

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 19 kwietnia 2018 r.

Sąd Rejonowy w Legionowie II Wydział Karny w składzie:

Przewodniczący: SSR Tomasz Kosiński

Protokolant: Bożena Oblińska

### **w obecności oskarżyciela : Prokuratora Anny Krysińskiej**

po rozpoznaniu dnia 13 maja 2016 r. , 27 czerwca 2016 r. , 22 września 2016 r. , 07 listopada 2016 r. , 16 stycznia 2017 r. , 17 marca 2017 r. , 13 czerwca 2017 r. , 18 sierpnia 2017 r. , 26 października 2017 r. , 21 stycznia 2018 r. i 16 kwietnia 2018 r. na rozprawie w L. sprawy :

B. L. , syna B. i M. z d. I. , ur. (...) w W.

oskarżonego o to, że :

w dniu 08.05.2015 r. w J. , woj. (...) na ul. (...) , naruszył nieumyślnie zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym określone w art. 25 i art. 22 ust 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym w ten sposób , że poruszając się pojazdem S. (...) o nr rej. (...) , jadąc ul. (...) podczas wykonywania manewru skrętu w lewo w kierunku ul. (...) nie zidentyfikował sytuacji drogowej , nie zauważył nadjeżdżającego z przeciwnego kierunku motocykla marki Y. o nr rej. (...) , kierowanego przez M. N. (1) , jadącego z pasażerka A. N. , a tym samym nie ustąpił pierwszeństwa nadjeżdżającego z nadmierną prędkością z przeciwną motocykliście i rozpoczął manewr skrętu w lewo w boczną drogę , w następstwie czego spowodował nieumyślnie wypadek , gdzie doszło do zajechania drogi motocykliście , w wyniku czego motocyklista podjął manewr hamowania przed skręcającym w lewo samochodem S. (...) o nr rej. (...) a widząc że nie ma szans zatrzymanie motocykla przed pojazdem postanowił go ominąć , jednakże doszło do przewrócenia motocykla i w konsekwencji do wyrzucenia kierowcy i pasażerki motocykla na asfalt , a następnie upadku na twarde podłoże i w wyniku kontaktu samego ciała po jezdni z prawym bokiem S. (...) o nr rej. (...) A. N. doznała obrażeń wielonarządowych w zakresie wszystkich jam ciała w tym całkowitym oderwaniu mostu od rdzenia przedłużonego i oddzielenia podstawy czaszki od kręgosłupa szyjnego i poniosła śmierć na miejscu , natomiast M. N. (1) na skutek upadku na twarde podłoże , a następnie kontaktu ciała sunącego po jezdni z okolica tylnego prawego koła i narożnika samochodu S. doznał obrażeń ciała w postaci :

- stłuczenia klatki piersiowej po stronie prawej ze złamaniem 3 żeber oraz następową odma opłucną ,
- masywnego wieloodłamowego niestabilnego złamania kości miednicy i lewej kości udowej rany okolicy krocza i otarcia naskórka lewego podudzia,
- urazu głowy z utratą przytomności i niepamięcią zdarzenia oraz rany ciętej nosa i stłuczenia twarzy , które to obrażenia doprowadziły do rozwinięcia się u wyżej wymienionego pokrzywdzonego wstrząsu urazowo – krwotocznego i objawów niewydolności oddechowo – krążeniowej wymagającej intensywnego wielokierunkowego leczenia w warunkach Oddziału intensywnej terapii i stanowiły chorobę realnie zagrażającą życiu w rozumieniu art. 156 § 1 pkt. 2 k.k.

to jest o czyn z art. 177 § 2 k.k.

1. Oskarżonego B. L. uniewinnia od popełnienia zarzucanego mu czynu ;

2. Na podstawie art. 632 k.p.k. koszty postępowania ponosi Skarbu Państwa.

**Sygn. akt II K 921/15**

## UZASADNIENIE

**Na podstawie całokształtu okoliczności ujawnionych w toku rozprawy głównej Sąd ustalił następujący stan faktyczny:**

W dniu 08 maja 2015 r. około godziny 18.50 w miejscowości J. woj. (...) ul. (...) jechał samochód marki S. (...) o nr rej. (...) kierowany przez oskarżonego B. L. , którego pasażerem była jego żona J. L. (1) , która siedziała na miejscu pasażera z przodu obok kierowcy . Oskarżony B. L. korzystał z nawigacji satelitarnej zainstalowanej w samochodzie. Według wskazań nawigacji oskarżony B. L. miał skręcić w lewo, w ulicę (...). Dlatego oskarżony B. L. kierujący samochodem marki S. (...) znacznie zmniejszył prędkość, gdyż droga, w którą zamierzał skręcić miała gruntową nawierzchnię i była usytuowana pod kątem około 55 stopnie w stosunku do ulicy (...), włączył lewy kierunkowskaz , dojechał do osi jezdni i z prędkością ok. 7 km/h rozpoczął manewr skrętu w lewo . Przed rozpoczęciem tego manewru oskarżony B. L. upewnił się czy może ten manewr wykonać bezpiecznie i na ul. (...) zobaczył jedynie nadjeżdżającego z naprzeciwka rowerzystę który znajdował się jednak w takiej odległości która umożliwiła bezpieczne wykonania manewru skrętu w lewo bez zajechania drogi rowerzyście . Oskarżony B. L. nie zauważył jadących z naprzeciwka żadnych innych pojazdów . Na tym odcinku ul. (...) dla kierunku jazdy samochodu marki S. (...) o nr rej. (...) obowiązywało ograniczenie prędkości do 50 km/h .

W tym czasie z naprzeciwka ul. (...) motocyklem marki Y. o nr rej. (...) jechał M. N. (1) wraz z pasażerką A. N.. Motocykl marki Y. o nr rej. (...) kierowany przez M. N. (1) poruszał się z prędkością nie mniejsza niż – 106,2 km/h - 112,7 km/h ( jest to prędkość minimalna z jaką mógł poruszać się ten motocykl – k. 270-282 Zb. A i k. 207-222 ) mimo iż na tym odcinku ul. (...) dla kierunku jazdy motocykla marki Y. o nr rej. (...) obowiązywało ograniczenie prędkości do 40 km/h . W momencie gdy oskarżony B. L. rozpoczął swoim samochodem marki S. (...) o nr rej. (...) manewr skrętu w lewo z ul. (...) w drogę gruntową ul. (...) jadący z naprzeciwka ul. (...) motocykl marki Y. o nr rej. (...) kierowany przez M. N. (1) znajdował się w odległości ok. 140 m od samochodu marki S. (...) o nr rej. (...) ( przy założeniu iż motocykl ten poruszał się z najniższą ustaloną dla niego prędkością 106,2 km/h ) . Kierujący samochodem marki S. (...) o nr rej. (...) oskarżony B. L. rozpoczynając manewr skrętu w lewo nie miał możliwości rozpoznania nadjeżdżającego z naprzeciwka motocykla marki Y. o nr rej. (...) kierowanego przez M. N. (1) który w tym momencie znajdował się w odległości nie mniejszej niż 140 m ( przy założeniu że kierujący motocyklem marki Y. o nr rej. (...) poruszał się z większą prędkością – prędkość 106,2 km/h jest prędkością minimalną z jaką mógł poruszać się ten motocykl – odległość ta była większa niż 140 m - k. 270-282 Zb. A i k. 207-222 ) .

Gdy samochód marki S. (...) o nr rej. (...) kierowany przez oskarżonego B. L. znajdowała się już na lewym pasie ruchu ul. (...) motocykl marki Y. o nr rej. (...) kierowany przez M. N. (1) znajdował się w odległości ok. 80 m i wtedy kierujący motocyklem stwierdził stan zagrożenia i rozpoczął manewr awaryjnego hamowania . Po przejechaniu ok. 20 m motocykl marki Y. o nr rej. (...) kierowany przez M. N. (1) położył się na bok prawy ( co mogło być wynikiem świadomego działania kierującego tym motocyklem lub wynikiem utraty stateczności pionowej podczas hamowania z zablokowanym kołem tylnym –k. 220-221 ) . W momencie położenia się na bok motocykl marki Y. o nr rej. (...) poruszał się z prędkością 86,6 km/h ( k. 215 ) . Motocykl marki Y. o nr rej. (...) przemieszczając się na prawym boku uderzył w tylni prawy zderzak samochodu marki S. (...) o nr rej. (...) . Następnie motocykl marki Y. o nr rej. (...) przemieścił się dalej ul. (...) ( łączna odległość po jakiej boki przemieszczał się motocykl marki Y. od momentu położenia go na boku do momentu jego zatrzymania to 90,6 m – k. 243-245 ) . Natomiast M. N. (1) i A. N. po położeniu się motocykla marki Y. o nr rej. (...) na bok spadli z niego i sunęli w stronę samochodu marki S. (...) o nr rej. (...) . A. N. uderzyła głową w prawe tylne drzwi tego samochodu , natomiast M. N. (1) uderzył w tylne prawe koło tego samochodu ( k. 220 ) .

W wyniku tego zdarzenia A. N. doznała obrażeń wielonarządowych w zakresie wszystkich jam ciała w tym całkowitym oderwaniu mostu od rdzenia przedłużonego i oddzielenia podstawy czaszki od kręgosłupa szyjnego i poniosła śmierć

na miejscu . Natomiast M. N. (1) na skutek upadku na twarde podłoże , a następnie kontaktu ciała sunącego po jezdni z okolica tylnego prawego koła i narożnika samochodu S. doznał obrażeń ciała w postaci :

- stłuczenia klatki piersiowej po stronie prawej ze złamaniem 3 żeber oraz następową odma opłucną ,
- masywnego wieloodłamowego niestabilnego złamania kości miednicy i lewej kości udowej rany okolicy kroczka i otarcia naskórka lewego podudzia,
- urazu głowy z utratą przytomności i niepamięcią zdarzenia oraz rany ciętej nosa i stłuczenia twarzy , które to obrażenia doprowadziły do rozwinięcia się u wyżej wymienionego pokrzywdzonego wstrząsu urazowo – krwotocznego i objawów niewydolności oddechowo – krążeniowej wymagającej intensywnego wielokierunkowego leczenia w warunkach Oddziału intensywnej terapii i stanowiły chorobę realnie zagrażającą życiu w rozumieniu art. 156 § 1 pkt. 2 k.k..

Należy wskazać iż opinii biegłego z zakresu ruchu drogowego , techniki samochodowej i rekonstrukcji wypadków i kolizji drogowych T. D. wynika iż kierujący samochodem S. prawidłowo wykonał manewr skrętu w lewo w sytuacji gdy w chwili rozpoczynania skrętu w lewo mógł jeszcze nie mieć możliwości rozpoznania nadjeżdżającego obiektu ( motocykla ) i oceny jego prędkości , z uwagi na odległość od tego obiektu ( około 140 m ) . W sytuacji gdyby kierujący motocyklem Y. poruszał się z prędkością dopuszczalną manewr skrętu w lewo wykonywany przez kierującego samochodem S. byłby manewrem bezpiecznym . W ocenie opiniującego , poruszanie się kierującego motocyklem marki Y. z prędkością nie mniejszą niż 106,2 km/h pozostawało w bezpośrednim związku przyczynowym z zaistnieniem przedmiotowego wypadku ( k. 207-222 i k. 243-245 ) .

Tego dnia warunki drogowe były dobre , świeciło słońce , natężenie ruchu nie było duże . Oskarżony B. L. kierujący samochodem marki S. (...) o nr rej. (...) i pokrzywdzony M. N. (1) kierujący motocyklem marki Y. o nr rej. (...) byli trzeźwi ( k. 3 , k.5 i k. 188 Zb. A ) .

J. L. (2) ma ukończone 77 lat, jest żonaty , nie ma nikogo na utrzymaniu , jest emerytem i osiąga dochód z tytułu emerytury w wysokości 1700 zł , nie był karany ( k. 233 ) , nie leczy się psychiatrycznie ani odwykowo.

Sąd powyższy stan faktyczny ustalił na podstawie następujących dowodów : wyjaśnień oskarżonego J. L. (2) ( k. 322-326 Zb. A i k. 61-65 ) , zeznań świadków : J. L. (1) ( k. 7-8 Zb. C i k. 74-76 ) , M. K. ( k. 61-63 Zb. C i k. 66 ) , C. T. ( k. 100-103 Zb. C i k. 107-109 ) , J. S. ( k. 14-19 Zb. C i k. 106-107 ) , Ł. P. ( k. 107-109 Zb. C i k. 121-122 ) , M. B. ( k. 23-24 Zb. C i k. 182-183 ) i J. R. ( k. 20-21 Zb. C i k. 240 ) , dokumentów ze Zb. A : notatki urzędowej ( k. 1-2 ) , protokołu badania trzeźwości ( k. 3, k. 5 ) , protokołu oględzin zwłok ( k.10-12 ) , karty medycznej czynności ratunkowych ( k. 30 ) , protokołu oględzin miejsca wypadku drogowego ze szkicem ( k. 40-42 ) , protokołu oględzin pojazdu Y. ( k. 43-44 ) , protokołu oględzin pojazdu S. ( k. 45-46 ) , dokumentacji medycznej M. N. ( k. 124-138 ) , protokołu sądowo-lekarskich oględzin i sekcji zwłok ( k. 154-163 ) , protokołu badania na zawartość alkoholu we krwi ( k. 188 ) , protokołu oględzin odzieży ( k. 217-219 ) , dokumentacji fotograficznej ( k. 220-221, k. 222-223, k. 228-233 ) , opinii biegłych ( k. 270-282 ) , dokumentacji medycznej M. N. ( k. 284 ) , karty karnej ( k. 318 ) , informacji o dochodach ( k. 331-332 ) oraz z dokumentów z akt sądowych : karty karna ( k. 158, k. 206 , k. 233 ) , uzupełniających opinii ustnych biegłego W. K. ( k. 350-353 Zb. C i k. 180-182 ) i opinii biegłego T. D. ( k. 207-222 i k. 243-245 ) .

J. L. (2) stanął pod zarzutem iż w dniu 08.05.2015 r. w J. , woj. (...) na ul. (...) , naruszył nieumyślnie zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym określone w art. 25 i art. 22 ust 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym w ten sposób , że poruszając się pojazdem S. (...) o nr rej. (...) , jadąc ul. (...) podczas wykonywania manewru skrętu w lewo w kierunku ul. (...) nie zidentyfikował sytuacji drogowej , nie zauważył nadjeżdżającego z przeciwnego kierunku motocykla marki Y. o nr rej. (...) , kierowanego przez M. N. (1) , jadącego z pasażerka A. N. , a tym samym nie ustąpił pierwszeństwa nadjeżdżającego z nadmierną prędkością z przeciwka motocykliście i rozpoczął manewr skrętu w lewo w boczną drogę , w następstwie czego spowodował nieumyślnie wypadek , gdzie doszło do zajechania drogi motocykliście , w wyniku czego motocyklista podjął manewr hamowania przed skręcającym w lewo samochodem S. (...) o nr rej. (...) a widząc że nie ma szans zatrzymanie motocykla przed pojazdem postanowił go

ominąć , jednakże doszło do przewrócenia motocykla i w konsekwencji do wyrzucenia kierowcy i pasażerki motocykla na asfalt , a następnie upadku na twarde podłoże i w wyniku kontaktu samego ciała po jezdni z prawym bokiem samochodu marki S. (...) o nr rej. (...) A. N. doznała obrażeń wielonarządowych w zakresie wszystkich jam ciała w tym całkowitym oderwaniu mostu od rdzenia przedłużonego i oddzielenia podstawy czaszki od kręgosłupa szyjnego i poniosła śmierć na miejscu , natomiast M. N. (1) na skutek upadku na twarde podłoże , a następnie kontaktu ciała sunącego po jezdni z okolica tylnego prawego koła i narożnika samochodu S. doznał obrażeń ciała w postaci :

- stłuczenia klatki piersiowej po stronie prawej ze złamaniem 3 żeber oraz następową odma opłucną ,
- masywnego wieloodłamowego niestabilnego złamania kości miednicy i lewej kości udowej rany okolicy kroczka i otarcia naskórka lewego podudzia,
- urazu głowy z utratą przytomności i niepamięcią zdarzenia oraz rany ciętej nosa i stłuczenia twarzy , które to obrażenia doprowadziły do rozwinięcia się u wyżej wymienionego pokrzywdzonego wstrząsu urazowo – krwotocznego i objawów niewydolności oddechowo – krążeniowej wymagającej intensywnego wielokierunkowego leczenia w warunkach Oddziału intensywnej terapii i stanowiły chorobę realnie zagrażającą życiu w rozumieniu art. 156 § 1 pkt. 2 k.k. to jest popełnienia przestępstwa z art. 177 § 2 k.k..

Oskarżony B. L. podczas postępowania przygotowawczego ( k. 322-326 zb. A ) i na rozprawie przed Sądem ( k. 61 ) nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu . Oskarżony B. L. wyjaśnił iż w dniu 08 maja 2015 r. swoim samochodem marki S. wraz z żoną J. L. (1) jechał do znajomego który mieszka w J. na nowym osiedlu . Wcześniej był już u niego kilkanaście razy , ale wobec faktu iż na tym osiedlu ciągle zmieniają się nazwy ulic by tam trafić posługiwał się nawigacją . Gdy byli na tym osiedlu w J. nawigacja pokazała mu że ma zawrócić i z powrotem wjechać na ul. (...) . Gdy był już na ul. (...) nawigacja pokazała że ma skręcić w lewo w ul. (...) . Z dalszych wyjaśnień oskarżonego B. L. wynika iż przed wykonaniem manewru skrętu w lewo w ul. (...) która jest drogą gruntową zwolnił , dojechał do osi jezdni włączył lewy kierunkowskaz i upewnił się czy może wykonać manewr skrętu w lewo . Przed sobą zobaczył tylko jadącego z naprzeciwka rowerzystę , który znajdował się jednak w odległości 60 m . Dlatego rozpoczął wolno manewr skrętu w lewo , gdyż wjeżdżał na drogę gruntową . Gdy już znajdował się na drodze gruntowej w którą skręcał usłyszał huk i zatrzymał samochód i wysiadł z niego z żoną . Następnie oskarżony B. L. opisał co zobaczył po tym jak wysiadł z samochodu oraz jak wyglądała akcja ratownicza ( k. 322-326 zb. A i k. 61-65 ) .

Sąd dał w całości wiarę wyjaśnieniom oskarżonego J. L. (2) . W tym zakresie wyjaśnienia oskarżonego J. L. (2) są dokładne , jasne , spójne , logiczne i korespondującym z całością zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego . Wyjaśnienia oskarżonego w zakresie w jakim Sąd dał im wiarę korespondują z całością zebranego w sprawie materiału dowodowego zwłaszcza zeznaniami świadka J. L. (1) ( k. 7-8 Zb. C i k. 74-76 ) oraz z opinią biegłego z zakresu ruchu drogowego , techniki samochodowej i rekonstrukcji wypadków i kolizji drogowych T. D. ( k. 207-222 i k. 243-245 ) . Należy wskazać iż z opinii biegłego T. D. wynika iż kierujący samochodem S. prawidłowo wykonał manewr skrętu w lewo w sytuacji gdy w chwili rozpoczynania skrętu w lewo mógł jeszcze nie mieć możliwości rozpoznania nadjeżdżającego obiektu ( motocykla ) i oceny jego prędkości , z uwagi na odległość od tego obiektu ( około 140 m ) . W sytuacji gdyby kierujący motocyklem Y. poruszał się z prędkością dopuszczalną manewr skrętu w lewo wykonywany przez kierującego samochodem S. byłby manewrem bezpiecznym. Należy wskazać iż z zeznań świadka J. L. (1) pasażerki samochodu marki S. (...) o nr rej. (...) wynika iż w momencie gdy oskarżony B. L. rozpoczynał manewr skrętu w lewo widzieli tylko jadącego z naprzeciwka ul. (...) rowerzystę , który znajdował się w takiej odległości iż można było bezpiecznie wykonać manewr skrętu w lewo . Nie widzieli natomiast nadjeżdżającego motocykla ( k. 7-8 Zb. C i k. 74-76 ) .

Sąd dał wiarę zeznaniom świadków : J. L. (1) , M. K. , C. T. , J. S. , Ł. P. , M. B. i J. R. jako jasnym , dokładnym , spójnym i logicznym .

Z zeznań świadka J. L. (1) – żony oskarżonego B. L. wynika iż w dniu 08 maja 2015 r. jechała wraz z mężem samochodem marki S. do znajomych mieszkających w J. na ulicy (...) . Samochodem kierował jej mąż oskarżony B. L. , a ona siedziała z przodu na miejscu pasażera . Wobec faktu iż mąż nie znał dokładnie drogi kierował się

wskazaniami nawigacji satelitarnej zamontowanej w samochodzie , gdyż nastąpiła zamiana nazw ulic . W pewnym momencie wskazania nawigacji nakazały im z powrotem z osiedla wjechać na ul. (...) . W pewnym momencie (...) nakazał im skręcić w lewo. Oskarżony B. L. dojeżdżając do skrzyżowania by skręcić w lewo jechał wolno i jeszcze zwolnił przed wykonaniem tego manewru skrętu w lewo. Przed wykonaniem tego manewru oskarżony B. L. upewnił się że z naprzeciwka nie jedzie żaden pojazd i że może bezpiecznie wykonać ten manewr . Świadek J. L. (1) wskazała iż zarówno ona jak i mąż widzieli tylko jadącego z naprzeciwka ul. (...) rowerzystę , który znajdował się jednak w takiej odległości iż oskarżony mógł bezpiecznie wykonać manewr skrętu w lewo . Gdy wykonali ten manewr skrętu w lewo i już wjechali na drogę w którą skręcili poczuła uderzenie w samochód. Oskarżony B. L. zatrzymał samochód , gdyż też nie wiedział co się stało. Gdy wyszli z samochodu, okazało się, że pod ich samochodem leżała osoba ubrana w strój motocyklisty. Obecne na miejscu zdarzenia postronne osoby próbowały reanimować tą osobę, okazało się, że była to kobieta. Na jezdni w pewnej odległości od samochodu leżał mężczyzna też ubrany w strój motocyklisty . Z dalszych zeznań świadka J. L. (1) wynika jak wyglądała akcja ratunkowa na miejscu zdarzenia i zachowanie jej i jej męża po tym wypadku ( k. 7-8 Zb. C i k. 74-76 ) .

Z zeznań świadka M. K. – siostry A. N. wynika iż nie była bezpośrednim świadkiem tego zdarzenia drogowego z dnia 08 maja 2015 r. i o jego przebiegu wie z relacji osób trzecich . Świadek M. K. stwierdziła iż tego dnia jej siostra A. N. i jej szwagier M. N. (1) jechali najprawdopodobniej motocyklem do jej rodziców mieszkających w C. ( k. 61-63 Zb. C i k. 66 ) .

Z zeznań świadka C. T. wynika iż w dniu 08 maja 2015 r. jechał rowerem ulicą (...) w J. i został wyprzedzony przez motocykl. Kiedy był wyprzedzony przez motocyklistę ten wykonywał już manewr hamowania W tym samym czasie , z naprzeciwka nadjechał samochód marki S.. Samochód S. zatrzymał się przy osi jezdni i wykonał manewr skrętu w lewo. Kierujący S. wjechał bezpośrednio przed motocyklistę, ten nie miał możliwości wykonania skutecznego manewru by uniknąć zderzenia z samochodem. Świadek C. T. wskazał iż w jego ocenie motocyklista usiłował uniknąć zderzenia z samochodem odbijając w lewo, wyglądało na to, że motocykl ześliznął się po prawym boku samochodu. Świadek C. T. wskazał ponadto iż w jego ocenie doszło do styczności pojazdu z motocyklem, po tym motocykl odjechał około 100 m od miejsca kolizji. Dziewczyna jadąca motocyklem znalazła się pod samochodem, w ten sposób, że tylne koło stykało się z jej klatką piersiową. Do tego zdarzenia doszło gdy znajdował się w odległości ok. 10 m od samochodu Następnie świadek C. T. opisał jak wyglądała akcja ratunkowa na miejscu zdarzenia ( k. 100-103 Zb. C i k. 107-109 ) .

Z zeznań świadka J. S. - ratownika medycznego wynika iż w dniu 08 maja 2015 r. pełnił dyżur ratowniczo – medyczny w karetce Pogotowia (...). O godzinie 19.03 dostali wezwanie o wypadku drogowym w J.. Na miejsce zdarzenia przybyli o godz. 19.08 i zastali dwoje pokrzywdzonych, tj. kobietę i mężczyznę. Kobieta leżała obok mężczyzny, nie dawała śladów życia. Mężczyzna był w logicznym kontakcie, dopytywał się o stan żony. Kobieta nie miała na głowie kasku motocyklowego. Podjęli wobec kobiety czynności reanimacyjne, motocyklistą zajęły się osoby z innego zespołu ratowniczego ( k. 14-19 Zb. C i k. 106-107 ) .

Z zeznań świadka Ł. P. wynika iż w dniu 8 maja 2015 r. od strony J. do C.. Gdy jechał ul. (...) zobaczył stojący na poboczu samochód i dwie osoby leżące na drodze . Świadek Ł. P. stwierdził iż nie był bezpośrednim świadkiem tego wypadku oraz opisał zachowanie osób znajdujących się na miejscu zdarzenia po tym wypadku ( k. 107-109 Zb. C i k. 121-122 ) .

Z zeznań świadka M. B. lekarza zespołu wyjazdowego pogotowia ratunkowego wynika iż w dniu 08 maja 2015 r. została wysłana na miejsce wypadku drogowego w J. . Na miejscu zdarzenia , udzielała pomocy lekarskiej motocykliście, który leżał na jezdni ( k. 23-24 Zb. C i k. 182-183 ) .

Natomiast z zeznań świadka J. R. wynika iż w dniu 08 maja 2015 r. gdy był na swojej posesji gdy usłyszał huk na ulicy. Podjechał tam szybko samochodem, zobaczył stojący samochód, przy nim dwie osoby oraz rowerzystę, który zgłaszał telefonicznie, że doszło do wypadku. Obok samochodu leżał motocyklista, a pod samochodem kobieta. Z dalszych zeznań świadka J. R. wynika jak wyglądała akcja ratunkowa na miejscu zdarzenia ( k. 20-21 Zb. C i k. 240 ) .

Fakt, że wymienieni wyżej świadkowie precyzyjnie określają zakres swojej wiedzy na temat zdarzenia, w zakresie których sąd dał wiarę zeznaniom tych świadków, świadczy zdaniem Sądu o braku skłonności do konfabulacji i dążeniu do rzetelnego przedstawienia przebiegu wydarzeń.

Natomiast z zeznań świadka M. N. (1) ( wyjaśnień złożonych w charakterze podejrzanego ) – pokrzywdzonego w niniejszej sprawie wynika iż nie pamięta przebiegu tego zdarzenia drogowego ( k. 296-298 akt II K 994/15 – k. 77-79 ).

Sąd dał pełną wiarę pisemnej opinii z dnia 27 grudnia 2017 r. sporządzonej przez biegłego z zakresu ruchu drogowego , techniki samochodowej i rekonstrukcji wypadków i kolizji drogowych T. D. ( k. 207-222 ) , która została uzupełniona opiniom ustną złożoną na rozprawie w dniu 16 kwietnia 2018 r. ( k. 243-245 ) jako jasnym , dokładnym i w sposób precyzyjny opisujących przebieg całego zdarzenia . Z opinii biegłego T. D. wynika kierujący samochodem S. prawidłowo wykonał manewr skrętu w lewo w sytuacji gdy w chwili rozpoczynania skrętu w lewo mógł jeszcze nie mieć możliwości rozpoznania nadjeżdżającego obiektu ( motocykla ) i oceny jego prędkości , z uwagi na odległość od tego obiektu ( około 140 m ) . W czasie realizacji manewru skrętu , prędkość samochodu S. mogła wynosić około 7 km/h . Najprawdopodobniej doszło do kontaktu przewróconego już motocykla i przemieszczającego się w pozycji leżącej , z tylnym prawym narożnikiem zderzak tylnego samochodu S. – co spowodowało uszkodzenie dolnej części zderzaka zaś nie wpłynęło w znaczący sposób na kierunek dalszego przemieszczenia się obu pojazdów . W sytuacji gdyby kierujący motocyklem Y. poruszał się z prędkością dopuszczalną manewr skrętu w lewo wykonywany przez kierującego samochodem S. byłby manewrem bezpiecznym . W ocenie opiniującego , poruszanie się kierującego motocyklem marki Y. z prędkością nie mniejszą niż 106,2 km/h pozostawało w bezpośrednim związku przyczynowym z zaistnieniem przedmiotowego wypadku . Należy podnieść iż biegły wskazał że prędkość 106,2 km/h to minimalna prędkość z jaka w jego ocenie poruszał się motocykl marki Y. i motocykl ten mógł poruszać się z większą prędkością ( k. 207-222 i k. 243-245 ) .

Sąd pełną dał wiarę protokołowi sądowo – lekarskich oględzin i sekcji zwłok A. N. sporządzonego przez (...) Medyczny Katedra i Zakład Medycyny Sądowej nr (...) z dnia 12 maja 2015 r. ( k. 154-161 zb. A ) . Z opinii tej wynika wprost iż przyczyną zgonu A. N. były masywne obrażenia wielonarządowe w zakresie wszystkich jam ciała , w tym całkowitym oderwaniu mostu od rdzenia przedłużonego i oddzielenia podstawy czaszki od kręgu szyjnego . Do powstania stwierdzonych sekcyjnie obrażeń G. D. mogło dojść w następstwie wypadku komunikacyjnego u pasażerki motocykla , jak to podano w treści doniesienia . Z opinii tej wynika również iż w wyniku przeprowadzonych badań metodą chromatografii gazowej we krwi i ciałku szklistym zmarłej A. N. nie stwierdzono alkoholu etylowego.

Jeżeli chodzi o opinię pisemną Stowarzyszenia (...) z dnia 14 września 2015 r. sporządzonych przez biegłego W. K. - biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych i M. F. - specjalisty medycyny sądowej ( k. 270-282 ) i uzupełniających opinii ustnych wydanych przez biegłego W. K. ( k. 350-353 Zb. C i k. 180-182 ) to zasługują one na wiarę jako jasne , dokładnie i fachowe w zakresie jaki zostały opisane w nich obrażenia ciała jakie w wyniku zdarzenia drogowego w dniu 08 maja 2015 r. odnieśli M. N. (1) i A. N. oraz w zakresie jak należy kwalifikować obrażenia jakie odniósł M. N. (1) . Z opinii pisemnej ( k. 270-282 ) wynika iż A. N. doznała obrażeń wielonarządowych w zakresie wszystkich jam ciała w tym całkowitym oderwaniu mostu od rdzenia przedłużonego i oddzielenia podstawy czaszki od kręgosłupa szyjnego i poniosła śmierć na miejscu . Natomiast M. N. (1) na skutek upadku na twarde podłoże , a następnie kontaktu ciała sunącego po jezdni z okolica tylnego prawego koła i narożnika samochodu S. doznał obrażeń ciała w postaci :

- stłuczenia klatki piersiowej po stronie prawej ze złamaniem 3 żeber oraz następową odma opłucną ,
- masywnego wieloodłamowego niestabilnego złamania kości miednicy i lewej kości udowej rany okolicy krocza i otarcia naskórka lewego podudzia,
- urazu głowy z utratą przytomności i niepamięcią zdarzenia oraz rany ciętej nosa i stłuczenia twarzy , które to obrażenia doprowadziły do rozwinięcia się u wyżej wymienionego pokrzywdzonego wstrząsu urazowo – krwotocznego i objawów niewydolności oddechowo – krążeniowej wymagającej intensywnego wielokierunkowego leczenia w

warunkach Oddziału intensywnej terapii i stanowiły chorobę realnie zagrażającą życiu w rozumieniu art. 156 § 1 pkt. 2 k.k. . Jeżeli chodzi o część opinii pisemnej z dnia 14 września 2015 r. dotyczącej rekonstrukcji przebiegu tego zdarzenia drogowego w dniu 08 maja 2015 r. oraz uzupełniających opinii ustnych biegłego W. K. który w tych opiniach odnosił się do rekonstrukcji przebiegu tego zdarzenia drogowego to zasługują one na wiarę w zakresie jakim nie pozostają w sprzeczności opinią biegłego z zakresu ruchu drogowego , techniki samochodowej i rekonstrukcji wypadków i kolizji drogowych T. D. ( k. 207-222 i k. 243-245 ). Należy wskazać iż w obu tych opiniach zarówno biegły W. K. jak i biegły T. D. w podobny sposób ocenili prędkość z jaką poruszał się samochód marki S. i motocykl marki Y. oraz przedstawili przebieg tego zdarzenia drogowego . Wyciągnęli jednak odmienne wnioski . Biegły W. K. wskazał w swoich opiniach iż przyczyna tego wypadku było zajechanie drogi motocykliście M. N. (1) jadącego z nadmierną prędkością w obszarze zabudowanym , przez samochód S. , który skręcał w lewo ( k. 279 Zb. A ) . Jednocześnie biegły W. K. nie był w stanie udzielić odpowiedzi na kluczowe pytanie – w jakiej odległości od samochodu S. w momencie rozpoczęcia przez niego manewru skrętu w lewo znajdował się motocykl Y. ( k. 350-353 Zb. C i k. 182 ) . Bez odpowiedzi na to kluczowe pytanie biegły W. K. nie mógł w ocenie Sądu w sposób kategoriyczny wskazać że przyczyną tego wypadku było zajechanie drogi motocykliście przez samochód S. skręcający w lewo . W tym niewielkim zakresie Sąd nie dał wiary opinia biegłego W. K. i w tym zakresie oparł się na opiniach biegłego T. D. który określił tą odległość na ok. 140 m. Sąd dał w pozostałym zakresie wiarę opinią biegłego W. K. zwłaszcza odnośnie faktu iż prędkość początkowa motocykla Y. wynosiła od 112 do 127 km/h. Dodatkowo należy wskazać iż z opinii biegłego W. K. w zakresie jaki Sąd dał jej pełną wiarę wynika iż można jednoznacznie stwierdzić iż gdyby motocyklista jechał z prędkością nie przekraczającą prędkości dopuszczalnej administracyjnie , to kierujący nim miał możliwość uniknięcia wypadku . Uwzględniając obliczona powyżej odległość mógł znajdować się kierujący motocyklem , to przy założonych warunkach drogowych mógł uniknąć tego wypadku gdyby jechał z prędkością nie przekraczającą 86,4-95,4 km/h przy hamowaniu obydwoha hamulcami ( k. 279 ) . Ponadto biegły W. K. w uzupełniającej opinii ustnej stwierdził że w jego ocenie kierujący samochodem marki S. błędnie ocenił prędkość motocykla ( k. 180 ) .

Sąd dał w pełni wiarę dowodom z dokumentów , albowiem dokumenty powyższe zostały sporządzone przez funkcjonariuszy publicznych , nie zainteresowanych rozstrzygnięciem w sprawie , a zatem nie mających logicznego powodu , by przedstawiać nieprawdziwy stan rzeczy w dokumentach . Brak jest na tych dokumentach jakichkolwiek śladów podrobienia bądź przerobienia .

Sąd dał ponadto wiarę wszystkim ujawnionym na rozprawie dokumentom. Ich autentyczność i wiarygodność nie była kwestionowana przez żadną ze stron, ani nie stoi w sprzeczności z żadnym innym dowodem, a tym samym nie budzi wątpliwości.

### **Sąd zważył, co następuje:**

Przepis art. 177 § 2 k.k. , że stanowi jeżeli następstwem wypadku jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, sprawca podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8. Przedmiotem ochrony art. 177 k.k. są najbardziej fundamentalne z wartości, za jakie należy uznać życie i zdrowie człowieka. Nie jest natomiast przedmiotem ochrony bezpieczeństwo w komunikacji, które stanowi jedynie pewien specyficzny stan, charakteryzujący się brakiem zagrożeń dla wspomnianych dóbr. Zwraca uwagę fakt, że w katalogu tym zabrakło mienia, co jest wynikiem częściowej depenalizacji tzw. lekkiego wypadku komunikacyjnego. Wymogiem odpowiedzialności karnej w oparciu o znamiona art. 177 k.k. jest naruszenie reguł ostrożnego postępowania z dobrem prawnym. Ta cecha, charakterystyczna skądinąd dla wszystkich przestępstw nieumyślnych, doznaje w treści omawianego przepisu pewnych ograniczeń. Przy ustalaniu zakresu odpowiedzialności karnej sprawcy wypadku komunikacyjnego uwzględnić należy okoliczności przedmiotowe związane ze zdarzeniem , takie jak trudne warunki drogowe, opady atmosferyczne, siła wiatru, stan drogi lub innego szlaku komunikacyjnego itp. Na uwzględnienie zasługują również liczne okoliczności związane z cechami pojazdu prowadzonego przez sprawcę, na przykład zły stan techniczny, o ile rzecz jasna nieprawidłowości w tym zakresie nie zostały sprowadzone przez kierującego. Krąg stawianych sprawcy wymogów odnoszony jest do pewnego zgeneralizowanego wzorca normatywnego , może on przybrać formę standardową („rozsądny obywatel”) lub kwalifikowaną („dobry kierowca”), zależeć to będzie od istoty badanego zdarzenia i roli, jaką odegrał sprawca (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 30 maja 1995 r., III KRn 20/95, PiP 1996, z. 6, poz. 105). Znamieniem

strony przedmiotowej spowodowania wypadku jest naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu. Pojęcie tych zasad obejmuje zarówno zasady ujęte w przepisach prawa drogowego lub regulujących komunikację kolejową, wodną lub powietrzną, jak też wynikające z istoty bezpieczeństwa w ruchu zasady prakseologiczne odnoszące się do danej sfery ruchu (por. uchwała Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3, poz. 33). Zasady bezpieczeństwa dotyczące ruchu drogowego określone zostały w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (tekst jedn. Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.). Naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu może być zarówno umyślne, jak i nieumyślne, natomiast wynikające stąd skutki dotyczące życia, zdrowia lub mienia muszą być objęte winą nieumyślną. Przesądza to o kwalifikacji wypadku komunikacyjnego jako występku nieumyślnego. Podmiotem występkę spowodowania wypadku komunikacyjnego - ze względu na znamię naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu - może być jedynie uczestnik ruchu, którego dotyczy obowiązek przestrzegania tych zasad, a więc kierujący pojazdem mechanicznym, pieszy, woźnica, rowerzysta, osoba prowadząca kolumnę pieszych i in. (por. K. Buchała, w: A. Zoll (red.), Komentarz 2, wyd. 1999, s. 394). W zależności od skutków rozróżnia się zwykły i ciężki wypadek. W hipotezie art. 177 § 2 k.k. doszło do spenalizowania przestępstwa wieloodmianowego. Skutek tu opisany polegać może bądź na spowodowaniu ciężkiego uszczerbku na zdrowiu innej osoby, bądź też jej śmierci. W treści art. 156 § 1 pkt. 2 k.k. wymieniono cztery kategorie chorób: chorobę nieuleczalną, chorobę długotrwałą, chorobę realnie zagrażającą życiu i trwałą chorobę psychiczną. Są to określenia, których ocena musi się opierać na kryteriach medycznych, zgodnych z obecnym stanem wiedzy w tej dziedzinie, co niewątpliwie wymaga zasięgnięcia opinii biegłych. W orzecznictwie przyjęto, iż za chorobę długotrwałą uznaje się chorobę, która narusza funkcjonowanie organizmu na okres przekraczający 6 miesięcy (pro . wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 lipca 1972 r., RW 6/72 oraz wyr. SN z 13 II 1976 r., KR 192/72; por. też J. Bafia i in., Komentarz, s. 106.) ( Komentarz do art.156 kodeksu karnego (Dz.U.97.88.553), [w:] A. Marek, Kodeks karny. Komentarz, LEX, 2007, wyd. IV. ).

Oskarżony J. L. (2) nie wypełnił znamion czynu zabronionego opisanego w art. 177 § 1 k.k. albowiem nie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym określonych w art. 25 i art. 22 ust. 1 i 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym ( tekst jednolity Dz. U. z 2017 , poz. 1260 ). Zgodnie z treścią art. 22 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym kierujący pojazdem może zmienić kierunek jazdy lub zajmowany pas ruchu tylko z zachowaniem szczególnej ostrożności. Natomiast zgodnie z art. 22 ust 4 ustawy prawo o ruchu drogowym kierujący pojazdem, zmieniając zajmowany pas ruchu, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który zamierza wjechać, oraz pojazdowi wjeżdżającemu na ten pas z prawej strony. Zmiana kierunku jazdy jest manewrem polegającym na kontynuowaniu jazdy w innym niż dotychczasowy kierunku, niewynikającym jedynie z przebiegu drogi, a zależnym od woli kierującego; jest nią jazda polegająca na skręcaniu zarówno w prawo, jak i w lewo oraz na zawracaniu. Istotą manewru jest dalsza jazda w prawo lub w lewo w stosunku do tego kierunku, w jakim poruszał się pojazd do tej pory. Szczególna ostrożność polega na upewnieniu się, czy można dokonać zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu bez utrudnienia ruchu lub spowodowania jego zagrożenia. Innymi słowy, kierujący pojazdem musi być na tyle uważny, by zdążyć zaniechać zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu, gdyby jego kontynuowanie stwarzało zagrożenie dla ruchu drogowego lub zmuszało innego uczestnika ruchu do podjęcia manewru obronnego. Wymaganie zachowania szczególnej ostrożności przez zmieniającego kierunek jazdy nie oznacza, że w razie zaistnienia wypadku w czasie wykonywania tego manewru odpowiedzialność za jego powstanie zawsze spada na dokonującego zmiany kierunku jazdy. Jest ona wyłączona, jeżeli przyczyną nastąpienia wypadku jest nieprawidłowe zachowanie się innego uczestnika ruchu. Nie ulega wątpliwości, że skręcający jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu z przeciwnego kierunku po pasie ruchu, który zamierza przejechać, co może mieć miejsce przy wykonywaniu skrętu w lewo. ( za Komentarz do art.22 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.05.108.908), [w:] R.A. Stefański, Prawo o ruchu drogowym. Komentarz, LEX, 2008, wyd. III. ) .

Przepis art. 22 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym ( tekst jednolity Dz. U. z 2017 , poz. 1260 ) wymaga zachowania szczególnej ostrożności przy wykonywaniu tego manewru . Szczególna ostrożność polega - zgodnie z art. 2 pkt 22 - ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym ( tekst jednolity Dz. U. z 2017 , poz. 1260 )na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie, ale nie ma ona charakteru nieograniczonego. Uczestnik ruchu lub inna osoba znajdująca się na drodze powinna



zwiększyć uwagę i tak postępować, by móc odpowiednio szybko zareagować na zmieniające się warunki i sytuację na drodze. Przymiotnik „szczególna” podkreśla, że chodzi o wyższy stopień ostrożności, o ostrożność kwalifikowaną. Zdaniem Sądu Najwyższego chodzi o „rozważne prowadzenie pojazdu mechanicznego, polegające na przedsięwzięciu (ze strony kierującego pojazdem) takich czynności, które zgodnie ze sztuką i techniką prowadzenia pojazdów mechanicznych są obiektywnie niezbędne dla zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a także na powstrzymaniu się od czynności, które mogłyby to bezpieczeństwo zmniejszyć” (tak wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 grudnia 1974 r., Rw 53/74, OSNKW 1974, nr 6, poz. 125).

W manewrze skrętu w lewo szczególna ostrożność polega na upewnieniu się, czy można dokonać zmiany kierunku jazdy bez utrudnienia ruchu lub spowodowania jego zagrożenia. Innymi słowy, kierujący pojazdem musi być na tyle uważny, by zdążyć zaniechać zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu, gdyby jego kontynuowanie stwarzało zagrożenie dla ruchu drogowego lub zmuszało innego uczestnika ruchu do podjęcia manewru obronnego, o ile przewidywał albo mógł przewidzieć te skutki. Jednakże oceny, czy kierujący zachował szczególną ostrożność nie można dokonywać w oderwaniu od wymienionych w art. 22 obowiązków ciążących na wykonującym ten manewr. Ustawodawca nie ograniczył się do wymagania zachowania tylko szczególnej ostrożności, ale zawarł wyraźne wskazania co do jego zachowania. Z treści art. 22 wynika, że zmiana kierunku jazdy w lewo: po pierwsze, może nastąpić z zachowaniem szczególnej ostrożności (ust. 1), po drugie, kierujący pojazdem przed wykonaniem tego manewru jest obowiązany zbliżyć się pojazdem do środka jezdni lub na jezdni o ruchu jednokierunkowym do lewej jej krawędzi (ust. 2), chyba że wymiary pojazdu uniemożliwiają dokonanie skrętu w ten sposób lub dopuszczalna jest jazda wyłącznie w jednym kierunku (ust. 3); po trzecie, kierujący pojazdem jest obowiązany zawczasu i wyraźnie sygnalizować zamiar zmiany kierunku jazdy oraz zaprzestać sygnalizowania niezwłocznie po wykonaniu manewru (ust. 5). Wśród tych obowiązków nie ma warunku, że nie spowoduje to zajechania drogi innym kierującym, chociaż ustawodawca sformułował taki obowiązek pod adresem kierującego pojazdem zmieniającego pas ruchu, stanowiąc *expressis verbis*, iż jest on „obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który zamierza wjechać” (art. 22 ust. 4). Nad kwestią tą nie można przejść do porządku, udając, że jest ona nieistotna. Niezamieszczenie go nie może być inaczej interpretowane jak tak, że ustawodawca świadomie nie nałożył takiego obowiązku na dokonującego manewru zmiany kierunku ruchu w lewo. Przemawia za tym także wykładnia historyczna. Taki warunek zawierał w art. 19 ust. 1 ustawy z dnia 1 lutego 1983 r. - Prawo o ruchu drogowym (tekst jedn. Dz. U. z 1992 r. Nr 11, poz. 41 z późn. zm.). Zgodnie z tym przepisem kierujący pojazdem mógł zmienić kierunek jazdy, pod warunkiem że nie spowoduje to zajechania drogi innym kierującym. Pominięcie tego wymogu nie nastąpiło to z tego powodu, że mieści się on w ramach zachowania szczególnej ostrożności. Zamierzeniem ustawodawcy było jasne określenie obowiązków i praw uczestników ruchu, przy uwzględnieniu wzrastającego natężenia ruchu drogowego i dążeniu do zapewnienia jego bezkolizyjności. Chodziło o to, że w sytuacji, gdy zamierzający zmienić kierunek jazdy zawczasu i wyraźnie zasygnalizuje ten manewr (art. 22 ust. 5 p.r.d.), to w momencie jego wykonywania nie ma obowiązku upewniać się, czy nie zajechanie drogi nieprawidłowo wyprzedzającemu; ma bowiem prawo zakładać, że po pasie ruchu przeznaczonym dla ruchu pojazdów z przeciwnego kierunku nie porusza się pojazd jadący w tym samym kierunku, w którym zdąża skręcający. Skręcający w lewo ma obowiązek ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu z kierunku przeciwnego (art. 25 ust. 1 i 3 p.r.d.); ma on przede wszystkim baczyć, aby nie zajechał drogi temu pojazdowi, a nie zaś kierującemu, który nie zachowuje się w sposób wynikający z art. 24 ust. 5 p.r.d. (za R.A. Stefański, O zmianie kierunku ruchu w lewo - dyskusji ciąg dalszy, PnD 2006, nr 6, s. 30-33).

Natomiast z treści art. 25 ust. 1. ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2005 Nr 108 poz. 908 ze zm.) wynika iż 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. Kierującego pojazdem zbliżającego się do takiego skrzyżowania obowiązuje zachowanie szczególnej ostrożności. Polega ona m.in. na zwiększonej obserwacji drogi, zmniejszeniu prędkości do takiej, która pozwoli na przepuszczenie pojazdu korzystającego z pierwszeństwa oraz pieszych przechodzących przez jezdnię, a nawet zatrzymanie się, gdy okaże się to konieczne. Trafnie Sąd Najwyższy zauważył, że: „Nienależyte obserwowanie przez oskarżonego drogi i niezachowanie szczególnej ostrożności przy zbliżaniu się do skrzyżowania niewątpliwie pozostające w bezpośrednim związku z rozwijaną przez niego w tym czasie

nadmierną prędkością" (wyrok . Sądu Najwyższego z dnia 8 lipca 1987 r., V KRN 176/87, OSNPG 1988, nr 6, poz. 57). „Trudno mówić o zachowaniu szczególnej ostrożności - jak słusznie twierdzi Sąd Najwyższy - jeżeli kierowca jedzie w taki sposób, że nie może zatrzymać prowadzonego przez siebie pojazdu przed skrzyżowaniem, gdy stwierdzi, że nadjeżdża inny pojazd" (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 14 listopada 1960 r., I K 248/59 (w:) R.A. Stefański, Prawo o ruchu drogowym z orzecznictwem..., s. 84). ( za Komentarz do art.25 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.05.108.908), [w:] R.A. Stefański, Prawo o ruchu drogowym. Komentarz, LEX, 2008, wyd. III. ) .

Należy zauważyć iż z wyjaśnień oskarżonego B. L. ( k. 322-326 Zb. A i k. 61-65 ) - kierowcy samochodu marki S. (...) o nr rej. (...) i zeznań świadka J. L. (1) ( k. 7-8 Zb. C i k. 74-76 ) pasażerki tego samochodu zajmującej miejsce pasażera obok kierowcy wynika iż w momencie wykonywania manewru skrętu w lewo z ul. (...) w J. w ul. (...) nie widzieli nadjeżdżającego z przeciwnika motocykla . Widzieli tylko rowerzystę który znajdował się w odległości ok. 60 m i dlatego oskarżony podjął decyzję o wykonania manewru skrętu w lewo . Fakt ten potwierdzają opinie biegłego T. D.. Należy wskazać iż opinii z dnia 27 grudnia 2017 r. sporządzonej przez biegłego z zakresu ruchu drogowego , techniki samochodowej i rekonstrukcji wypadków i kolizji drogowych T. D. ( k. 207-222 ) , która została uzupełniona opiniom ustną złożoną na rozprawie w dniu 16 kwietnia 2018 r. ( k. 243-245 ) wynika iż kierujący samochodem S. prawidłowo wykonał manewr skrętu w lewo w sytuacji gdy w chwili rozpoczynania skrętu w lewo mógł jeszcze nie mieć możliwości rozpoznania nadjeżdżającego obiektu ( motocykla ) i oceny jego prędkości , z uwagi na odległość od tego obiektu ( około 140 m ) . W czasie realizacji manewru skrętu , prędkość samochodu S. mogła wynosić około 7 km/h . Najprawdopodobniej doszło do kontaktu przewróconego już motocykla i przemieszczającego się w pozycji leżącej , z tylnym prawym narożnikiem zderzak tylnego samochodu S. – co spowodowało uszkodzenie dolnej części zderzaka zaś nie wpłynęło w znaczący sposób na kierunek dalszego przemieszczenia się obu pojazdów . W sytuacji gdyby kierujący motocyklem Y. poruszał się z prędkością dopuszczalną manewr skrętu w lewo wykonywany przez kierującego samochodem S. byłby manewrem bezpiecznym . W ocenie opiniującego , poruszanie się kierującego motocyklem marki Y. z prędkością nie mniejszą niż 106,2 km/h pozostawało w bezpośrednim związku przyczynowym z zaistnieniem przedmiotowego wypadku . Należy podnieść iż biegły wskazał że prędkość 106,2 km/h to minimalna prędkość z jaka w jego ocenie poruszał się motocykl marki Y. i motocykl ten mógł poruszać się z większą prędkością ( k. 207-222 i k. 243-245 ) . Ponadto biegły T. D. wskazał w swoich opiniach iż gdyby kierujący motocyklem poruszał się z prędkością dopuszczalną w tym miejscu to jest 40 km/h do tego zdarzenia by nie doszło. Należy ponadto wskazać iż opinii biegłego W. K. w zakresie jakim Sąd dał im wiarę wynika iż prędkość początkowa motocykla Y. wynosiła od 112 do 127 km/h. Dodatkowo należy wskazać iż z opinii biegłego W. K. wynika iż można jednoznacznie stwierdzić iż gdyby motocyklista jechał z prędkością nie przekraczającą prędkości dopuszczalnej administracyjnie , to kierujący nim miał możliwość uniknięcia wypadku . Uwzględniając obliczona powyżej odległość mógł znajdować się kierujący motocyklem , to przy założonych warunkach drogowych mógł uniknąć tego wypadku gdyby jechał z prędkością nie przekraczającą 86,4-95,4 km/h przy hamowaniu obydwoma hamulcami ( k. 279 ) . Należy więc wskazać iż gdyby kierujący motocyklem marki Y. o nr rej. (...) M. N. (1) jechał z prędkością dopuszczalną na tym odcinku ul. (...) to jest 40 km/h to tego zdarzenia drogowego by nie doszło . Ponadto należy wskazać iż do tego zdarzenia drogowego by nie doszło gdyby kierujący motocyklem marki Y. o nr rej. (...) M. N. (1) jechał z prędkością nie przekraczającą 86,4-95,4 km/h przy hamowaniu obydwoma hamulcami ( k. 279 ) . Należy również wskazać iż kierujący motocyklem marki Y. o nr rej. (...) M. N. (1) miał możliwość uniknięcia tego wypadku nawet gdyby jechał z prędkością początkową nie mniejsza niż 106,4 -112 km/h i rozpoczął manewr hamowania i nie doszło by do położenia tego motocykla na prawy bok , gdyż mógł on wtedy ominąć samochód marki S. (...) skręcający w lewo który już częściowo wjechał na drogę gruntową i zjechał z prawego pasa jezdni . Należy wskazać iż z opinii biegłego T. D. wynika iż najprawdopodobniej doszło do niewielkiego kontaktu między przewróconym już motocyklem Y. i samochodem marki S. . Podnieść należy iż do tego kontaktu by nie doszło gdyby nie doszło do położenia motocykla marki Y. na bok prawy ( co mogło być wynikiem świadomego działania kierującego tym motocyklem lub wynikiem utraty stateczności pionowej podczas hamowania z zablokowanym kołem tylnym –k. 220-221 ) .

Biorąc powyższe pod uwagę zachowaniu oskarżonego B. L. nie można więc przypisać naruszenia obowiązków wynikających z art. 25 i art. 22 ust 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym ( tekst jednolity Dz. U. z 2017 , poz. 1260 ). Należy wskazać iż na podstawie art. 5 § 2 k.p.k. wszelkie wątpliwości w tej sprawie

należało rozstrzygnąć na korzyść oskarżonego B. L. . W ocenie Sądu wyłącznym sprawcą tego wypadku jest kierujący motocyklem marki Y. o nr rej. (...) M. N. (1) który został oskarżony o spowodowanie tego zdarzenia drogowego w sprawie toczącej się przed Sądem Rejonowym w Legionowie sygn. akt 994/15.

Tym samym wobec braku realizacji przez oskarżonego B. L. wszystkich znamion występku z art. 177 § 2 k.k. Sąd uniewinnił go od popełnienia zarzucanego mu czynu.

O kosztach procesu Sąd orzekł na podstawie art. 632 k.p.k. obciążył nimi Skarb Państwa .

Z uwagi na powyższe Sąd orzekł jak w wyroku.