytuacji drogowej. Nie zachował bowiem szczególnej ostrożności przy wykonywaniu niebezpiecznego manewru skrętu w lewo, w sposób nieprawidłowy obserwował drogę, a w konsekwencji nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu i zderzył się z motocyklem marki K.. M. L. zignorował także znak poziomy P-4 „linia podwójna ciągła”, wykonał manewr skrętu kierując się w stronę lewej krawędzi drogi dojazdowej do osiedla mieszkalnego, techniki jego jazdy – w warunkach niniejszej sprawy – nie

sposób uznać za prawidłową. Po raz kolejny podkreślić należy, iż zastosowanie prawidłowej zarówno taktyki, jak i techniki jazdy, pozwoliłoby na uniknięcie wypadku. Gdyby bowiem kierujący samochodem osobowym marki T. (...) M. L. nie naruszył umyślnie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, tj. gdyby wykonał manewr skrętu w lewo w miejscu, gdzie w linię podwójną ciągłą została wmalowana linia przerywana, nie przejeżdżając osi jezdni w miejscu występowania znaku P-4 „linia podwójna ciągła”, wówczas kierujący motocyklem P. R. przejechałby poza miejsce kolizyjne. Zdarzenie nie miało miejsca także, gdyby M. L. zachował przy wykonywaniu skrętu szczególną ostrożność i uważnie obserwując drogę prawidłowo dostrzegł i ocenił zagrożenie ze strony nadjeżdżającego motocykla.

Podobnie techniki i taktyki jazdy nie dostosował do panującej w chwili zdarzenia sytuacji drogowej oskarżony P. R., który znacznie przekroczył dopuszczalną na danym odcinku drogi prędkość. Gdyby kierujący motocyklem P. R., nie naruszył umyślnie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, tj. nie przekroczył dozwolonej prędkości aż dwukrotnie nie doszłoby do zderzenia pojazdów, co więcej jadąc z dozwoloną prędkością miałby szansę na podjęcie manewru obronnego, takiego jak hamowanie. Mając na uwadze powyższe Sąd uznał winę obu oskarżonych i skazał ich na kary pozbawienia wolności.

Wymierzając każdemu z oskarżonych karę 1 roku i 6 miesięcy pozbawienia wolności za przypisane przestępstwa, a także orzekając wobec nich środki karne w postaci zakazu prowadzenia pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. przez okres 2 lat Sąd wziął pod uwagę wszelkie okoliczności ujawnione w sprawie, kierując się także dyrektywami wyrażonymi w przepisie art. 53 k.k. Za okoliczności obciążające Sąd uznał bardzo wysoki stopień społecznej szkodliwości czynów oskarżonych przejawiający się w rodzaju naruszonego nich chronionego prawem dobra, rodzaju naruszonych przez niego reguł ostrożności oraz przede wszystkim w skutku ich czynów, jakim była śmierć człowieka. Oskarżony R. wszak prowadząc motocykl zlekceważył podstawowe przepisy ruchu drogowego jadąc z prędkością przekraczającą o co najmniej 61,2 km/h prędkość dopuszczalną, co pociągnęło za sobą wskazany wyżej tragiczny skutek. Oskarżony L. natomiast nie obserwując należycie drogi, naruszył natomiast podstawową zasadę jaką jest obowiązek ustąpienia pierwszeństwa przejazdu.

Z kolei jako ważne okoliczności łagodzące należy uznać fakt, że obaj oskarżeni nie byli dotychczas karani (k. 626 i k. 627).

Mając na uwadze powyższe okoliczności Sąd doszedł do przekonania, że wymierzona oskarżonym kara spełnia wymogi zarówno prewencji indywidualnej jak i generalnej, a także odpowiada stopniowi zawinienia i społecznej szkodliwości ich czynów.

Sąd przyjmując wobec obu oskarżonych pozytywną prognozę kryminologiczną zdecydował o warunkowym zawieszeniu wykonania orzeczonych wobec nich kar pozbawienia wolności, określając okres próby na 4 lata w stosunku do każdego z nich.

Zawieszając wobec obu oskarżonych wykonanie orzeczonej kary pozbawienia wolności Sąd doszedł do przekonania, że groźba zarządzenia wykonania kary spowoduje, iż będą respektować oni porządek prawny, a co za tym idzie cele kary zostaną osiągnięte. Wymierzona oskarżonym kara jednego roku i sześciu miesięcy pozbawienia wolności pozwala na skorzystanie wobec nich z dobrodziejstwa warunkowego zawieszenia jej wykonania w świetle dyspozycji art. 69 § 1 k.k. Za zawieszeniem wykonania orzeczonej kary przemawiała nadto okoliczność, że popełnienie przez obu oskarżonych przypisanych im czynów miało charakter incydentalny, o czym świadczy fakt, że nie byli on dotychczas karani, zaś przestępstwo przez nich popełnione było przestępstwem nieumyślnym, a tym samym uwzględniając postawę oskarżonych, w tym sposób ich życia oraz zachowanie po popełnieniu przestępstwa Sąd doszedł do przekonania, że dla osiągnięcia celów kary nie jest konieczne odseparowanie oskarżonych od społeczeństwa.

W myśl art. 42 § 1 kk sąd może orzec zakaz prowadzenia pojazdów określonego rodzaju w razie skazania osoby uczestniczącej w ruch za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, w szczególności jeżeli z okoliczności popełnionego przestępstwa wynika, że prowadzenie pojazdu przez tę osobę zagraża bezpieczeństwu w komunikacji. W ocenie Sądu fakt naruszenia przez oskarżonych podstawowych zasad ruchu drogowego wskazuje na to, że

sposób prowadzenia przez nich pojazdów, zważywszy przede wszystkim skutek, jaki powstał w związku z niniejszym zdarzeniem zagraża bezpieczeństwu w komunikacji, dlatego też Sąd zdecydował o orzeczeniu zakazu prowadzenia pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. przez każdego z oskarżonych na okres dwóch lat.

Na podstawie art. 46 § 1 k.k. zasądzone od obydwu oskarżonych kwoty po 10 000 zł na rzecz oskarżycielki posiłkowej M. B. (2) tytułem zadośćuczynienia za krzywdę doznaną w wyniku śmierci jej syna. W tym miejscu wskazać należy, iż ww. złożyła stosowny wniosek, Sąd doszedł zaś do przekonania, że zasądzona kwota odpowiada zasadom słuszności.

Uwzględniając sytuację majątkową i rodzinną oskarżonych, jak również ich warunki osobiste Sąd uznał, że nie zachodzą podstawy do zwolnienia ich z poniesienia w niniejszej sprawie kosztów sądowych, wobec czego zasądził od M. L. i P. R. kwoty po 4 154,11 zł tytułem wydatków oraz po 300 zł tytułem opłaty.