

Sygn. akt X Ka 903/18

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 24 września 2018 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie X Wydział Karny Odwoławczy w składzie:

Przewodniczący: SSO Mariusz Iwaszko

Sędziowie: SSO Piotr Bojarczuk

SSO Piotr Schab – spr.

Protokolant: st. sekr. sądowy Michał Zborowski

przy udziale Prokuratora Roberta Makowskiego

po rozpoznaniu dnia 24 września 2018 r.

sprawy **P. K.**

oskarżonego z art. 177 § 2 k.k.

na skutek apelacji obrońcy i prokuratora

od wyroku Sądu Rejonowego dla Warszawy – Śródmieścia w Warszawie

z dnia 8 czerwca 2018 r.; sygnatura akt V K 213/17

orzeka:

1. zaskarżony wyrok utrzymuje w mocy;
2. zasądza od oskarżonego na rzecz Skarbu Państwa kwotę 1400 (jednego tysiąca czterystu) złotych tytułem opłaty za II – instancję oraz obciąża go pozostałymi kosztami postępowania odwoławczego w części nań przypadającej.

Sygn. akt **X Ka 903/18**

UZASADNIENIE

P. K. został oskarżony o to, że w dniu 2 października 2016 roku w W. na Placu (...), umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym określone w art. 3 ust. 1, art. 5 ust. 1 oraz art. 22 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym w ten sposób, że kierując samochodem osobowym marki A. (...) o nr rej. (...), na skutek niezachowania należytej ostrożności oraz niezastosowania się do obowiązujących znaków drogowych – linii pojedynczej ciągłej, podczas manewru zmiany pasa ruchu z środkowego na prawy zderzył się z autobusem marki S. o nr rej. (...) linii (...), w wyniku czego pasażerka autobusu B. G. (1) doznała obrażeń ciała w postaci urazu głowy – bez zaburzeń neurologicznych, krwiaka przymózgowego oraz krwawienia podpajęczynówkowego, ogniska stłuczeń w obrębie płatów czołowych i skroniowych, złamania kości skroniowej, prowadzących do ciężkiego uszczerbku na zdrowiu w postaci choroby realnie zagrażającej życiu w myśl art. 156 § 1 pkt 2 k.k., tj. o czyn z art. 177 § 2 k.k.

Sąd Rejonowy dla Warszawy Śródmieścia w Warszawie wyrokiem z dnia 8 czerwca 2018 roku, sygn. akt V K 213/17:

1. uznał P. K. za winnego dokonania zarzucanego mu czynu, czym wypełnił dyspozycję art. 177 § 2 k.k. i za to na podstawie art. 177 § 2 k.k. w zw. z art. 37a k.k. wymierzył mu karę 350 (trzystu pięćdziesięciu) stawek dziennych grzywny ustalając wysokość jednej stawki na kwotę 40 (czterdziestu) złotych;

2. na podstawie art. 46 § 1 k.k. orzekł wobec P. K. obowiązek częściowego zadośćuczynienia za doznaną krzywdę poprzez zapłatę kwoty 10.000 (dziesięciu tysięcy) złotych na rzecz B. G. (1);

3. na podstawie art. 627 k.p.k. zasądził od P. K. na rzecz Skarbu Państwa kwotę 1.565,08 (jeden tysiąc pięćset sześćdziesiąt pięć 8/100) złotych tytułem wydatków oraz kwotę 1.400 (jeden tysiąc czterysta) złotych tytułem opłaty.

Apelacje od powyższego wyroku wywiedli prokurator i obrońca oskarżonego.

Obrońca zaskarżył powyższy wyrok w całości na korzyść oskarżonego, zarzucając mu:

I. obrazę przepisów postępowania tj:

1. art. 366 § 1 k.p.k. w zw. z art. 167 k.p.k. poprzez występowanie w momencie wyrokowania wątpliwości, które na etapie postępowania sądowego nie zostały wyeliminowane, w szczególności w postaci:

- ułożenia pojazdów na pasach ruchu bezpośrednio przed kolizją,

- prawidłowego i wymaganego zasadami bezpieczeństwa zachowania kierowcy autobusu,

- przyczynienia się kierowcy autobusu do powstania skutku w postaci uszczerbku na zdrowiu pokrzywdzonej, podczas gdy przewodniczący zobowiązany jest do wyjaśnienia wszystkich istotnych okoliczności sprawy,

2. art. 5 § 2 k.p.k. poprzez brak usunięcia wątpliwości co do winy Oskarżonego i rozstrzygnięcia ich na niekorzyść oskarżonego, podczas gdy zgodnie z zasadą in dubio pro reo takie wątpliwości winne być usunięte, bądź rozstrzygnięte na korzyść oskarżonego,

3. art. 7 k.p.k. w zw. z art. 410 k.p.k. poprzez dokonanie dowolnej a nie swobodnej oceny dowodów w postaci wyjaśnień złożonych przez Oskarżonego P. K. co do przebiegu zdarzenia w zakresie, w jakim Sąd I instancji jedynie obdarzył wiarą wyjaśnienia Oskarżonego co do jego przyznania się, że doszło do kontaktu jego samochodu z autobusem, podczas gdy Oskarżony wyjaśnił, że najpierw doszło do obtarcia pojazdów, a następnie do gwałtownej reakcji kierowcy autobusu, co koresponduje z pozostałymi dowodami, w szczególności z nagraniami z kamer monitorujących,

4. art. 7 k.p.k. w zw. z art. 410 k.p.k. poprzez przekroczenie przez Sąd I instancji granic swobodnej oceny dowodów i tym samym dokonanie dowolnej oceny dowodu w postaci zeznań świadka Ł. B. w zakresie, w jakim zeznał on:

a. że widział, iż znajdujący się na środkowym pasie ruchu pojazd wjeżdża na pas, którym poruszał się autobus kierowany przez świadka, wobec czego świadek użył klaksonu, wcisnął hamulec i odbił kierownicą w prawo, które Sąd I instancji uznał za zgodne z przebiegiem zdarzenia ustalonym na podstawie kamer monitorujących znajdujących się w autobusie, podczas gdy z nagrań tych wynika, że świadek rozpoczął hamowanie dopiero po momencie otarcia się samochodów, jak również iż nie odbił w prawo, tym samym nie próbując w ten sposób uniknąć kolizji drogowej, a ponadto z zeznań świadka złożonych na rozprawie w dniu 6 lipca 2017 roku wynika, że nie pamięta on, czy użył klaksonu,

b. że zwrócił uwagę na pojazd Oskarżonego, bowiem poruszał się niepewnie, jakby nie wiedział dokąd jechać, czemu Sąd I instancji przyznał pełen walor wiarygodności, podczas gdy Sąd I instancji w dalszej części wyroku stwierdził także, że Oskarżony zachowywał się co do zasady prawidłowo, nie poruszał się chaotycznie,

c. że w momencie, gdy samochód zaczął przekraczać linię ciągłą, autobus zaczął hamować, podczas gdy z nagrań wynika, że w momencie, gdy samochód zaczął przekraczać linię ciągłą, autobus nadal znajdował się w fazie rozpędzania, a hamowanie nastąpiło dopiero po odbiciu się samochodu od autobusu,

d. że zauważył samochód Oskarżonego, gdyż musi obserwować pasy, aby utrzymać pojazd w pasie ruchu, podczas gdy z materiału dowodowego wynika, że kierowca autobusu nie patrzył w lusterko i nie kontrolował lewego pasa ruchu,

e. że przewidział, iż dojdzie do kontaktu z samochodem oskarżonego i gdyby nie zahamował i nie skręcił w prawo, uderzyłby w sam środek jego pojazdu, podczas gdy z nagrań kamery wynika, że bezpośrednio przed kolizją auto oskarżonego nie znajdowało się przed autobusem i nie było możliwości, ażeby doszło do centralnego wjechania przez autobus w auto Oskarżonego, gdyż samochód otarł się o bok autobusu, jak również z zeznań biegłego złożonych na rozprawie w dniu 18 grudnia 2017 roku wynika, że cała powierzchnia samochodu znajdowała się na środkowym pasie, jak również, że przemieszczanie samochodu na sąsiedni pas było nieznaczne,

f. że widział w pojeździe Oskarżonego pasażerów i obawiał się, że w wyniku zdarzenia osoby te mogłyby zostać poszkodowane, podczas gdy świadek nie miał możliwości zobaczenia pasażerów w aucie, gdyż samochód znajdował się z boku autobusu,

5. art. 7 k.p.k. w zw. z art. 410 k.p.k. poprzez przekroczenie przez Sąd I instancji granic swobodnej oceny dowodów i tym samym dokonanie dowolnej oceny dowodu w postaci zeznań świadka M. G. w zakresie, w jakim zeznał on, że to kierowca podejmuje decyzję na podstawie oceny sytuacji, czy ma hamować i jak mocno oraz, iż bezpieczeństwo ma polegać na tym, żeby kierowca prowadził pojazd w taki sposób, żeby nie doszło do zagrożenia zdrowia lub życia innych uczestników ruchu drogowego, podczas gdy Sąd I instancji nie wziął tych zeznań pod uwagę i przypisał winę za zdarzenie Oskarżonemu nie wzięwszy pod uwagę faktu, że kierowca autobusu podjął złą decyzję co do metody hamowania, nie zachował się więc zgodnie z wytycznymi obowiązującymi go i tym samym naraził pasażerów na niebezpieczeństwo, a ponadto nie działał w zgodzie z zasadami bezpieczeństwa, na co wskazuje chociażby fakt niezapięcia przez niego pasów bezpieczeństwa,

6. art. 7 k.p.k. w zw. z art. 410 k.p.k. poprzez przekroczenie przez Sąd I instancji granic swobodnej oceny dowodów i tym samym dokonanie dowolnej oceny dowodu w postaci opinii biegłego R. S., w której stwierdził on, że:

a. kierujący autobusem uwzględniając obecność pasażerów może wykonywać manewry obronne, np. hamowanie, w sposób płynny z mniejszą wartością opóźnienia, gdyż w przypadku manewru gwałtownego hamowania mogłoby dojść do powstania obrażeń ciała u pasażerów na skutek ich upadku ewentualnie uderzenia w elementy pojazdu, a tym samym stwierdził, iż kierujący autobusem nie naruszył zasad bezpieczeństwa obowiązujących w ruchu drogowym oraz obowiązujących przepisów kodeksu drogowego, jak i zebrany materiał dowodowy nie daje podstaw do stwierdzenia i wykazania nieprawidłowości w technice i taktyce jazdy kierującego autobusem, podczas gdy stanowi to wewnętrzną sprzeczność i wskazuje na brak rzetelności opinii,

b. wskazanym by było, aby kierujący autobusem przewożąc pasażerów bezpośrednio przed przystąpieniem do danego manewru obronnego miał realną możliwość oceny czy podjęcie danego manewru, np. gwałtownego hamowania, nie spowoduje większych obrażeń u pasażerów aniżeli np. zderzenie z innym pojazdem, a jeżeli może spowodować to właściwą decyzją powinno być poświęcenie mienia, tj. samochodu na rzecz ochrony zdrowia pasażerów, a tym samym uznał, że kierujący autobusem na zaistniały stan zagrożenia zareagował w sposób prawidłowy, podczas gdy stanowi to wewnętrzną sprzeczność opinii,

a także uznanie przez Sąd 1 instancji, że opinia jest pełna, jasna i nie zawiera sprzeczności, podczas gdy jest ona nierzetelna, niepełna i wewnętrznie sprzeczna, co zostało wykazane powyżej, jak również w zakresie, w jakim:

a. biegły nie zamieścił informacji na temat pasażerów przewożonych przez autobus, w tym ich liczby i wagi, a także wpływu tego czynnika na rekonstrukcję zdarzenia,

b. biegły nie zamieścił informacji na temat zachowania się kierującego autobusem w zakresie utrzymania bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy, a jedynie wskazał jak powinien się zachować,

c. biegły użył nie tych zdjęć w zakresie określenia wzajemnego położenia uszkodzonych elementów, które mogły pozostawać we wzajemnej korelacji, stwierdzając, to na podstawie dokumentacji fotograficznej zawartej w materiale dowodowym przedstawiającą zestawienie pojazdów uczestniczących w zdarzeniu, podczas gdy samochód na zdjęciu był marki M., a ten kierowany przez Oskarżonego to A.,

d. biegły używał hipotecznych wyliczeń bez ich dokładnego odniesienia do okoliczności przedmiotowej sprawy, oraz złożonych przez biegłego zeznań na rozprawie w zakresie w jakim stwierdził, że:

a. ostrożność została zachowana, gdyż kierujący autobusem zwracał uwagę na samochód, a tym samym przyśpieszał, podczas gdy z doświadczenia życiowego wynika, iż jeżeli ktoś zachowuje ostrożność to zmniejsza prędkość prowadzonego przez siebie pojazdu, a nie go rozpędza,

b. kierowca autobusu zachował ostrożność, podczas gdy stwierdził również, że trudno mu ocenić, czy kierowca autobusu patrzył w lusterko oraz zwracał uwagę na to, co się dzieje w autobusie oraz czy patrzył na zachowanie kierującego samochodem,

c. nie doszło do gwałtownego hamowania, a jedynie wystąpiło impulsowe naciśnięcie pedału i skręcenie kierownicą, podczas gdy z zapisu kamer monitorujących wynika, że kierowca autobusu zahamował gwałtownie i nie wykonał manewru skręcenia kierownicą,

d. kierowca użył sygnału dźwiękowego, tym samym stwierdzając, że nagranie mu udostępnione nie dysponuje dźwiękiem,

7. art. 170 § 1 pkt 5 k.p.k. poprzez oddalenie wniosku dowodowego obrońcy Oskarżonego o dopuszczenie i przeprowadzenie dowodu z nowej opinii (...) Instytutu (...) z tezą dowodową taką jak w opinii biegłego R. S. ze szczególnym uwzględnieniem wpływu oceny techniki kierowania autobusem świadka Ł. B. na przebieg zdarzenia, biorąc pod uwagę przede wszystkim zeznania świadka, jakoby miał on zmierzać do przedłużenia postępowania, gdyż poprzedni biegły wypowiedział się na wszystkie okoliczności będące przedmiotem postępowania, a ewentualne zarzuty stawiane przez Obrońcę względem opinii nie wpływały na kwestię odpowiedzialności Oskarżonego, podczas gdy w sposób bezsporny przyczyniłaby się ona do ustalenia osoby odpowiedzialnej za powstanie skutku w postaci uszczerbku na zdrowiu pokrzywdzonej będącego przedmiotem niniejszego postępowania, a w szczególności ustalenia, kto w sposób bezpośredni przyczynił się do zaistnienia tego skutku,

co w konsekwencji doprowadziło do oparcia wyroku na niepełnym materiale dowodowym ocenionym w sposób dowolny a nie swobodny i wydaniu wyroku nieodpowiadającego prawu i stanowi faktycznemu.

II. błąd w ustaleniach faktycznych przyjętych za podstawę orzeczenia, mogący mieć wpływ na treść orzeczenia, polegający na błędnym i bezzasadnym przyjęciu przez Sąd I instancji, że:

1. kierowca autobusu widząc wjeżdżający na jego pas samochód marki A. użył sygnału dźwiękowego i zahamował, jednocześnie skręcając kierownicą w prawo, podczas gdy z materiału dowodowego wynika, że kierowca autobusu jedynie gwałtownie zahamował, nie próbując tym samym w żaden inny sposób, bezpieczny dla przewożonych przez niego pasażerów, uniknąć kolizji drogowej,

2. samochód Oskarżonego bezpośrednio przed kolizją znajdował się przed autobusem, podczas gdy auto znajdowało się obok niego,

3. zachowanie kierowcy, polegające na silnym wciśnięciu hamulca było impulsem i normalnym zachowaniem podejmowanym w okolicznościach takiego zdarzenia oraz że kierowca autobus nie miał możliwości złagodzenia

manewru hamowania jednocześnie unikając zderzenia z samochodem Oskarżonego, podczas gdy z okoliczności sprawy wynika, że kierowca przy zachowaniu zasad bezpieczeństwa i szczególnej ostrożności miał możliwość uniknięcia kolizji poprzez zredukowanie prędkości autobusu, a nie rozpędzanie go, jak to miało miejsce w przedmiotowej sprawie, a ponadto wykonał manewr gwałtownego hamowania już po kolizji, więc hamowanie nie było reakcją mającą na celu uniknięcie kolizji, a było zachowaniem nieprzemyślanym, sprowadzającym bezpośrednio niebezpieczeństwo na pasażerów,

4. nie sposób uznać, aby kierowca naruszył zasady wynikające z obowiązku uwzględnienia bezpieczeństwa pasażerów w trakcie jazdy czy niepisanej zasady poświęcenia mienia kosztem ochrony ich bezpieczeństwa, podczas gdy z okoliczności sprawy wynika, że bezpośrednią przyczyną ciężkiego urazu pokrzywdzonej było właśnie niezachowanie tych zasad przez kierującego autobusem,

5. kierowca autobusu hamując nie kierował się tym, aby chronić pojazd - autobus, ale próbował uniknąć uderzenia w pojazd Oskarżonego, gdy zobaczył, że z prawej strony znajdują się pasażerowie, miał więc na uwadze zachowanie bezpieczeństwa na drodze oraz ochronę życia i zdrowia ludzi, podczas gdy z nagrania wynika, że kierowca nie miał możliwości zobaczenia pasażerów w aucie Oskarżonego, gdyż pojazd znajdował się z boku autobusu, a nie przed nim,

6. kierowca autobusu miał na uwadze, że pasażerowie autobusu również mogą doznać uszkodzenia ciała w przypadku silnego zderzenia z innym samochodem, podczas gdy z okoliczności sprawy wynika, że w nie brał tego uwagę, gdyż nie próbował zapobiec kolizji w żaden inny sposób, kontynuował rozpędzanie autobusu, mimo iż widział niepewną jazdę oskarżonego, natomiast sam manewr hamowania wykonał już po kolizji,

7. hamowanie było dość gwałtowne, ale trzeba mieć na uwadze, że pokrzywdzona znajdowała się w pozycji stojącej oraz jest osobą starszą, wobec tego na skutek szarpnięcia pojazdem nie zdołała ona utrzymać równowagi, co stanowiło argument za brakiem przyczynienia się kierowcy autobusu do skutku, podczas gdy te same okoliczności nie zostały wzięte pod uwagę przy przypisywaniu skutku oskarżonemu,

8. gdyby kierowca autobusu nie podjął decyzji o hamowaniu, mogłoby dojść do poważnego zdarzenia z samochodem Oskarżonego i narażenia zdrowia i życia osób znajdujących się w tym samochodzie, podczas gdy z okoliczności sprawy wynika, że hamowanie nastąpiło już po uderzeniu autobusu w samochód i nie miało znaczenia dla ochrony życia i zdrowia pasażerów przewożonych przez Oskarżonego,

9. w niniejszej sprawie kierowca autobusu nie musiał skorzystać z zasady ograniczonego zaufania, ani wynikającej z niej zasady wzmożonej ostrożności, podczas gdy jest to podstawowa zasada obowiązująca wszystkich uczestników ruchu, a tym bardziej kierowców autobusów, którzy powinni w sposób bezpieczny przewozić pasażerów,

który to błąd w ustaleniach faktycznych, będący konsekwencją uchybień proceduralnych ostatecznie spowodował:

III. obrazę przepisów prawa materialnego, a mianowicie:

1. art. 177 § 2 k.k. poprzez przypisanie Oskarżonemu skutku w postaci ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, o którym mowa w art. 156 § 1 pkt 2 k.k., podczas gdy:

a. do przypisania tego skutku niezbędne jest stwierdzenie związku przyczynowego pomiędzy naruszeniem przepisów a skutkiem w postaci uszczerbku na zdrowiu przy wykluczeniu, że w zdarzeniu wystąpiła jeszcze inna okoliczność między którą a powstałym skutkiem istnieje związek wykluczający możliwość przyjęcia normatywnego powiązania między naruszeniem zasady bezpieczeństwa w ruchu a powstałym wypadkiem,

b. do przypisania skutku niezbędne jest wykazanie, że naruszenie tej właśnie zasady w ruchu drogowym in concreto stanowiło nieodzowny element warunku, od którego wystąpienia uzależnione jest spowodowanie skutku,

c. nawet ewentualne przyczynienie się innego uczestnika ruchu do spowodowania wypadku drogowego, nie zwalnia z odpowiedzialności tego, kto swoim działaniem także do niego przyczynił,

d. w przedmiotowej sprawie występował związek przyczynowy między naruszeniem zasad prawa o ruchu drogowym, a powstałą kolizją - lekkim otarciem pojazdów, natomiast między skutkiem w postaci uszczerbku na zdrowiu istniał związek przyczynowy z brakiem zachowania ostrożności i zasad bezpieczeństwa przewozu pasażerów kierującego autobusem (do których nieznanym przyznał się podczas rozprawy dnia 6 lipca 2018 roku) i wykonaniem niebezpiecznego dla pasażerów gwałtownego manewru hamowania, co oznacza, że brak jest tego związku między zachowaniem oskarżonego a uszczerbkiem na zdrowiu pokrzywdzonej, gdyż nawet gdyby kierowca autobusu nie rozpoczął hamowania, to doszłoby do kolizji w tym samym rozmiarze, ze względu na fakt, że Ł. B. rozpoczął hamowanie już po otarciu się samochodów,

2. art. 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym, poprzez przyjęcie, że kierowca autobusu nie musiał skorzystać z zasady ograniczonego zaufania, podczas gdy przepis ten stanowi, że prowadzący pojazd powinien kierować się tą zasadą, gdy okoliczności wskazują na możliwość zachowania się innych uczestników ruchu wbrew przepisom ruchu drogowego, czego kierowca autobusu miał świadomość, gdyż sam określił zachowanie Oskarżonego jako „dziwne”,

co w konsekwencji doprowadziło do wydania orzeczenia nieodpowiadającego prawu.

Mając powyższe zarzuty na względzie wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku w całości poprzez uniewinnienie oskarżonego P. K. od zarzucanego mu czynu, ewentualnie, o uchylenie zaskarżonego wyroku w całości i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi I instancji.

Prokurator zaskarżył powyższy wyrok w zakresie co do kary na niekorzyść oskarżonego, zarzucając mu rażąco niewspółmierność kary orzeczonej wobec oskarżonego P. K. za występki z art. 177 § 2 k.k. w postaci 350 stawek dziennych grzywny w wysokości 40 zł. jednej stawki, poprzez nadanie przez Sąd I instancji nadmiernej wagi okolicznościom łagodzącym, tj. dotychczasowej niekaralności oskarżonego, jego postawie w toku postępowania oraz nieumyślnym charakterze przestępstwa, a niedostatecznym uwzględnieniu znacznego stopnia winy przypisanej oskarżonemu wynikającej z rażącego naruszenia przez niego obowiązków kierowcy i jego wyłącznego zawinienia co do powstania i skutków wypadku, a także wysokiego stopnia społecznej szkodliwości czynu przypisanego oskarżonemu, wynikającego z wagi naruszonych przepisów prawa o ruchu drogowym oraz rodzaju następstw tego czynu, co ostatecznie doprowadziło do wymierzenia kary nieuwzględniającej celów wychowawczych i zapobiegawczych, jakie kara ma spełniać w stosunku do sprawcy, która to kara nie da się także zaakceptować w odbiorze społecznym jako rażąco łagodna i nie wpływająca na prawidłowe kształtowanie świadomości prawnej społeczeństwa.

Stawiając w/w zarzut, wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku poprzez orzeczenie wobec oskarżonego P. K. kary 1 roku pozbawienia wolności z warunkowym zawieszeniem jej wykonania na okres 2 lat próby oraz środka karnego w postaci zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na okres jednego roku.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Sąd Rejonowy w sposób prawidłowy przeprowadził postępowanie dowodowe, całość zebranego w sprawie materiału poddał wszechstronnej ocenie, zgodnej z zasadami wiedzy, logiki i doświadczenia życiowego i na tej podstawie poczynił trafne ustalenia faktyczne. Dokonał również trafnej prawnokarnej oceny zachowania oskarżonego. Swoje stanowisko sąd szczegółowo i wyczerpująco uzasadnił, zgodnie z wymogami art. 424 kpk.

W powyższej sytuacji, wbrew zarzutom sformułowanym w apelacji obrońcy, Sąd Okręgowy nie dostrzegł w ramach postępowania przed sądem I instancji takich naruszeń prawa procesowego, które skutkowałyby koniecznością uchylenia zaskarżonego wyroku w celu ponownego rozpoznania.

W ocenie Sądu Okręgowego, Sąd I instancji w sposób właściwy, a w związku z tym wnikliwy i skrupulatny przeprowadził postępowanie dowodowe i wszechstronnie rozważył wszystkie dowody i okoliczności ujawnione w toku rozprawy, na ich podstawie poczynił prawidłowe ustalenia faktyczne oraz należycie wykazał zarówno sprawstwo jak i winę oskarżonego P. K.. Ocena materiału dowodowego przez Sąd Rejonowy dokonana została z uwzględnieniem reguł sformułowanych w przepisach art. 5 i 7 k.p.k., jest oceną wszechstronną i bezstronną, nie narusza granic

oceny swobodnej, jest zgodna z zasadami wiedzy i doświadczenia życiowego oraz nie zawiera błędów faktycznych lub logicznych.

Odnosząc się do treści środka odwoławczego wywiedzionego przez obrońcę, wskazać należy, iż apelacja w swej istocie sprowadza się do prezentowania przez skarżącego odmiennych, niż dokonał sąd pierwszej instancji, ocen zebranego w sprawie materiału dowodowego i stanowi wyłącznie polemikę z ustaleniami zaskarżonego orzeczenia, polegającą na zaprezentowaniu odmiennego poglądu na wiarygodność dowodów oraz faktów z nich wynikających. Apelacja ta, choć nader rozbudowana, nie wskazuje w istocie, jakich to konkretnych uchybień w zakresie logicznego rozumowania w procesie oceny ujawnionych na rozprawie dowodów dopuścić się miał sąd pierwszej instancji, a jedynie prezentuje własne, odmienne wnioski i oceny autora co do zdarzeń i depozycji słuchanych w sprawie świadków i stron. Tym samym już z tego tylko powodu należało dostrzec oczywistą bezzasadność tej apelacji.

Sąd Okręgowy podziela stanowisko Sądu I instancji, iż analiza zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego prowadzi do wniosku, że P. K. swoim zachowaniem wypełnił wszystkie znamiona przestępstwa stypizowanego w art. 177 § 2 k.k., tj. umyślnie naruszając zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym spowodował nieumyślnie wypadek, którego następstwem było spowodowanie ciężkiego uszczerbku na zdrowiu B. G. (1).

Za chybiony należy uznać należy zarzut apelacji w zakresie dotyczącym obrazy art. 410 k.p.k. W świetle orzecznictwa Sądu Najwyższego wskazanej normy następuje poprzez oparcie wyroku na okolicznościach nieujawnionych w toku rozprawy głównej, bądź też przez pominięcie przy wyrokowaniu ujawnionych w toku rozprawy głównej okoliczności tak korzystnych, jak i niekorzystnych dla oskarżonego. Natomiast nie stanowi naruszenia tych przepisów dokonanie takiej, czy innej oceny dowodu przeprowadzonego lub ujawnionego na rozprawie. Obrońca zarówno w treści zarzutu, jak i uzasadnieniu apelacji nie wskazał żadnych dowodów, które zostały ujawnione, lecz pominięte przy wyrokowaniu, bądź zostały uwzględnione, bez ich ujawnienia na rozprawie.

W zakresie zaś zarzutu naruszenia art. 7 k.p.k. wskazać należy, iż ustalenia faktyczne wyroku nie wykraczają poza ramy swobodnej oceny dowodów, gdy poczynione zostały na podstawie wszechstronnej analizy przeprowadzonych dowodów, których ocena nie wykazuje błędów natury faktycznej czy logicznej, a nadto jest zgodna ze wskazaniem wiedzy i doświadczenia życiowego oraz prowadzi do sędziowskiego przekonania, odzwierciedleniem którego powinno być uzasadnienie orzeczenia. Przekonanie Sądu orzekającego o wiarygodności jednych dowodów i niewiarygodności innych pozostaje zatem pod ochroną przepisu art. 7 k.p.k. tylko wtedy, gdy jest poprzedzone ujawnieniem w toku rozprawy głównej całokształtu okoliczności sprawy (art. 410 k.p.k.), a jednocześnie stanowi wynik wyczerpującego i logicznego rozważenia wszystkich okoliczności przemawiających zarówno na korzyść jak i na niekorzyść oskarżonego (por. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 22 lutego 1996r., sygn. akt II KRN 199/95, opubl. w PiP 1996/10/10 oraz z dnia 16 grudnia 1974r. sygn. akt Rw 618/74, opubl. w OSNKW 1975/3-4/47). Krytyka odwoławcza, aby była skuteczna, winna więc wykazać błędy w rozumowaniu Sądu I instancji. Jeśli tego nie czyni, a ogranicza się do zapewnienia, że badane zdarzenia miały inny przebieg, nie można oczekiwać, że zostanie ona uwzględniona. Byłoby to, bowiem postępowanie dowolne, przenoszące gołosłowne zapewnienia i tym podobne pseudo – argumenty na działalność racjonalną, opartą na dowodach (por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 01 czerwca 1992r., sygn. akt II Aka 116/92, opubl. w KZS 1992/3-9/129). Odnosząc powyższe rozważania prawne do realiów przedmiotowej sprawy, należy stwierdzić, iż obrońca oskarżonego nie wykazał takich błędów w rozumowaniu Sądu I instancji.

W przekonaniu Sądu odwoławczego, słusznie Sąd I instancji częściowo odmówił waloru wiarygodności wyjaśnieniom oskarżonego, a swoje stanowisko w tym względzie należycie i logicznie uzasadnił. Sąd odwoławczy w całości podziela ocenę tych wyjaśnień. Sąd I instancji wyciągnął prawidłowe wnioski ze składanych przez oskarżonego wyjaśnień i trafnie odmówił waloru wiarygodności w tym zakresie, w którym twierdzi on, że w momencie, kiedy rozpoczął manewr zmiany pasa ruchu obejrzał się, autobus stał wtedy na przystanku, wobec czego stwierdził, że ma wolną drogę i może zjechać na sąsiedni pas. Analiza materiału dowodowego nie pozostawia wątpliwości, że oskarżony P. K. popełnił zarzucone mu przestępstwo. Powyższe znajduje potwierdzenie przede wszystkim w wyjaśnieniach samego oskarżonego, zeznaniach świadków: Ł. B., B. G. (2) jak również z opinii biegłego. Wskazać bowiem należy, że oskarżony kierując samochód osobowy marki A. (...) w dniu 2 października 2016 roku w W. umyślnie naruszył

zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym określone w art. 3 ust. 1, art. 5 ust. 1 oraz art. 22 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym i na skutek niezachowania należytej ostrożności oraz niezastosowania się do obowiązujących znaków drogowych – linii pojedynczej ciągłej, podczas manewru zmiany pasa ruchu z środkowego na prawy zderzył się z autobusem marki S. w wyniku czego pasażerka autobusu B. G. (1) doznała obrażeń ciała. Pomiędzy zachowaniem oskarżonego, a zaistniałym wypadkiem istnieje zatem związek przyczynowo skutkowy. Zauważyć bowiem należy, że gdyby oskarżony zachował należyłą ostrożność do wypadku by nie doszło.

Sąd Okręgowy nie podziela zarzutu podniesionego przez obrońcę oskarżonego odnośnie naruszenia art. 5 § 2 k.p.k., gdyż w sprawie nie zaistniały niedające się usunąć wątpliwości, które należało rozstrzygnąć na korzyść oskarżonego, dlatego sąd orzekający nie działał wbrew zasadzie in dubio pro reo. Zarzut ten jest całkowicie nietrafny, bowiem Sąd Rejonowy nie miał żadnych wątpliwości oceniając zebrany materiał dowodowy - nie było więc mowy o naruszeniu zasady in dubio pro reo. O niedających się usunąć wątpliwościach może być mowa jedynie wówczas, gdy mimo przeprowadzenia wszechstronnego postępowania dowodowego pozostaną wątpliwości, co do stanu faktycznego, których nie można w żaden sposób usunąć, choćby przez dopuszczenie kolejnego dowodu. Natomiast z naruszeniem zasady zawartej w art. 5 § 2 k.p.k. mamy do czynienia wówczas, gdy mimo takich wątpliwości, których obecność powinna zostać zasygnalizowana w uzasadnieniu orzeczenia, sąd orzeka na niekorzyść oskarżonego, co w przedmiotowej sprawie nie miało miejsca.

Również chybiony jest zarzut naruszenia art. 170 § 1 k.p.k. Nie ma racji apelujący podnosząc, że sąd orzekający bezpodstawnie oddalił wniosek o dopuszczenie dowodu z opinii (...) Instytutu (...). Na marginesie trzeba też wskazać, że podstawą wniosku o dopuszczenie dowodu z uzupełniającej opinii specjalistycznej (jak i decyzji Sądu) jest wyłącznie art. 201 k.p.k. a nie przepisy ogólne z art. 170 k.p.k., w przeciwnym wypadku mogłoby dochodzić do żądania kolejnych ekspertyz, dopóki wnioskujący nie uzyskałby opinii go satysfakcjonującej. W sprawach o przestępstwa związane z ruchem pojazdów mechanicznych dowód w postaci opinii biegłego do spraw techniki i ruchu drogowego jest niezbędnym celem wyjaśnienia kwestii wymagających wiedzy specjalnej – stanu technicznego pojazdu, ustalenia prędkości pojazdu, toru ruchu, miejsca zderzenia, głównie w oparciu o ujawnione ślady materialne, itp. Należy, w zasadzie, podzielić stanowisko Sądu orzekającego, iż zostały wyjaśnione wszystkie kwestie wymagające wiedzy specjalnej biegłych, związane z zabezpieczonymi śladami. Natomiast nie może budzić wątpliwości to, że interpretacja przepisów prawa jest wyłączona ze sfery zagadnień opiniowania biegłego. Choć najczęściej w opiniach biegłych z zakresu ruchu drogowego zawarta jest ocena uczestników wypadku drogowego w kontekście zachowania lub niezachowania przepisów prawa o ruchu drogowym, to jednak nie jest ona wiążąca, bo zawsze ostateczna ocena należy do Sądu.

W realiach niniejszej sprawy nie ma więc dostatecznych podstaw do zarzucenia Sądowi orzekającemu, że nie ustalił, czyje zachowanie skutkowało uszczerbkiem na zdrowiu u B. G. (1). Przedstawiona przez biegłego R. S. opinia była jasna, pełna i nie zawierała sprzeczności. Biegły przedstawił w niej m.in. wpływ hamownia na siłę bezwładności działającą w trakcie zdarzenia wtedy na ciało pasażera w zależności od wartości opóźnienia. Wnioskując na tej podstawie wskazał, iż siła bezwładności oddziałująca na pasażera w momencie, awaryjnego, nagłego hamowania znacznie przekracza siłę więzów rąk człowieka. Stąd też sąd zasadnie uznał, iż kierowca autobusu wykonując manewr hamowania w sytuacji zagrożenia zdarzeniem z innym pojazdem, nie miał wpływu na skutek, jaki mógł nastąpić w postaci upadku pasażerki. Zachowanie kierowcy autobusu polegające na silnym wciśnięciu hamulca było impulsem i normalnym zachowaniem podejmowanym w okolicznościach takiego zdarzenia przy tak krótkim czasie na podjęcie jakiegось działania obronnego. Nie ma więc wątpliwości, iż działanie oskarżonego spowodowało zaistnienie skutku w postaci uszkodzenia u B. G. (1).

Odnosząc się do zarzutu dotyczącego obrazu prawa materialnego należy uznać go za chybiony. Na wstępie kilka uwag poświęcić trzeba zarzutowi obrazu prawa materialnego. Tego rodzaju zarzut można podnosić jedynie w sytuacji, gdy nie kwestionuje się poczynionych przez sąd ustaleń faktycznych. O obrazie prawa materialnego można bowiem mówić w sytuacji, gdy sąd dokona prawidłowych ustaleń lecz zastosuje do nich wadliwy przepis prawa, w tym przypadku chodzi o art. 177 § 2 k.k. Z treści apelacji wynika natomiast, że skarżący de facto kwestionuje to, że uszczerbek na zdrowiu pozostaje w związku przyczynowym z wypadkiem spowodowanym przez oskarżonego podając szereg

argumentów, które mają za tym przemawiać co w istocie sprowadza się jednak do tego samego czyli negowania prawidłowości ustaleń faktycznych poczynionych w sprawie odnośnie skutku wypadku. Wskazuje, iż przyczyną uszczerbku na zdrowiu u B. G. (1) był związany z brakiem zachowania ostrożności i zasad bezpieczeństwa kierującego autobusem i wykonaniem niebezpiecznego manewru hamowania. Tego rodzaju argumenty jakich używa skarżący są adekwatne do zarzutu błędu w ustaleniach faktycznych, względnie naruszenia prawa procesowego ale nie uzasadniają zarzutu obrazy prawa materialnego skoro sprowadzają się one do negowania prawidłowości dokonanych ustaleń w zakresie następstw wypadku i związku przyczynowego.

Mając powyższe na uwadze należy więc stwierdzić, że podniesiony w apelacji zarzut obrazy prawa materialnego na uwzględnienie nie zasługuje skoro ustalenia jakich dokonał Sąd, tak w zakresie winy jak i związku przyczynowego między skutkiem w postaci uszczerbku na zdrowiu a naruszeniem przez oskarżonego zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym uzasadniają przyjętą w wyroku kwalifikację prawną czynu z art. 177 § 2 k.k. Ocena prawna, której dokonał sąd I instancji na podstawie dokonanych ustaleń nie zawiera błędów i jest w pełni poprawna.

Jeśli chodzi natomiast o naruszenie art. 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym to przechodząc do oceny zasadności tego zarzutu trzeba stwierdzić, że art. 4 p.r.d. nie wprowadza zasady nieufności do uczestników ruchu, ale zakłada przestrzeganie przez nich przepisów ruchu drogowego. Stąd też utrata zaufania obligująca do zachowania szczególnej ostrożności musi wynikać z konkretnych okoliczności wskazujących na realne zagrożenie ze strony uczestnika ruchu przez jego nieprawidłowe zachowanie. Ponadto okoliczności te muszą być oceniane stosownie do warunków, w jakich ruch się odbywa. W realiach rozpoznawanej sprawy - w warunkach ruchu miejskiego - ocena tych okoliczności nie może zostać oderwana od specyfiki tego ruchu wynikającej z jego natężenia i dynamiki zmian sytuacji na drodze. W takich warunkach możliwość przewidywania nieprawidłowego zachowania innych uczestników ruchu jest znacznie ograniczona. Należy też uwzględnić konieczność zachowania płynności ruchu miejskiego i niestwarzania zagrożenia niespodziewaną reakcją dla innych uczestników ruchu. Przenosząc te ogólne uwagi na grunt rozpoznawanej sprawy trzeba stwierdzić, że wbrew stanowisku skarżącego nie można przyjąć generalnej zasady, iż zawsze okoliczność związana z zatrzymaniem się autobusu komunikacji miejskiej na przystanku zobowiązuje kierującego pojazdem do zastosowania się do zasady ograniczonego zaufania. Wymagane jest jeszcze wykazanie, że w konkretnych okolicznościach i warunkach ruchu drogowego kierujący powinien kierować się tą zasadą. Przypomnieć w związku z tym trzeba, że w orzecznictwie Sądu Najwyższego wyrażono pogląd, że nałożenie na uczestnika ruchu drogowego obowiązku przewidzenia wszystkich, nawet najbardziej irracjonalnych zachowań innych uczestników ruchu, prowadziłoby w prostej linii do jego sparaliżowania. Nie można przy tym, dla uzasadnienia stanowiska przeciwnego, odwołać się do zasady ograniczonego zaufania przewidzianej w art. 4 ustawy prawo o ruchu drogowym, który obliuguje do uwzględnienia nieprawidłowych zachowań innych uczestników ruchu jedynie wtedy, gdy okoliczności wskazują na możliwość innego zachowania niż przewidziane przepisami tej ustawy (wyrok SN z dnia 19 października 2005 r. IV KK 244/05). Podzielając ten pogląd należy wyrazić zapatrywanie, że zasada ograniczonego zaufania w warunkach ruchu miejskiego nie może prowadzić do jego paraliżu, a taki musiałby nastąpić, gdyby przyjęć prezentowany w apelacji pogląd. Tak szerokie stosowanie zasady ograniczonego zaufania wprowadza zasadę bezwzględnej nieufności. Dlatego też wypowiedany pogląd, że zasada ograniczonego zaufania ma zastosowanie z uwagi na szczególną uzasadnioną doświadczeniem życiowym sytuację, obejmującą np. stojący na przystanku autobus (por. uchwałę pełnego składu Izby Karnej SN z dnia 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74, .), trzeba opatrzyć komentarzem, że ocena naruszenia tej zasady powinna uwzględniać konkretne okoliczności, w których ruch się odbywał. W warunkach ruchu miejskiego stojący na przystanku autobus komunikacji miejskiej stanowi typową i powtarzającą się sytuację na drodze. Dlatego też odwołanie się do zasad doświadczenia życiowego, jako podstawy obowiązku zastosowania się do zasady ograniczonego zaufania musi uwzględniać współczesne warunki miejskiego ruchu drogowego, a zwłaszcza jego natężenie. Reasumując, zasady ograniczonego zaufania nie można pojmować abstrakcyjnie, to znaczy, że nie obowiązuje ona w oderwaniu od konkretnych okoliczności. W realiach rozpoznawanej sprawy słusznie Sąd Rejonowy uznał, iż kierowca autobusu zachował wymaganą w danych okolicznościach ostrożność na drodze prowadząc obserwację pojazdu A.. Zachowanie oskarżonego nie obligowało jednak kierowcy autobusu do wzmożonej ostrożności. Oskarżony bowiem zachowywał się na drodze co do zasady prawidłowo, jechał częściowo lewym pasem ruchu, następnie zjechał na środkowy. Nie poruszał się po jezdni z nadmierną prędkością czy

chaotycznie. Nic zatem nie wskazywało na to, aby przed samym skrzyżowaniem, w miejscu gdzie jest już linia ciągła, oskarżony postanowił zmienić pas ruchu, zajeżdżając drogę autobusowi.

Odnosząc się do apelacji wniesionej przez oskarżyciela publicznego, uznać ją należy za bezzasadną.

Przenosząc powyższe rozważania na grunt przedmiotowej sprawy stwierdzić należy, iż wymiar kary w postaci 350 stawek dziennych grzywny w wysokości 40 zł. nie nosi cechy rażącej niewspółmierności poprzez swą łagodność. Oskarżyciel publiczny, co do zasady wykazał, że orzeczona wobec oskarżonego kara wymierzona została zbyt łagodnie z tego powodu, że orzeczono ją w granicach minimalnego zagrożenia przewidzianego za popełnione przestępstwo. W ocenie Sądu Okręgowego, dolegliwość wymierzonej oskarżonemu kary nie przekracza stopnia winy, jest współmierna w stosunku do stopnia społecznej szkodliwości przypisanego mu czynu i spełnia zadania społecznego oddziaływania kary i cele szczególnie- prewencyjne. Jest wynikiem trafnej oceny okoliczności przedmiotowych i podmiotowych czynu oraz danych osobopoznawczych oskarżonego i jako spełniające wymogi zakreślone dyrektywami przepisu art. 53 k.k., uznana być musi za karę prawidłowo wyważoną. W żadnym razie, co do kary wymierzonej oskarżonemu nie sposób podnosić zarzut wymierzenia mu kary rażąco niewspółmiernie łagodnej. O rażącej niewspółmierności kary w rozumieniu art. 438 pkt 4 k.p.k. nie można mówić w sytuacji, gdy Sąd wymierzając karę uwzględnił wszystkie okoliczności wiążące się z poszczególnymi ustawowymi dyrektywami i wskaźnikami wymiaru. O rażącej niewspółmierności kary nie można mówić także wówczas, gdy – tak jak było w przedmiotowej sprawie – granice swobodnego uznania sędziowskiego, stanowiącego ustawową (art. 53 § 1 k.k.) zasadę sądowego wymiaru, nie zostały przekroczone. Trzeba pamiętać, że rażąca niewspółmierność kary, o jakiej mowa w art. 438 pkt 4 k.p.k. może zająć tylko wówczas, gdy na podstawie ujawnionych okoliczności, które powinny mieć wpływ na wymiar kary, można by przyjąć, że zachodziłaby wyraźna różnica pomiędzy karą wymierzoną w I instancji, a karą, która byłaby prawidłowa w świetle dyrektyw art. 53 k.k. W przedmiotowej sprawie taka okoliczność nie zachodzi. O rażącej niewspółmierności kary w rozumieniu art. 438 pkt 4 k.p.k. nie można, zatem mówić w sytuacji, gdy Sąd wymierzając karę oskarżonemu, uwzględnił wszystkie okoliczności wiążące się z poszczególnymi dyrektywami i wskaźnikami jej wymiaru. Innymi słowy nie można mówić o rażącej niewspółmierności kary wówczas, gdy granice swobodnego uznania sędziowskiego, będącego zasadą sądowego wymiaru kary, nie zostały przekroczone. W przedmiotowej sprawie nie można mówić zaś o przekroczeniu swobodnego uznania sędziowskiego, ani o nieuwzględnieniu okoliczności wiążących się z ustawowymi dyrektywami. Nie sposób też uznać, aby kara wymierzona oskarżonemu była karą w społecznym odczuciu niesprawiedliwą. Zarzut rażącej niewspółmierności kary, jako zarzut z kategorii ocen można zaś w zasadzie podnieść wówczas, gdy kara jakkolwiek mieści się w granicach ustawowego zagrożenia, nie uwzględnia w sposób właściwy zarówno okoliczności popełnienia przestępstwa jak i osobowości sprawcy, stając się w społecznym odczuciu karą niesprawiedliwą.

Sąd Okręgowy zasądził od oskarżonego na rzecz Skarbu Państwa kwotę 1400 (tysiąc czterysta) zł. tytułem opłaty za II instancję oraz obciążył pozostałymi kosztami postępowania odwoławczego.

Z tych wszystkich względów orzeczono jak w części dyspozytywnej.