

Sygn.akt VII K 832 /12

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 27 listopada 2012 roku

Sąd Rejonowy w Opolu Wydział VII Karny w składzie:

Przewodniczący SSR Hubert Frankowski

Protokolant ST.sek.sąd. Anna Kowalczyk

w obecności Prokuratora Prokuratury Rejonowej w Opolu Asesor Przemysław Grzesiak

po rozpoznaniu dnia 27 listopada 2012 roku

sprawy

J. N. (1)

syn E.i T.z d. P.

ur. (...) w S.

Oskarżonego o to , że:

W dniu 31 stycznia 2010 roku w miejscowości C. na 108,6 km drogi krajowej nr (...) trasy O.-O. kierując pojazdem członowym złożonym z ciągnika siodłowego marki S. (...) o nr rej. (...) i naczepy marki (...) o nr rej. (...) nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym w ten sposób, iż jadąc z kierunku miejscowości O. w kierunku miejscowości O. poruszał się z prędkością 80 km/h przekraczając tym samym dozwoloną prędkość administracyjną obowiązującą pojazdy ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony, w wyniku czego wykonując manewr obronny polegający na gwałtownym hamowaniu kierowanym przez siebie pojazdem i zmianą toru ruchu, tj. pasie którym poruszał się J. N. (1) oraz częściowo na poboczu, n/n samochodem marki O., zjechał na pas ruchu przeznaczony dla pojazdów poruszających się w przeciwnym kierunku, gdzie doprowadził do zderzenia z samochodem osobowym marki F. (...) o nr rej. (...) kierowanym przez B. D., który wskutek doznanych obrażeń ciała zmarł w dniu 8 lutego 2010 roku

tj. o czyn z art. 177§2 KK

I .Oskarżonego J. N. (1) uniewinnia od czynu opisanego w części wstępnej wyroku, tj. od popełnienia przestępstwa z art. 177 par 2 kk ,

II.na podst. art. 632 pkt 2 pkp kosztami postępowania w sprawie obciąża Skarb Państwa.

UZASADNIENIE

Na podstawie zebranego i ujawnionego podczas rozprawy głównej materiału dowodowego, Sąd ustalił następujący

stan faktyczny:

J. N. (1) był zatrudniony w charakterze kierowcy samochodów ciężarowych w firmie mleczarskiej mającej swą siedzibę w R..

W dniu 31 stycznia 2010 roku, w godzinach porannych, J. N. (1) wykonywał kurs z Niemiec do Polski, jadąc autostradą (...) do węzła P., gdzie zjeżdżał z autostrady, mając przerwę, a następnie przez O., kierował się na C., jadąc przez teren gminy C. drogą Nr (...).

J. N. (2) kierował samochodem ciężarowym m-ki (...) z naczepą typu cysterna. Za nim, podobnym samochodem jechał w odległości kilkudziesięciu metrów jego współpracownik A. B..

W tym czasie panowały dobre warunki drogowe, jak na zimową porę. Pomimo ujemnej temperatury, jezdnia była wolna od śniegu, nie było też opadów, ani mgły utrudniającej widoczność, a z uwagi na porę dnia, było już jasno.

Okolo godziny 9.30 J. N. (1) przejeżdżał przez teren gminy C., jadąc od strony m. L. w stronę m. D., zbliżając się do kompleksu hotelowo-sportowego, usytuowanego po lewej stronie drogi, patrząc od strony kierującego pojazdem członowym, który to fragment drogi stanowi tzw. teren niezabudowany, na którym dopuszczalna prędkość wynosi 90 km/h, przy czym dla pojazdów ciężarowych o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony wynosiła ona 70 km/h.

J. N. (1) jechał z prędkością ok. 80 km/h, co stanowiło nieznaczne przekroczenie dozwolonej prędkości – o ok. 10 km/h. Jego pojazd był zasadniczo sprawny technicznie, z wyjątkiem zbyt płytkiego bieżnika opon przednich ciągnika siodłowego, która to okoliczność, biorąc pod uwagę stan nawierzchni, jak i specyfikę układu hamulcowego pojazdów członowych, nie miała wpływu na bezpieczeństwo jazdy.

W tym samym czasie do kompleksu hotelowego, z przeciwnego kierunku jazdy tj. od strony m. O. w kierunku O., zbliżał się samochód osobowy m-ki F. (...) kierowany przez B. D., który jechał z prędkością ok. 60-70 km/h.

Na odcinku drogi nr (...) bezpośrednio poprzedzającym prostopadły zjazd na teren kompleksu hotelowo-sportowego, patrząc od strony kierującego pojazdem członowym, tj. od strony O., jezdnia obejmuje trzy pasy ruchu, a to pas przeznaczony do jazdy na wprost w kierunku O., pas służący do wykonania manewru skrętu w lewo, tj. na teren parkingu hotelowego i trzeci pas ruchu dla pojazdów jadących z naprzeciwka, tj. z kier. O. w kier. O..

J. N. (1), zbliżając się do tego miejsca, zauważył z oddali stojący lub też b. wolno poruszający się, częściowo na „jego” prawym pasie ruchu, a częściowo na zaśnieżonym prawym poboczu, bliżej nieustalony samochód osobowy m-ki O. (...) koloru jasnego, r.prod. ok. 1995-2000, o nr rej. rozpoczynającym się od liter (...) ...”, dlatego też postanowił go ominąć, zjeżdżając częściowo ze „swego” pasa ruchu, na wolny pas ruchu dla pojazdów poruszających się w tym samym kierunku, lecz zamierzających wykonać manewr skrętu w lewo, by w ten sposób bezpiecznie ominąć samochód osobowy, kontynuując jazdę na wprost.

W chwili jednak, gdy J. N. (1) zbliżał się do w/w samochodu osobowego m-ki O. (...), będąc ok. 50 m od niego, jego kierujący, bez uprzedniego sygnalizowania manewru kierunkowskazem, podjął niespodziewany i gwałtowny manewr skrętu w lewo, pozostawiając ślad „zrywającej” się prawej przedniej opony na prawym poboczu, wyjeżdżając częściowo z pobocza, a częściowo z prawego pasa jezdni, w kierunku pasa ruchu dla pojazdów skręcających w lewo, tj. bezpośrednio pod tor jazdy samochodu ciężarowego kierowanego przez J. N. (1), który widząc pojazd zajeżdżający mu z prawej strony drogę, podjął manewry obronne w postaci gwałtownego hamowania i skrętu w lewo, wjeżdżając częściowo na pas ruchu pojazdów nadjeżdżających od strony O., którym poruszał się samochód osobowy m-ki F. (...) kierowany przez B. D., w taki sposób, że doszło do zderzenia się pojazdów swymi lewymi przednimi narożnikami, natomiast kierujący samochodem O. (...), gwałtownie odjechał w kier. C. oddalając się z miejsca wypadku, które to zdarzenie fragmentarycznie zaobserwował również jadący za J. A. B..

W chwili zderzenia się pojazdów (...) i F., ciągnik siodłowy był już wyhamowany do prędk. ok. 48 km/h, natomiast brak było śladów wskazujących na hamowanie, bądź zmianę kierunku jazdy samochodu osobowego.

Bezpośrednią przyczyną wypadku było zachowanie się bliżej nieustalonego kierującego samochodem osobowym m-ki O. (...), który wykonał niespodziewany i niesygnalizowany manewr włączania się do ruchu, najprawdopodobniej z zamiarem skrętu w lewo, bezpośrednio pod nadjeżdżający z tyłu samochód ciężarowy kierowany przez J. N. (1),

który zachował się naturalnie i prawidłowo, podejmując manewry obronne hamowania i zmiany kierunku jazdy swego pojazdu członowego.

W zaistniałych okolicznościach J. N. (1) nie miał możliwości uniknięcia wypadku, choćby poruszał się z prędkością nie przekraczającą 70 km/h, przy czym skutki wypadku być może byłyby mniejsze, gdyby zdecydował się podjąć próbę zajeżdżającego mu drogę samochodu O. (...) z prawej strony, albowiem nawet gdyby manewr ten okazał się nieskuteczny i uderzyłby w tył/bok w/wym. samochodu O., to osoby znajdujące się w w/w pojeździe miałyby większą szansę przeżycia, niż kierujący samochodem F. B. D., który poruszał się pojazdem jadącym z naprzeciwka z prędk. ok. 60-70 km/h, przy czym wnioski takie można wyciągnąć „ex post” i z tego powodu nie sposób jest czynić zarzutu kierującemu pojazdem członowym J. N. (1), który w zaistniałych okolicznościach zachował się prawidłowo podejmując naturalne manewry obronne „w dobrej wierze”.

Po zderzeniu J. N. (1) niezwłocznie zatrzymał pojazd, udając się na pomoc kierującemu samochodem F. i wzywając odpowiednie służby ratunkowe. Nie zdołał zapamiętać dokładnego numeru rejestracyjnego samochodu O., który oddalił się w kier. m. O..

B. D. został niezwłocznie przewieziony do szpitala, jednakże w dniu 8 lutego 2010r., tj. 8 dni po wypadku zmarł, a przyczyną jego zgonu były powstałe w czasie wypadku obrażenia głowy i ich skutki.

Zarówno J. N. (1), jak i B. D. byli w chwili wypadku trzeźwi.

Dowód:

- k. 381-383, 419-420: wyjaśnienia oskarżonego J. N. (1),
- k. 71-72, 182-183, 421: zeznania świadka A. B.,
- k. 118, 420-421: zeznania świadka J. B.,
- k. 425: zeznania świadka N. D.,
- k. 228, 421: zeznania świadka T. M.,
- k. 251, 421: zeznania świadka J. H.,
- k. 253-254, 421: zeznania świadka K. H.,
- k. 2-4 h: protokół oględzin i szkic miejsca wypadku wraz z dokumentacją,
- k. 5-10: protokoły oględzin pojazdów,
- k. 11: protokół użycia alkosensora co do J. N.,
- k. 73-114: dokumentacja medyczna pokrzywdzonego,
- k. 57-60: protokół oględzin i sekcji zwłok pokrzywdzonego,
- k. 70: protokół pobrania krwi od pokrzywdzonego,
- k. 24-27: protokoły pobrania narządów od pokrzywdzonego,
- k. 69: sprawozdanie z badania krwi pokrzywdzonego,
- k. 36-48, 130-133: oceny techniczne pojazdów,

- k. 16-20: opinia biegłego dot. prędkości samochodu (...),
- k. 349-370: częściowo opinia biegłego z zakresu badania przyczyn wypadków komunikacyjnych,

J. N. (1) ma w chwili obecnej 58 lat. Jest żonaty, ma troje dzieci, przy czym dwoje z nich pozostaje niepełnosprawne w stopniu umiarkowanym. Aktualnie jest zatrudniony w charakterze kierowcy w firmie (...) w K. za wynagr. ok. 1.800 zł netto miesięcznie. Poza samochodem osobowym nie posiada istotnego majątku. Nie był dotąd sądowo karany.

Dowód:

- k. 129: dane o osobie po myśli art. 213 Kpk,
- k. 128, 387, 414: dane o karalności z K.,
- k. 65-66: dokumentacja medyczna dot. dzieci oskarżonego,

J. N. (1) nie przyznał się do zarzucanego mu czynu, wyjaśniając zgodnie z poczynionymi wyżej ustaleniami stwierdzając, że wyłączną przyczyną wypadku było zachowanie się kierującego samochodem O. (...). Jednocześnie wyraził żal z tego powodu, że doszło do wypadku, w wyniku którego zmarł pokrzywdzony.

/381-383, 419-420/

Biorąc pod uwagę poczynione ustalenia faktyczne,

Sąd zważył, co następuje:

W świetle ustalonych okoliczności sprawy, nie było żadnych podstaw do przypisania oskarżonemu J. N. (1) przestępstwa spowodowania wypadku komunikacyjnego z art. 177 § 2 Kk, co w świetle brzmienia art. 414 § 1 zd. 2 Kpk uzasadniało uniewinnienie oskarżonego.

Dokonując ustaleń faktycznych, Sąd oparł się na zróżnicowanym materiale dowodowym, obejmującym tak dowody osobowe, jak i dowody z dokumentów, w tym wydane w sprawie opinie sądowo-lekarskie.

Dano wiarę wyjaśnieniom oskarżonego J. N. (1), które były logiczne i rzeczowe, korespondując przy tym z zeznaniami świadka A. B., jak i z dowodami materialnymi, w tym odzwierciedlonym w protokole oględzin miejsca wypadku śladem „zerwania” opony bliżej nieustalonego samochodu m-ki O., w świetle których to okoliczności wyjaśnienia oskarżonego, tak w zakresie przyczyn, jak i przebiegu wypadku, zasługiwały na wiarę.

Zasługiwały na wiarę również dowody z dokumentów, w szczególności zaś wydane na potrzeby sprawy opinie biegłych, w tym opinia z zakresu rekonstrukcji wypadku drogowego, choć w ocenie Sądu biegły z poczynionych trafnych ustaleń wyciągnął oczywiście błędne wnioski dot. związku przyczynowo-skutkowego pomiędzy nieznacznym przekroczeniem prędkości przez oskarżonego, a zaistnieniem wypadku, o czym mowa będzie niżej.

Pozostałe dowody, zwłaszcza zaś osobowe, nie miały większego znaczenia dla odtworzenia stanu faktycznego, albowiem liczni przesłuchani w sprawie świadkowie albo nie byli na miejscu wypadku w ogóle, albo też zjawili się tam już po jego zaistnieniu.

W świetle przedstawionych dowodów sprawstwo, a zwłaszcza zawinienie oskarżonego, w odniesieniu do zarzucanego mu przestępstwa było wykluczone z powodu braku znamion czynu zabronionego.

Zgodnie z treścią art. 177 § 2 Kk odpowiedzialność wedle tego przepisu ponosi ten, kto naruszając, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, powoduje nieumyślnie wypadek, którego następstwem jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu.

Przestępstwo wypadku komunikacyjnego jest przestępstwem powszechnym w tym sensie, że jego sprawcą może być każdy uczestnik ruchu drogowego, wodnego lub powietrznego, do którego adresowane są zasady bezpieczeństwa obowiązujące w danej dziedzinie ruchu.

Przedmiotem ochrony czynu zabronionego stypizowanego treścią art. 177 Kk jest bezpieczeństwo w komunikacji, a ściślej bezpieczeństwo ruchu lądowego, wodnego i powietrznego pojazdów mechanicznych, a tym samym bezpieczeństwo dla życia i zdrowia osób uczestniczących w tym ruchu.

Zachowanie karalne sprawcy występku z art. 177 § 2 Kk ma charakter dwuczłonowy. Pierwszy człon polega na naruszeniu zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, drugi zaś sprowadza się do spowodowania skutków, o jakich mowa w art. 177 § 2 Kk., tzn. śmierci innej osoby lub ciężkiego uszczerbku na jej zdrowiu. Zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym są regułami, które w oparciu o wiedzę, i doświadczenie określają sposób korzystania z danej dziedziny ruchu, sprowadzający związane z tą dyscypliną ryzyko dla życia lub zdrowia człowieka do stopnia społecznie tolerowanego. Przestrzeganie tych reguł minimalizuje zagrożenie bezpieczeństwa do granic, w których bardziej wartościowe od zagrożenia są korzyści społeczne płynące z możliwości korzystania z ruchu. Zasady bezpieczeństwa w określonej dziedzinie ruchu są ujęte w przepisach określających porządek poruszania się po szlakach komunikacyjnych i zachowania się w typowych dla danej dziedziny ruchu sytuacjach. W przypadku ruchu lądowego reguły te wyrażone są w szczególności w przepisach ustawy z 20 czerwca 1997 roku „Prawo o ruchu drogowym” / Dz. U. z 1997 roku Nr 98, poz. 602 z późn. zm. /. W tym miejscu dodać należy, iż ruch lądowy to ruch, który rozpoczyna się, przebiega lub kończy w miejscu otwartym dla ruchu publicznego. Nie ogranicza się on w szczególności do ruchu po drogach publicznych, lecz dotyczy wszelkich ogólnodostępnych i przeznaczonych do ruchu dróg, placów, stref, parkingów i ich części. Jak stwierdził Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 5 grudnia 1995 roku publ. w OSNKW 1996, z.3-4, poz. 19 ruch lądowy ma miejsce wszędzie tam, gdzie odbywa się ruch pojazdów przeznaczonych lub przystosowanych do poruszania się po drogach i w związku z czym istnieje możliwość zagrożenia bezpieczeństwa dla tego ruchu, a zatem także poza drogami publicznymi. Obok reguł skodyfikowanych, na zasady bezpieczeństwa w ruchu składają się reguły nieskodyfikowane, nie wynikające jedynie z przepisów, lecz z istoty bezpieczeństwa w ruchu /por. OSNKW 1975, z.3, poz.33/. Reguły obowiązujące w danej dziedzinie ruchu mogą dotyczyć kwalifikacji osoby uczestniczącej w ruchu, stanu technicznego pojazdu oraz sposobu zachowania się osób uczestniczących w ruchu. Naruszenie zasad bezpieczeństwa ze względu na kwalifikacje uczestnika ruchu może mieć miejsce nie tylko wtedy, gdy uczestnik ruchu prowadzi pojazd bez uprawnień wymaganych przepisami prawa, ale i wtedy, gdy co prawda takie uprawnienia posiada ale znajduje się w stanie zagrażającym bezpieczeństwu innych osób, np. w stanie nietrzeźwości, zmęczenia, choroby, itp. Podstawową zasadą bezpieczeństwa jest poruszanie się w ruchu sprawnym pojazdem. Prowadzenie niesprawnego pojazdu jest naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Sposób zachowania się osób uczestniczących w ruchu lądowym określony jest w szczególności w przepisach ustawy z 20 czerwca 1997 roku „Prawo o ruchu drogowym” / Dz. U. z 1997 roku Nr 98, poz. 602 z późn. zm. /. Drugi człon karalnego zachowania sprawcy występku z art. 177 § 2 Kk polega na spowodowaniu skutków, o których mowa w treści tego przepisu, czyli spowodowaniu śmierci innej osoby lub ciężkiego uszczerbku na jej zdrowiu. Zachowanie się sprawcy polegające na naruszeniu zasad bezpieczeństwa musi przy tym pozostawać w związku przyczynowym ze skutkiem w postaci śmierci lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu innej osoby, który to warunek w niniejszej sprawie nie został spełniony, wbrew twierdzeniom biegłego wyrażonym we wnioskach końcowych opinii z zakresu rekonstrukcji wypadków komunikacyjnych.

Jak prawidłowo ustalił biegły, w chwili, gdy oskarżony z nieznacznym przekroczeniem prędkości, zbliżał się do samochodu osobowego m-ki O., zamierzając go ominąć lewą stroną, jego kierujący podjął niespodziewany i gwałtowny manewr skrętu w lewo, pozostawiając ślad „zrywającej” się prawej przedniej opony na prawym poboczu, wyjeżdżając częściowo z pobocza, a częściowo z prawego pasa jezdni, w kierunku pasa ruchu dla pojazdów skręcających w lewo, tj. bezpośrednio pod tor jazdy samochodu ciężarowego kierowanego przez oskarżonego, który widząc pojazd zajeżdżający mu z prawej strony drogę, podjął prawidłowe i naturalne w okolicznościach sprawy manewry obronne w postaci gwałtownego hamowania i skrętu w lewo, wjeżdżając tym samym częściowo na pas ruchu pojazdów nadjeżdżających od strony O., którym poruszał się samochód osobowy m-ki F. (...) kierowany przez pokrzywdzonego w taki sposób, że

doszło do zderzenia się pojazdów swymi lewymi przednimi narożnikami. Tak zatem bezpośrednią przyczyną wypadku, zdaniem biegłego, a co Sąd podziela, było zachowanie się bliżej nieustalonego kierującego samochodem osobowym m-ki O. (...), który wykonał niespodziewany i niesygnalizowany manewr włączania się do ruchu, najprawdopodobniej z zamiarem skrętu w lewo, bezpośrednio pod nadjeżdżający z tyłu samochód ciężarowy kierowany przez oskarżonego, który zachował się naturalnie i prawidłowo, podejmując manewry obronne hamowania i zmiany kierunku jazdy swego pojazdu członowego. Jak przy tym ustalili i wyliczyli prawidłowo biegły, **w zaistniałych okolicznościach**, oskarżony mógł nie mieć możliwości uniknięcia wypadku, i to choćby poruszał się z prędkością nie przekraczającą 70 km/h, a ewentualnie skutki wypadku być może byłyby mniejsze, gdyby zdecydował się podjąć próbę zajeżdżającego mu drogę samochodu O. (...) z prawej strony, przy czym wnioski takie można wyciągnąć dopiero „ex post” i z tego powodu nie sposób jest czynić zarzutu kierującemu pojazdem członowym oskarżonemu, który w zaistniałych okolicznościach zachował się prawidłowo podejmując naturalne, uzasadnione okolicznościami manewry obronne. Jak jednak jednocześnie ustalili biegły, gdyby oskarżony istotnie poruszał się z prędkością 70 km/h, to do wypadku najprawdopodobniej by nie doszło, albowiem jadący z naprzeciwka samochód osobowy m-ki F. (...) kierowany przez pokrzywdzonego, zdążyłby pokonać dodatkowy odcinek drogi ok. 18 m, opuszczając zagrożoną strefę drogi, którą poruszał się kierujący pojazdem członowym, co dla Sądu jest również oczywiste, a co zdaniem biegłego przesądza o zaistnieniu związku przyczynowo-skutkowego pomiędzy nieznacznym przekroczeniem prędkości przez oskarżonego, a zaistnieniem wypadku, czego już jednak Sąd nie podziela. Równie dobrze możnaby przyjąć, że gdyby pokrzywdzony tego dnia nie wyjechał z domu samochodem punktualnie, albo gdyby oskarżony miał dłuższą przerwę po zjeździe z autostrady (...), to do wypadku również by nie doszło. O istnieniu związku przyczynowo-skutkowego pomiędzy zachowaniem się oskarżonego, a skutkiem w postaci kolizji pojazdów rozstrzygać musi ocena zachowania się oskarżonego w zaistniałych okolicznościach, tj. wówczas gdy oskarżony poruszał się z przekroczeniem dozwolonej prędkości o ile miało to znaczenie dla zaistnienia wypadku. O istnieniu związku przyczynowo-skutkowego pomiędzy zachowaniem się oskarżonego, a skutkiem w postaci zaistnienia wypadku komunikacyjnego możnaby mówić tylko wówczas, gdyby oskarżony poruszając się z prędkością dozwoloną miałby możliwość uniknięcia wypadku, poprzez hamowanie, zmianę toru jazdy, etc. Tymczasem, w okolicznościach sprawy, oskarżony nie miał w istocie możliwości uniknięcia wypadku, i to choćby poruszał się z prędkością nie przekraczającą 70 km/h, co świadczy właśnie o braku związku przyczynowo-skutkowego pomiędzy naruszeniem przez niego zasad bezpieczeństwa, tj. dozwolonej prędkości, a skutkiem w postaci zaistnienia wypadku, a co przesądza o niewinności oskarżonego, skoro dodatkowo niesprawność jego pojazdu – zbyt płytki bieżnik opon przednich ciągnika, nie miał znaczenia dla drogi hamowania, czy sterowności tego pojazdu. Zważyć przy tym dodatkowo trzeba, że w chwili zderzenia się pojazdów (...) i F., ciągnik siodłowy był już wyhamowany do prędk. ok. 48 km/h, natomiast brak było śladów wskazujących na hamowanie, bądź zmianę kierunku jazdy samochodu osobowego pokrzywdzonego, co być może również przyczyniłoby się do uniknięcia zderzenia, bądź minimalizacji jego tragicznych skutków.

W świetle tak ustalonych okoliczności sprawy, nie było podstaw do przypisania oskarżonemu przestępstwa spowodowania wypadku komunikacyjnego z art. 177 § 2 Kk, co w świetle brzmienia art. 414 § 1 zd. 2 Kpk uzasadniało uniewinnienie oskarżonego i obciążenie kosztami postępowania Skarbu Państwa – stosownie do dyspozycji art. 632 pkt 2 Kpk.

Mając na uwadze podniesione okoliczności faktyczne i powołane przepisy prawa orzeczono, jak w sentencji wyroku.

.....

ZARZĄDZENIA:

- **odnotować uzasadnienie,**
- **odpis wyroku wraz z uzasadnieniem i pouczeniem doręczyć wnioskodawcy,**
- **kal. 14 dni**

O., dnia