

**Sygn. akt: VIII K 161/19**

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 5 czerwca 2019 roku

**Sąd Rejonowy w Toruniu w VIII Wydziale Karnym w składzie:**

Przewodniczący: Sędzia SR Krzysztof Dąbkiewicz

Protokolant: sekr. sądowy Justyna Wierzbicka

przy udziale prokuratora Prokuratury Rejonowej Toruń Centrum – Zachód w Toruniu

po rozpoznaniu w dniu 13 maja i 3 czerwca 2019 r.

sprawy:

**F. K.** - syna M. i A. z d. (...) ur. (...) w T., o nr PESEL (...), zam. w T. ul. (...), legitymującego się dowodem osobistym seria i numer (...) wydany przez (...), karanego sądownie.

/zatrzymanego w dniu 29 grudnia 2018 roku, tymczasowo aresztowanego na mocy postanowienia z dnia 31 grudnia 2018 r. oraz z dnia 20 lutego 2019 r. i 25 marca 2019 r./

**oskarżonego o to, że:**

w dniu 29 grudnia 2018 roku w T. na ul. (...), woj. (...), umyślnie rażąco naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym określone w art. 26 ust. 1 oraz art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym w ten sposób, że kierując samochodem marki (...) nr rej. (...), jadąc na terenie zabudowanym z prędkością co najmniej 85 km/h oraz w sposób nieprawidłowy drogą dwujezdniową tj. jej lewą stroną w kierunku centrum miasta, nie zachował szczególnej ostrożności zbliżając się do przejścia dla pieszych oraz nie podjął żadnych manewrów obronnych, w wyniku czego potrącił prawidłowo przechodzące z prawej strony na lewą (patrząc z punktu widzenia kierunku jazdy w/w pojazdu) przez jezdnię na przejściu dla pieszych E. L. i M. L., które na skutek doznanych w wyniku uderzenia przez w/w pojazd obrażeń ciała zmarły

**tj. o przestępstwo z art 177 § 2 kk**

**orzeka:**

I. Oskarżonego **F. K.** uznaje za winnego popełnienia czynu zarzuconego mu w konkluzji aktu oskarżenia, z tym ustaleniem, iż umyślnie rażąco naruszył również zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym określone w art. 16 ust. 2 i 4 oraz art. 30 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018, poz. 1990) tj. przestępstwa z art. 177 § 2 k.k. i za to na podstawie art. 177 § 2 k.k. wymierza mu karę 6 (sześciu) lat pozbawienia wolności;

II. na podstawie art. 63 § 1 k.k. zalicza oskarżonemu na poczet kary orzeczonej w punkcie I niniejszego wyroku, okres rzeczywistego pozbawienia wolności od dnia 29 grudnia 2018 r. godz. 20:00;

III. na podstawie art. 42 § 1 k.k. orzeka wobec oskarżonego środek karny w postaci zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym na okres lat 12 (dwunastu), a na zasadzie art. 63 § 4 k.k. zalicza oskarżonemu na poczet orzeczonego środka karnego okres zatrzymania prawa jazdy od dnia 29 grudnia 2018 r.;

IV. na podstawie art. 46 § 1 k.k. zasądza od oskarżonego na rzecz M. L.; K. L. oraz P. L. (1) kwoty po 20 000 (dwadzieścia tysięcy) złotych tytułem częściowego zadośćuczynienia za doznaną krzywdę;

V. zasądza od oskarżonego na rzecz oskarżycieli posiłkowych M. L. K. L. oraz P. L. (1) kwotę 1 008 (jeden tysiąc osiem złotych) tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego w sprawie;

VI. zasądza od oskarżonego na rzecz Skarbu Państwa kwotę 600 (sześćset) złotych tytułem opłaty sądowej, oraz obciąża go wydatkami postępowania poniesionymi w sprawie w wysokości 6 580, 35 (sześć tysięcy pięćset osiemdziesiąt złotych trzydzieści pięć groszy).

## UZASADNIENIE

W dniu 29 grudnia 2018 r. F. K. wraz z A. C. około godziny 18:00 wyjechali z (...) do (...). Pojazdem osobowym marki (...) nr rej. (...) kierował F. K., natomiast A. C. siedziała na przednim siedzeniu pasażera z prawej strony kierowcy.

Poruszając się drogą krajową (...), F. K. prowadził pojazd z dużą prędkością. Po drodze wyprzedzał inne samochody, w tym między innymi na wysokości hotelu (...), wyprzedził samochód osobowy marki (...) o nr rej. (...) poruszający się z prędkością ok. 70 km/h, którym kierował J. I., jadący wraz z żoną D. I.. Wykonując manewr wyprzedzania tego pojazdu, F. K., zmusił jadący z naprzeciwka samochód osobowy do zjechania na pobocze, którego kierujący ratował się w ten sposób, unikając czołowego zderzenia. Następnie F. K. kontynuował jazdę do (...), ponownie wyprzedzając kolejne samochody.

***/dowód: zeznania świadka A. C. k. 8-9, 73-74 akt oraz zarejestrowane na rozprawie w dniu 13 maja 2019 r., zeznania świadka J. I. k. 40-41 oraz zarejestrowane na rozprawie w dniu 13 maja 2019 r., zeznania świadka D. I. k. 37-38 oraz zarejestrowane na rozprawie w dniu 13 maja 2019 r.; nagranie z kamery zamontowanej w samochodzie osobowym marki (...) nr rej. (...) k. 44/***

Po dojechaniu do (...) F. K. zatrzymał się na pobliskiej stacji benzynowej, jednakże z uwagi na awarię dystrybutora, ponownie wyjechał na ul. (...), dalej jadąc w stronę centrum miasta. Na ulicę (...) w tym miejscu składały się dwie jezdnie, przeznaczone do ruchu jednokierunkowego, rozdzielone pasem zielonym. Jezdnia ta przed miejscem zdarzenia, w miejscu jego zaistnienia, a także za miejscem wypadku przebiegała łukiem w lewo. Przeznaczona do ruchu w kierunku centrum miasta miała nawierzchnię asfaltową o szerokości 7,2 metra, podzieloną oznakowaniem poziomym na dwa pasy ruchu. Krawędzie jezdni wyznaczone były krawężnikami, obniżonymi prawie do poziomu jezdni. Na obydwu pasach ruchu, jezdni przeznaczonej do jazdy w kierunku centrum (...), znajdowały się znaki ostrzegawcze A-16. Linia dzieląca jezdnię na pasy ruchu wyznaczona była pojedynczą białą ciągłą linią, która przechodziła w pojedynczą białą linię przerywaną. Po obydwu stronach jezdni, poza nią, przed przejściem dla pieszych i przejazdem dla rowerzystów, występowało oznakowanie pionowe – przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów. Przez jezdnię wyznaczone było również oznakowanie poziome - przejście dla pieszych.

***/dowód: zeznania świadka A. C. k. 8-9, 73-74 akt oraz zarejestrowane na rozprawie w dniu 13 maja 2019 r., opinia nr 18/19 dotycząca wypadku drogowego zaistniałego w dniu 29 grudnia 2018 r. na ul. (...) w (...) wydana na podstawie interdyscyplinarnej ekspertyzy kryminalistycznej przez biegłych lek. med. Sąd. P. S. i mgr. inż. W. G. biegłego z zakresu badań wypadków drogowych, techniki samochodowej i ruchu (s. 5-8) k. 291 akt/***

W czasie gdy F. K. dojeżdżał do przejścia dla pieszych, które znajdowało się na wysokości ul. (...) w (...), była to pora nocna, mżył deszcz, jezdnia była mokra. Bezpośrednio przed przejściem dla pieszych, na pasie zieleni rozdzielającym jezdnie ulicy (...), znajdował się słup lampy oświetlenia ulicznego, z punktem świetlnym zwróconym ku jezdni.

***/dowód: opinia nr 18/19 dotycząca wypadku drogowego zaistniałego w dniu 29 grudnia 2018 r. na ul. (...) w (...) wydana na podstawie interdyscyplinarnej ekspertyzy kryminalistycznej przez***

***biegłych lek. med. Sąd. P. S. i mgr. inż. W. G. biegłego z zakresu badań wypadków drogowych, techniki samochodowej i ruchu (s. 27) k. 291 akt/***

Kontynuując jazdę ul. (...) w stronę centrum (...), F. K. poruszał się lewym pasem ruchu. Prawy bok jego pojazdu znajdował się w sąsiedztwie linii oznakowania poziomego, dzielącego jezdnię na pasy ruchu. Przed jego samochodem i obok niego nie poruszały się żadne inne pojazdy. W momencie gdy znajdował się około 85 metrów przed przejściem dla pieszych zlokalizowanym przy ul. (...) w (...), prowadził pojazd z prędkością co najmniej 85 km/h. W tym miejscu obowiązywała administracyjnie dopuszczalna prędkość nieprzenosząca 50 km/h. W tym samym czasie gdy pojazd marki (...) nr rej. (...) kierowany przez F. K. znajdował się około 85 metrów od wyżej wskazanego przejścia dla pieszych, na przejście to weszły M. L. wraz z córką E. L., przekraczały one jezdnię z prawej na lewą stronę jezdni dla kierunku samochodu kierowanego przez F. K.. Poruszały się one bliższą przyśrodkową lub środkową częścią długości przejścia dla pieszych i szły z prędkością odpowiadającą prędkości, z pogranicza wolnego i normalnego chodu, wynoszącą około 4 km/h (1,1 m/s). Odległość w jakiej M. L. oraz E. L., znajdowały się w relacji do nadjeżdżającego pojazdu, powodowała, że miały one możliwość oceny jego prędkości.

***/dowód: zeznania świadka A. C. k. 8-9, 73-74 akt oraz zarejestrowane na rozprawie w dniu 13 maja 2019 r., opinia nr 18/19 dotycząca wypadku drogowego zaistniałego w dniu 29 grudnia 2018 r. na ul. (...) w (...) wydana na podstawie interdyscyplinarnej ekspertyzy kryminalistycznej przez biegłych lek. med. Sąd. P. S. i mgr. inż. W. G. biegłego z zakresu badań wypadków drogowych, techniki samochodowej i ruchu (s. 26-27 i 30-32) k. 291 akt/***

Odległość około 85 metrów jaka dzieliła pojazd marki (...) nr rej. (...) od przejścia dla pieszych przez które przechodziły M. L. oraz E. L., F. K. pokonał prowadząc pojazd z tą samą prędkością około 85 km/h, a zatem z wyższą od dopuszczalnej administracyjnie w tym miejscu o 35 km/h. Z kolei przechodzące przez jezdnię piesze M. L. oraz E. L. zdołały pokonać odcinek długości około 4 metrów. F. K. nie dostrzegając wyżej wymienionych osób, oraz nie zwalniając prędkości prowadzonego przez siebie pojazdu jak również nie podejmując żadnych manewrów obronnych, wjechał na przejście dla pieszych i w około połowie długości przejścia dla pieszych – patrząc dla kierunku jazdy samochodu marki (...) nr rej. (...), prawą przyśrodkową częścią szerokości przodu pojazdu uderzył najpierw w M. L., która bezpośrednio po tym uderzeniu, uderzyła swoją prawą stroną ciała, w lewą stronę ciała E. L.. Na skutek powyższego M. L. głową uderzyła w szybę czołową samochodu, bliżej przodu pojazdu i jej dolnej krawędzi. Po uderzeniu zarówno M. L. oraz E. L. zostały przemieszczone wzdłuż ulicy, w kierunku ruchu pojazdu i w prawo względem miejsca kolizji.

***/dowód: wyjaśnienia oskarżonego k. 95-96 akt oraz zarejestrowane na rozprawie w dniu 13 maja 2019 r. 00:14:52 ; opinia nr 18/19 dotycząca wypadku drogowego zaistniałego w dniu 29 grudnia 2018 r. na ul. (...) w (...) wydana na podstawie interdyscyplinarnej ekspertyzy kryminalistycznej przez biegłych lek. med. Sąd. P. S. i mgr. inż. W. G. biegłego z zakresu badań wypadków drogowych, techniki samochodowej i ruchu (s. 22-23) k. 291 akt, symulacja komputerowa płyta DVD załącznik do opinii/.***

W następstwie potrącenia M. L. doznała licznych oraz rozległych obrażeń ciała w postaci obrażeń zewnętrznych, obrażeń w zakresie jamy czaszki, klatki piersiowej i szyi, jamy brzusznej, w zakresie kręgosłupa, kości miednicy, tkanek miękkich i kości kończyny dolnej lewej oraz prawej oraz obrażeń w zakresie kończyn górnych w następstwie których zmarła. Bezpośrednią przyczyną zgonu był uraz wielonarządowy, a w szczególności uraz centralnego układu nerwowego. Z kolei E. L. doznała licznych oraz rozległych obrażeń zewnętrznych, obrażeń w zakresie jamy czaszki, klatki piersiowej i szyi, w zakresie kręgosłupa, tkanek miękkich i kości kończyny dolnej lewej oraz prawej, w następstwie czego poniosła śmierć. Bezpośrednio przyczyną zgonu były następstwa pourazowego uszkodzenia centralnego układu nerwowego.

***/dowód: protokół oględzin i otwarcia zwłok k. 252-256 oraz opinia sądowo-lekarska biegłego lek. med. sąd. P. S. k. 257 akt; protokół oględzin i otwarcia zwłok k. 138-140, opinia sądowo-lekarska biegłego lek. med. sąd. P. S. k. 141 akt/.***

W chwili wypadku F. K. był trzeźwy nie znajdował się również pod wpływem środków narkotycznych. Również M. L. oraz E. L. nie znajdowały się pod wpływem alkoholu lub innego podobnie działającego środka.

***/dowód: opinie z badań kryminalistycznych do sprawy L.dz. D-650/18 (...)w (...) k. 185-198 akt; sprawozdanie z badań nr Alk 48/19 k. 230-231, sprawozdanie z badań nr Alk nr 49/19 k. 228-229/***

**Oskarżony F. K.** przyznał się do popełnienia zarzuconego mu czynu. Będąc słuchanym w toku postępowania przygotowawczego w dniu 31 grudnia 2018 r. wyjaśnił, iż jadąc samochodem marki (...), gdy znajdował się na wysokości (...) przy ul. (...), zauważył w ostatnim momencie na przejściu dla pieszych dwóch przechodniów. Jak podał, próbował w ostatniej chwili hamować i chciał z lewej strony wyminąć tych pieszych, ale nie udało mu się i w nich uderzył. Wyjaśnił również, iż nie wie z której strony piesze weszły na jezdnię (vide: protokół przesłuchania z dnia 31 grudnia 2018 r. k. 95-96 akt). W toku postępowania przed Sądem w dniu 13 maja 2019 r. oskarżony również przyznał się do popełnienia zarzuconego mu czynu, odmówił jednak składania wyjaśnień, a następnie podtrzymał je po ich odczytaniu przez Sąd (vide: k. 389v akt).

Sąd nie dał wiary wyjaśnieniom oskarżonego w których wskazał, iż w ostatniej chwili podjął manewr obronny w postaci hamowania, jak i w tej części w której utrzymywał, że próbował z lewej strony wyminąć pokrzywdzone znajdujące się na przejściu dla pieszych. W ocenie Sądu wyjaśnienia te zmierzają do pomniejszenia swej winy, a w efekcie do ograniczenia zakresu odpowiedzialności za zaistniały w dniu 29 grudnia 2018 r. wypadek drogowym w następstwie którego śmierć poniosły M. L. oraz jej 18 - letnia córka E. L..

Odmowa przyznania waloru wiarygodności wyjaśnieniom oskarżonego w podniesionej wyżej części, oparta była na konstatacji, iż twierdzenia te nie pokrywały się z zeznaniami tak naprawdę jedyne istotnego świadka, który mógł rzucić więcej światła na okoliczności w jakich doszło do powstania wypadku, tj. świadka A. C.. Wprawdzie świadek ten będąc słuchanym w dniu 29 grudnia 2018 r. zeznała, iż „F. z tego co pamiętam jeszcze przed uderzeniem w te osoby zaczął hamować i coś krzyknął” (vide: protokół przesłuchania z dnia 29 grudnia 2018 r. k. 9 akt). Jednakże składając depozycje po raz drugi w toku postępowania przygotowawczego w dniu 31 grudnia 2018 r., podała już, że „ja naprawdę nie pamiętam byłam w takim szoku. Wydaje mi się, że F. dosłownie przed zderzeniem coś krzyknął, ale nie wiem co (...) ja nie jestem w stanie powiedzieć czy on zaczął hamować i uderzyliśmy czy najpierw uderzyliśmy i zaczął hamować” (vide: protokół przesłuchania z dnia 31 grudnia 2018 r. k. 74 akt). Stanowisko te świadek A. C. w pełni podtrzymała przed Sądem w toku postępowania dowodowego, stwierdzając w toku swobodnej wypowiedzi, że „nie pamiętam czy oskarżony hamował przed potrąceniem tych dwóch osób (vide: k. 389 akt – zarejestrowane na rozprawie 00:18:53 w dniu 13 maja 2019 r.). Po odczytaniu depozycji, które świadek A. C. złożyła w toku postępowania przygotowawczego podtrzymała je w całości (vide: k. 389v-390 akt).

Powyższych depozycji nie można lekceważyć ani traktować w kategoriach mało znaczących. Wręcz przeciwnie wynikają z nich dwie ważne kwestie. Po pierwsze świadek A. C. w sumie podczas trzykrotnego składania zeznań nigdy nie wskazała, aby oskarżony bezpośrednio przed potrąceniem obu pokrzywdzonych, w celu ich omięcia lewą stroną, podejmował jakikolwiek manewr obronny w postaci zmiany kierunku ruchu, czy też toru jazdy kierowanego przez siebie pojazdu.

Zdaniem Sądu nie wynika to z „jakiegoś” przeoczenia. Nie wynika to też z niepamięci będącej pochodną szoku, w jakim znalazła się świadek A. C. na skutek zaistniałego zdarzenia, do czego – w świetle wskazań wiedzy oraz zasad doświadczenia życiowego – zdaniem Sądu zapewne doszło. W końcu była uczestnikiem wypadku w którym śmierć poniosły dwie osoby. Niecodziennie zdarza się brać udział w tak dramatycznym zdarzeniu. Świadek widziała naocznie jego tragiczne konsekwencje oraz cały kontekst sytuacyjny w jakim niespodziewanie się znalazła. Wszystko to mogło wpłynąć nie tylko na zdolność zapamiętywania ale też spostrzegania określonych faktów i zdarzeń. Tym bardziej, że zdarzenie miało charakter nagły, charakteryzowało się bardzo dynamicznym przebiegiem, wypadek trwał wszak ledwie kilku sekund.

Jednakże w ocenie Sądu żadna z tych okoliczności nie wpłynęła na treść depozycji świadka. Należy bowiem uważnie pochylić się nad treścią wszystkich trzech zeznań złożonych przez świadka A. C., by dostrzec, że w istocie rzeczy są one bardzo konsekwentne i zbliżone gdy chodzi o poszczególne składowe jej relacji, w każdym wypadku zamykają się, czy też ograniczają do tych samych okoliczności wiernie powtarzanych podczas kolejnych przesłuchań. Są one też stanowcze, ich analiza pozwala na konkluzję, że nigdy nie były one ani wzbogacone przez dodatkowe elementy, ani też ich pozbawiane -np. na skutek zapomnienia. Wszystko to zdaniem Sądu wskazuje, że świadek A. C. bardzo wiernie, realnie i zgodnie z tym co zapamiętała opisuje przebieg wydarzeń, które zaistniały tempore criminis. W konsekwencji depozycje tego świadka zostały przez Sąd uznane za w pełni wiarygodne.

W tej sytuacji można było i należało wysnuć wniosek, że skoro świadek A. C. wskazuje na to, że oskarżony hamował, ale nie jest jedynie pewna w jakim momencie podjął ten manewr - czy tuż przed, czy też już po uderzeniu w pokrzywdzone znajdujące się na przejściu dla pieszych – to z całą pewnością podałaby – czy to składając zeznania w toku postępowania przygotowawczego, względnie przed Sądem - że oskarżony niezależnie od wyżej wymienionego manewru obronnego, próbował też wyminąć z lewej strony obie pokrzywdzone. Jest to stanowisko tym bardziej uzasadnione, gdy nie straci się z pola widzenia tego, że świadek A. C. jest jedną z najbliższych osób dla oskarżonego, z którym do dnia 29 grudnia 2019 r. pozostawała de facto w związku konkubinackim. Jeżeli uwzględni się powyższą – jakże przecież ważną – okoliczność, to nie sposób żądną miarą przyjąć, że świadek – obojętnie już na jakim etapie postępowania karnego – nie podałaby tak relewantnej z perspektywy oskarżonego okoliczności.

Zdaniem Sądu świadek nie wskazuje na taką okoliczność tylko z jednego względu. Po pierwsze mówi szczerze to co zapamiętała i widziała, bez żadnych przejawów, a tym bardziej konfabulacji. Po drugie, w świetle logiki i porządku zaistniałych zdarzeń, po prostu taka rzekoma próba ominięcia z lewej strony pokrzywdzonych M. L. oraz E. L. nie została przez oskarżonego podjęta. Nie została podjęta bo w realiach dotyczących czasu i miejsca w jakim doszło do wypadku, nie mogła być fizycznie wykonana. W kontekście tego twierdzenia, koniecznym jest zatem dostrzeżenie, że oskarżony w chwili gdy potrafił pokrzywdzone na przejściu dla pieszych, poruszał się lewym pasem jezdni przy ul.(...), co potwierdzają zeznania świadka A. C.. Nie miał tym samym – mówiąc kolokwialnie - gdzie uciekać, bo po jego lewej stronie znajdował się szeroki pas zieleni oddzielający dwa pasy ruchu jezdni jednokierunkowej prowadzącej w stronę (...). Podjęcie manewru o jakim oskarżony mówi, nie było zatem fizycznie możliwe.

Jakkolwiek należy również podnieść w tym miejscu, że wyjaśnieniom oskarżonego, które zostały w tym miejscu poddane bliższej analizie, przeczy również dowód z opinii wydanej na podstawie interdyscyplinarnej ekspertyzy kryminalistycznej przez biegłych lek. med. Sąd. P. S. i mgr. inż. W. G. biegłego z zakresu badań wypadków drogowych, techniki samochodowej i ruchu. Uwadze nie mogą bowiem ujść te ustalenia biegłych, w których wskazali, że „ślady widoczne na jezdni, utrwalone fotograficznie, zezwalają na stwierdzenie, iż do kolizji doszło nie dalej jak w około połowie długości przejścia dla pieszych – patrząc dla kierunku jazdy samochodu (...)” oraz „Ślady przy samochodzie (...) nr rej. (...), powstałe w kontakcie z pieszymi, usytuowane w przyśrodkowej prawej części szerokości przodu”, wreszcie „do uderzenia w pieszą M. L. doszło prawą przyśrodkową częścią szerokości przodu pojazdu” (vide: opinia nr 18/19 dotycząca wypadku drogowego zaistniałego w dniu 29 grudnia 2018 r. na ul. (...) w (...) wydana na podstawie interdyscyplinarnej ekspertyzy kryminalistycznej przez biegłych lek. med. sąd. P. S. i mgr. inż. W. G. biegłego z zakresu badań wypadków drogowych, techniki samochodowej i ruchu /s. 21-22/ k. 291 akt).

Druga ważna rzecz, która wynika z depozycji świadka A. C., to kwestia ewentualnego manewru obronnego w postaci hamowania. Wyżej już szeroko omówiono, iż relacji tej osoby nie można uznać za potwierdzające wyjaśnienia oskarżonego. Oczywiście – mając na uwadze wątpliwości świadka w tym zakresie - pozornie mogłoby się wydawać, iż w tej sytuacji zastosowanie znajdzie regułę in dubio pro reo. Rzecz jednak w tym, iż powyższa zasada – statuowana w art. 5 § 2 k.p.k. – nie może być postrzegana w uproszczony sposób. Do jej zastosowania nie jest wystarczające, podyktowane treścią sprzecznych dowodów występowanie konkurencyjnych wersji zdarzenia. Umocowanie dla sięgnięcia po tę instytucję stanowi dopiero brak możliwości ustalenia, przy zastosowaniu dyrektyw art. 7 k.p.k., dominacji jednej z nich. Nakaz rozstrzygnięcia wątpliwości na korzyść oskarżonego aktywizuje się dopiero w

ostateczności i w żadnym razie nie sprowadza się do obowiązku rekonstruowania faktów w oparciu o najkorzystniejsze dla oskarżonego warianty.

Taki przypadek nie zachodzi wszak *in concreto* w niniejszej sytuacji procesowej. Konkluzywne znaczenie w tym przedmiocie posiadają bowiem ustalenia biegłych sporządzających opinię nr 18/19, którzy stanowczo stwierdzili, że „w chwili wchodzenia przez piesze na przejście dla pieszych, samochód (...) poruszający się przed wypadkiem z prędkością 85 km/h, znajdował się od tych pieszych w odległości około 85 m.” oraz „samochód osobowy (...) nr rej. (...) w chwili kolizji, poruszał się z prędkością około 85 km/h” (vide: opinia nr 18/19 dotycząca wypadku drogowego zaistniałego w dniu 29 grudnia 2018 r. na ul. (...) w (...) wydana na podstawie interdyscyplinarnej ekspertyzy kryminalistycznej przez biegłych lek. med. sąd. P. S. i mgr. inż. W. G. biegłego z zakresu badań wypadków drogowych, techniki samochodowej i ruchu /s. 31/ k. 291 akt). Przy czym - jak to biegły W. G. wskazał na rozprawie w dniu 3 czerwca 2019 r. – była to prędkość określona w absolutnie minimalnym zakresie (vide: zeznania zarejestrowane na rozprawie w dniu 3 czerwca 2019 r. 00:10:15 – 00:11:28). Z powyższego jednoznacznie zatem wynika, iż prędkość pojazdu prowadzonego przez oskarżonego zarówno bezpośrednio przed wypadkiem jak i w momencie potrącenia pokrzywdzonych M. L. oraz E. L. nie uległa zmianie, co wyklucza twierdzenie oskarżonego, iż bezpośrednio przed potrąceniem pieszych podjął manewr obronny w postaci hamowania. Warto w tym miejscu odwołać się do zeznań świadka Z. Z., który w chwili zaistnienia wypadku znajdował się na parkingu CH Kometa idąc w stronę przejścia przy ul. (...), który jednoznacznie zeznał, iż „ja oddźwięków hamowania, pisku opon nie słyszałem” (vide: protokół przesłuchania świadka Z. Z. k. 70v akt). A także zwrócić uwagę na treść depozycji świadka K. K., który mijał się z pokrzywdzonymi bezpośrednio przed ich potrąceniem, mianowicie świadek wskazał, iż „zobaczyłem, że od strony ul. (...) lewym pasem jedzie pojazd koloru ciemnego, on jechał bardzo szybko, myślę, że mógł jechać z prędkością co najmniej 100 km/h albo i więcej (...) po chwili usłyszałem uderzenie” (vide: protokół przesłuchania świadka K. K. k. 31v akt).

Sąd w całości podzielił wnioski i ustalenia wynikające z opinii nr 18/19 dotyczącej wypadku drogowego zaistniałego w dniu 29 grudnia 2018 r. na ul. (...) w (...) wydaną na podstawie interdyscyplinarnej ekspertyzy kryminalistycznej przez biegłych lek. med. sąd. P. S. i mgr. inż. W. G. biegłego z zakresu badań wypadków drogowych, techniki samochodowej i ruchu. Opinia ta została sporządzona w sposób kompetentny, w oparciu o wskazane źródła i nie ma żadnych podstaw do kwestionowania jej wiarygodności. Opinia jest jasna, przejrzysta, nie zawiera wewnętrznych sprzeczności. Została sporządzona przez fachowców w swych dziedzinach wiedzy, jej wnioski końcowe są rzetelnie uzasadnione ze wskazaniem przesłanek w oparciu o które została wydana, wszelkie kwestie zostały dodatkowo wyjaśnione na rozprawie w dniu 3 czerwca 2019 r. podczas której biegli udzielili wyczerpujących odpowiedzi na pytania stron i Sądu. Opinia pisemna zawierała szczegółowe sprawozdania z dokonanych czynności i spostrzeżeń oraz oparte na nich wnioski, czyniąc zadość wymogom nakazanych przez normę zawartą w art. 200 § 2 k.p.k. Analiza przedmiotowego dowodu doprowadziła Sąd do przekonania, że biegli przy wykorzystaniu posiadanych wiadomości specjalnych w oparciu o wszystkie – we wzajemnym powiązaniu – ujawnione w toku postępowania przygotowawczego oraz przewodu sądowego materiały dowodowe (osobowe źródła dowodowe, szkic miejsca wypadku drogowego, dokumentacja fotograficzna, wynikająca z tego ostatniego pozycja powypadkowa samochodu osobowego marki (...), protokół oględzin pojazdu, warunki drogowe i atmosferyczne, ukształtowanie miejsca, rodzaj i miejsce obrażeń doznanych przez pokrzywdzone) dokonali właściwego i poprawnego odtworzenia przebiegu zdarzenia. Argumenty zawarte w opinii oraz zaprezentowane przez biegłych na rozprawie, pozwoliły Sądowi na wszechstronną kontrolę zaprezentowanych przez nich wniosków, a w konsekwencji na przyjęcie opinii jako zasadnej. Biegli wykazali drogę, która doprowadziła ich do odpowiedzi na postawione pytania, przedstawili sposób i metodę badań, wskazali wyczerpujące informacje co do ustalonych faktów i podstaw dokonanych ustaleń, założeń (twierdzeń naukowych) na podstawie których wyjaśnili i ocenili ustalone fakty, a także fachowo wyjaśnili przekonującymi argumentami przyjęte wnioski i ostateczne konkluzje. Tym samym – zdaniem Sądu - wskazane wyżej okoliczności warunkowały prawidłową ocenę rzetelności przeprowadzonych badań, zasadności dokonanych ustaleń, zupełności i trafności zawartych wniosków i ocen.

Biegły W. G. na rozprawie w dniu 3 czerwca 2019 r. szczegółowo i kompetentnie wyjaśnił sposób oraz metodę za pomocą której dokonano obliczenia prędkości pojazdu jakim poruszał się oskarżony. Jak wskazał biegły „prędkość

została określona w zakresie absolutnie minimalnym na podstawie tzw. rozwinięcia pieszego, gdzie dodatkowo opisałem, iż zostało to rozwinięcie zmniejszone przez kolidowanie pieszej z drugą pieszą zanim weszła w całkowity kontakt z pojazdem. Jej kończyny zostały przytrzymane przez tę drugą pieszą i głowa nie mogła aż tak daleko się przemieścić. Gdyby była tylko jedna osoba piesza to przemieszczenie głową byłoby dalej, wyżej i to rozwinięcie byłoby większe i tym samym i prędkość można by określić na wyższą (vide: ustna opinia biegłego zarejestrowana na rozprawie w dniu 3 czerwca 2019 r. 00:10:15 – 00:11:28). Jednocześnie biegły podtrzymał dotychczasowe stanowisko, iż „materiał dowodowy nie pozwolił na określenie w jaki sposób piesze przemieściły się względem pojazdu przy ruchu tego pojazdu od miejsca kolizji do miejsca zatrzymania”. Aczkolwiek wyraźnie stwierdził, że „jednak nie jest z gruntu rzeczy istotne ile leciał i ile sunął (człowiek), tylko ostateczna odległość” (vide: ustna opinia biegłego zarejestrowana na rozprawie w dniu 3 czerwca 2019 r. 00:15:53). Jak wskazał dalej, „jeżeli nie dochodzi do wtórnego kontaktu to strictly sposób przemieszczania się nad dachem czy ponad dachem ale obok pojazdu, czy tylko obok pojazdu jest już tylko elementem nie wpływającym na obliczenia” (vide: ustna opinia biegłego zarejestrowana na rozprawie w dniu 3 czerwca 2019 r. 00:17:40).

Wyjaśniając sposób obliczeń prędkości pojazdu oskarżonego, biegły W. G. szczegółowo przeanalizował ewentualny wpływ masy ciała oskarżonego i pasażerki oraz pokrzywdzonych na ewentualne ustalenia w tym przedmiocie. Jak wskazał „nie było informacji co do masy ciała kierującego i pasażerki, dzisiaj widzę, że powinienem przyjąć znacznie większą masę, nie 75 kg., ale ok. 110 kg. może nawet i nie wiem jakiej masy ciała była pasażerka, ale przy tym rzędzie wielkości nie ma to istotniejszego wpływu” to są „dziesiąte części kilometrów na godzinę, tutaj byłyby różnice ewentualnie” (vide: ustna opinia biegłego zarejestrowana na rozprawie w dniu 3 czerwca 2019 r. 00:18:40 – 00:19:27).

Odnosząc się natomiast do masy ciała pokrzywdzonych – których nie znał – podał, że „można stwierdzić, że masa ma jakiś tam wpływ na sposób kolidowania. Energia nie ginie gdzieś tam, jeżeli nadajemy energię jakiemuś przedmiotowi w wyniku uderzenia, to trzeba tę energię stracić, czyli samochód po uderzeniu poruszałby się z mniejszą prędkością i zatrzymałby się na krótszym odcinku drogi. Czyli gdyby masa była wyższa, a samochód zatrzymałby się w tym samym miejscu no to można przyjąć, że w wyniku uderzenia stracił większą część energii, czyli przed uderzeniem poruszał się z prędkością wyższą niż faktycznie została w opinii opisana. Byłyby to dziesiątki części kilometra” (vide: ustna opinia biegłego zarejestrowana na rozprawie w dniu 3 czerwca 2019 r. 00:19:27 do 00:20:47). Jak dalej podał, większa masa ciała skutkowałaby większą utratą prędkości pojazdu. Mniejsza mogłaby skutkować mniejszą, ale są to dziesiątki części kilometra na godzinę i praktycznie z punktu widzenia analizy dalszej części zdarzenia jest to element nieistotny, bo jak wykazałem możliwości uniknięcia wypadku były nie jedna, nie dwie a nawet trzy” (vide: ustna opinia biegłego zarejestrowana na rozprawie w dniu 3 czerwca 2019 r. 00:20:50 do 00:21:15).

Biegły przekonująco ustosunkował się również do pytań obrony dotyczących ewentualnego oślepienia oskarżonego przez odbłysek lampy nad przejściem dla pieszych od mokrej jezdni. Podał w tym zakresie, że „co do odbijania się światła od wilgotnej nawierzchni raczej trudno, gdy jest pokryta warstwą wody, czyli jako lustro występuje w tym momencie możemy mówić o czymś takim, ale gdy powierzchnia jest tylko ciemna od wilgoci to moim zdaniem takiego efektu nie ma i tak ze zdjęć wynika, że ta nawierzchnia nawet w światłach to nie ma tego efektu (vide: ustna opinia biegłego zarejestrowana na rozprawie w dniu 3 czerwca 2019 r. 00:34:51).

Ostatecznie wreszcie biegły W. G. stanowczo wskazał też z jakiego materiału dowodowego korzystał przy wykonywaniu opinii. Podkreślając, że jego podstawę stanowiły także osobowe źródła dowodowe (00:48:37-00:48:59) w postaci zeznań świadków, co szczegółowo wskazano na stronie 9 sprawozdania z badań ((vide: ustna opinia biegłego zarejestrowana na rozprawie w dniu 3 czerwca 2019 r. 00:14:00).

Powyższe uwagi odnośnie rzetelności, pełności oraz jasności należy też w całej rozciągłości odnieść w stosunku do opinii sądowno lekarskich sporządzonych przez lek. med. sąd. P. S. na okoliczność przyczyn zgonu M. L. oraz E. L..

Walor wiarygodności przyznano również opiniom sporządzonym przez biegłą T. N. z (...) w (...) (...) w (...), a które dotyczyły badań na zawartość alkoholu w organizmie M. L. i E. L.. Podobnie należy wartościować opinię biegłego

z (...)w (...)dr. n. med. J. C. sporządzoną na okoliczność zawartości alkoholu lub innego środka odurzającego w organizmie oskarżonego.

Sąd dał wiarę dokumentom zebranych w sprawie (protokoły oględzin, szkic z miejsca zdarzenia, dokumentacja fotograficzna, odpisy wyroków, dane o karalności oskarżonego) i zawnioskowanym do ujawnienia na rozprawie, bowiem ich treść jest jasna i czytelna, a nadto zostały sporządzone przez uprawnione do tego organy, po przeprowadzeniu stosownych czynności, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Wartość dowodowa powyższych dowodów nie była też kwestionowana przez żadną ze stron niniejszego postępowania.

Zeznania świadków R. Z., Ł. K. oraz B. P. miały znaczenie o tyle, że precyzyjnie opisywały powypadkowe położenie ciał obu pokrzywdzonych, co miało ważne znaczenie dla rekonstrukcji wypadku, w szczególności sposobu poruszania się i prędkości pojazdu prowadzonego przez oskarżonego. A nadto drażonego przez obronę, faktu rzekomej możliwości przemieszczania ciał pokrzywdzonych już po zaistnieniu wypadku przez bliżej nieokreślone osoby.

Zauważyć zatem trzeba, że świadek R. Z., był jedną z pierwszych osób, jakie przybyły na miejsce zdarzenia tuż po jego zaistnieniu. Jak zeznał: „Wybiegłem z auta narzeczona została w środku. Wówczas zobaczyłem, że na jezdni na prawym pasie ruchu, przy krawężniku leży młoda kobieta (Ofiara nr 1 na Szkicu), leżała w odległości około 30-40 metrów za przejściem dla pieszych, w stronę centrum miasta. Rozpoczęła się jej reanimacja (...) Wówczas zauważyłem, że w odległości około 70-80 metrów za przejściem dla pieszych stoi samochód marki (...) koloru ciemnego, ten sam którego widzieliśmy na trasie podczas brawurowej jazdy (...) Po chwili zobaczyłem drugą potrąconą kobietę (Ofiara nr 2 na Szkicu), leżała ona na jezdni w odległości 20-30 metrów od pierwszej potrąconej kobiety w stronę centrum miasta” Leżała bliżej samochodu marki (...). Nie potrafię określić, jaka odległość dzieliła tę kobietę od samochodu marki (...), ale mogło to być kilkanaście metrów. Ona także była reanimowana. Po około 3-4 minutach na miejsce wypadku przyjechała policja, następnie dwie karetki pogotowia” (vide: protokół przesłuchania świadka R. Z. k. 164 akt oraz zeznania zarejestrowane na rozprawie w dniu 13 maja 2019 r.). Jednocześnie świadek dołączył do protokołu odrębny szkic sytuacyjny z usytuowaniem na jezdni kobiet i samochodu marki (...).

Świadek Ł. K. zeznał z kolei, że „Po przybyciu na miejsce w pierwszej kolejności zauważyliśmy dwie kobiety, leżące na prawym pasie ruchu, patrząc w kierunku centrum. Były w trakcie reanimacji, którą prowadzili przechodnie. W tej samej chwili na miejscu pojawiły się dwie karetki pogotowia (...) Jedna z kobiet leżała kilkanaście metrów od pojazdu na prawym pasie ruchu, patrząc w stronę (...), przy krawężniku. Kobieta ta miała na sobie ciemne ubranie, na głowie miała założony kaptur, twarzą była zwrócona do osi jezdni. Druga z kobiet leżała kilka metrów za nią, bliżej przejścia dla pieszych, też przy krawężniku (...) Ta kobieta leżała około 30-40 metrów za przejściem dla pieszych, w stronę centrum miasta, druga leżała około 10 metrów za nią (...) w tym czasie karetki pogotowia zabrały poszkodowane kobiety do szpitali. Kobiety na pewno były cały czas nieprzytomne” (vide: protokół przesłuchania świadka Ł. K. k. 177v-178 akt oraz zarejestrowane na rozprawie w dniu 13 maja 2019 r.).

Wreszcie świadek B. P. podał, że „Na miejscu wypadku zastaliśmy samochód osobowy marki (...) (...) który stał na jezdni, na lewym pasie ruchu w kierunku centrum miasta, w odległości około 50 metrów od przejścia dla pieszych (...) Dodaję, że jak przybyliśmy na miejsce wypadku, to w tym samym czasie przyjechała karetka pogotowia, a za nią następna karetka. Jedna z potrąconych kobiet leżała na prawym pasie jezdni ul. (...), z tego co pamiętam to leżała po skosie przy krawężniku, głową skierowaną w stronę (...), była reanimowana przez osobę postronną, kobieta ta była otoczona przez inne osoby. Kobieta ta leżała mniej więcej na wysokości pojazdu marki (...), znajdującego się na lewym pasie jezdni ul. (...) Druga z potrąconych kobiet leżała około 7 metrów przed tą kobietą lub za nią nie pamiętam tego, także na prawym pasie ruchu przy krawężniku. Także była reanimowana (...) Przybyłe na miejsce dwie załogi karetek reanimowały potrącone kobiety. Reanimacje trwały około kilkunastu minut, następnie kobiety zostały zabrane do (...) szpitali (vide: protokół przesłuchania świadka B. P. k. 157v-158 akt oraz zarejestrowane na rozprawie w dniu 13 maja 2019 r.).

W ocenie Sądu wszystkie wskazane wyżej depozycje zasługują na danie im waloru wiarygodności, wzajemnie pokrywają się i są zgodne co do najistotniejszych szczegółów, stanowiąc jednolitą logicznie uzasadnioną całość.

Wynika też z nich jednoznacznie, iż ciała pokrzywdzonych nie były przemieszczane po drodze, że w miejscu gdzie pokrzywdzone po potrąceniu upadły, znajdujące się w pobliżu osoby, niezależnie od siebie, natychmiast podjęły czynności reanimacyjne, które trwały aż do czasu przybycia na miejsce zdarzenia dwóch karetok ratunkowych, których personel przejął dalsze działania. Powyższe wynika zresztą też z zeznań świadka D. I., która podała, że „Zobaczyliśmy, że przy prawej krawędzi jezdni na jezdni leży młoda dziewczyna, nie ruszała się. Przy niej już była jakaś kobieta i ją reanimowała. Mąż wtedy i jeszcze inne osoby pytały się tej kobiety czy ją zmienić przy masażu serca, ale ona odpowiedziała, że jest przeszkolona i sobie poradzi. Kawalek dalej na jezdni przy prawej krawędzi leżała druga kobieta która była starsza. Przy tej drugiej kobiecie były już jakieś osoby, które sprawdzały czynności życiowe tej osoby (vide: protokół przesłuchania świadka D. I. k. 37v-38 akt oraz zarejestrowane na rozprawie w dniu 13 maja 2019 r.). Identycznie zeznał świadek J. I. (vide: protokół przesłuchania świadka J. I. k. 40v-41 akt oraz zarejestrowane na rozprawie w dniu 13 maja 2019 r.). Również te zeznania Sąd uznał za wiarygodne, nie dopatrując się żadnych podstaw, które mogłyby podważać, ich rzetelność, tym bardziej, że korespondowały one z wyżej omówionymi depozycjami świadków R. Z., Ł. K., B. P. oraz Z. Z..

Ważne znaczenie w tym zakresie posiadają właśnie zeznania świadka Z. Z., który – praktycznie jako pierwszy – pojawił się przy pokrzywdzonych bezpośrednio po ich potrąceniu. Świadek ten podał, że „Po wejściu na wysokość ulicy zauważyłem na jezdni w kierunku centrum, na prawym pasie leżała osoba z prostopadle do krawędzi jezdni z głową skierowaną do środka osi jezdni. Wydaje mi się, że ta osoba leżała w odległości około 20 metrów od pasów w kierunku centrum miasta (...) W trakcie jak dzwoniłem zauważyłem, że dalej leży druga osoba. Ja zatrzymałem się przy tej kobiecie leżącej bliżej pasów. Przy drugiej kobiecie stał mężczyzna. Ja domyśliłem się, że jest to mężczyzna, który wysiadł z samochodu zatrzymanego na ulicy na lewym pasie za przejściem dla pieszych (...) zostałem przełączony do dyżurnego Policji, któremu również mówiłem co się stało. Ja przy pierwszej kobiecie ściągnąłem kaptur i próbowałem sprawdzić puls zgodnie z poleceniami dyżurnego. Kobieta na pewno była nieprzytomna (...) Wtedy przez telefon zapytano mnie co z drugą osobą. Podeszedłem do niej. Kolejna osoba była następne 20 metrów dalej w kierunku centrum miasta (...) osoba ta była mocno zakrwawiona, nie dawała znaków życia, była nieprzytomna (...) Poszkodowanym kobietom, osoby które też pojawiły się na miejscu, zaczęły udzielać pomocy w postaci resuscytacji” (vide: protokół przesłuchania świadka Z. Z. k. 70v-71 akt oraz zarejestrowane na rozprawie w dniu 13 maja 2019 r.). Powyższe depozycje stanowią tym samym najbardziej jaskrawy dowód – niezależnie od wszystkich wyżej omówionych – że ciała pokrzywdzonych nie były po potrąceniu przemieszczane, a osoby postronne niezwłocznie przystąpiły do reanimacji potrąconych kobiet. Dowód, który w ocenie Sądu w pełni zasługuje na walor wiarygodności. Świadek rzeczowo, konkretnie oraz stanowczo przedstawił zaobserwowane okoliczności, a jego zeznania znajdowały potwierdzenie we wskazanych wyżej dowodach z zeznań świadków R. Z., D. I., J. I., Ł. K., B. P.. I tak jak w przypadku tychże świadków Sąd nie dopatrywał się żadnych okoliczności mogących podważać trafność spostrzeżeń oraz procesowej relacji świadka Z. Z..

Reasumując powyższą część niniejszych rozważań, niezależnie od okoliczności wynikających z materiału dowodowego zgromadzonego w toku przewodu sądowego, należy wyraźnie zaznaczyć, iż hipoteza obrony, iż być może ciała pokrzywdzonych były przemieszczane – nie tylko, że jest sprzeczna z omówionymi dowodami – to jeszcze jawi się jako kompletnie pozbawiona logiki. W jakim bowiem celu osoby postronne miałyby przemieszczać ciała pokrzywdzonych po jezdni? Nie było ku temu, żadnego nawet jednego racjonalnego powodu, oczywistym jest, że w takiej sytuacji liczy się każda chwila, stąd osoby postronne obecne na miejscu wypadku, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie zasadami, natychmiast przystąpiły do udzielania pierwszej pomocy pokrzywdzonym i kontynuowały te czynności do momentu przybycia karetok pogotowia ratunkowego, które dopiero zabrały pokrzywdzone z miejsca ich powypadkowego położenia.

W zaistniałej sytuacji procesowej i przy tak zgromadzonym materiale dowodowym, w świetle którego nie ulegało wątpliwości, iż ciała pokrzywdzonych nie były przemieszczane po wypadku przez osoby postronne, Sąd oddalił wnioski dowodowe o przesłuchanie w charakterze świadka funkcjonariusza Policji P. M. na powyższą okoliczność. Zdaniem Sądu ewentualne zeznania świadka P. M. nie wniosły by nic w tej kwestii, zwłaszcza, że jak wynika z zeznań funkcjonariusza Policji M. R. przesłuchanego na rozprawie w dniu 3 czerwca 2019 r. obaj policjanci przybyli na

miejsce zdarzenia już po zabraniu pokrzywdzonych przez ekipy karetek pogotowia ratunkowego. Nie widzieli zatem bezpośrednio powypadkowego położenia ciał M. L. oraz E. L.. Z tego też m.in. względu, owo ułożenie nie zostało uwzględnione na szkicu sytuacyjnym miejsca wypadku sporządzonym przez świadka M. R.. Jak podał na rozprawie w dniu 3 czerwca 2019r. „nie oznacza się czegoś czego w chwili gdy ja przybyłem na miejsce nie ma i nie wiem gdzie i jak te ciała były ułożone” (vide: zeznania świadka M. R. zarejestrowane na rozprawie w dniu 3 czerwca 2019 r. 00:08:35 – 00:09:29).

Próba zakwestionowania przez obronę, miejsca położenia ciał pokrzywdzonych, w istocie zmierzała do podważenia ustaleń zawartych w opinii biegłych w zakresie prędkości z jaką poruszał się oskarżony tempore criminis, co zaakcentowano m.in. w końcowych wystąpieniach. Rzecz jednak w tym, że okolicznością decydującą o powołaniu kolejnych biegłych w sprawie nie może być zatem to, że treść przedłożonej opinii nie spełnia oczekiwań uczestników postępowania. Zadaniem prowadzących postępowanie na danym etapie nie jest mnożenie bytów dowodowych (procesowych) w każdym przypadku, gdy tylko wniesie o to uprawniony podmiot. Nie można mnożyć opinii - bez dokładnego wskazania wad opinii dotychczasowej - tylko po to, by uczynić zadość subiektywnej nadziei na uzyskanie takiej, która byłaby po myśli tej strony. Strona procesu powątpiewająca w przydatność opinii biegłych jest zobowiązana do wykazania, że istniały konkretne - z podaniem, jakie - okoliczności określone w art. 201 k.p.k., czyli wykazania, iż opinia jest niepełna lub niejasna, że nie odpowiada aktualnemu stanowi wiedzy w danej dziedzinie lub też jest sprzeczna z zasadami logicznego rozumowania. Procedura karna nie daje bowiem stronom prawa do jednostronnego, arbitralnego zdyskwalifikowania opinii biegłych bez wykazania, że jest ona niepełna lub niejasna albo została sporządzona nierzetelnie. Mogłoby to prowadzić do sytuacji, że strona niezadowolona z opinii biegłego mogłaby, raz po raz, żądać czy to wezwania biegłych na rozprawę, czy to powołania kolejnych biegłych, aż któryś z nich złożyłby opinię wykazującą to, co strona zamierza udowodnić. Gdyby jednak stosować taką zasadę, to proces nigdy by się nie skończył, skoro strona niezadowolona z opinii mogłaby bez końca wносить o kolejne opinie, a gdyby biegli ją zadowolili, to identyczne wnioski mogłaby zgłaszać strona przeciwna, z opinii niezadowolona.

Odnosząc powyższe uwagi do realiów zachodzących w niniejszej sprawie, dostrzec trzeba, iż obrońcy w żadnej mierze nie wykazali, aby opinia sporządzona przez biegłych lek. med. sąd. P. S. i mgr. inż. W. G. biegłego z zakresu badań wypadków drogowych, techniki samochodowej i ruchu, była niepełna lub niejasna, czy też wewnętrznie sprzeczna. Obrońcy kwestionowali opinię – czemu dali wyraz w mowach końcowych- wyłącznie na podstawie hipotetycznego i nie mającego żadnego oparcia faktycznego, hipotetycznego założenia, iż ciała pokrzywdzonych zostały przemieszczone wzdłuż jezdni, w stosunku do ich pierwotnego powypadkowego ułożenia, przy czym nie precyzowali, kto, jakie osoby oraz z jakich powodów miałyby to zrobić.

Należy zatem zauważyć, iż za opinię niejasną uznaje się opinię, której sformułowania nie pozwalają na zrozumienie wyrażonych w niej ocen i poglądów oraz sposobu dochodzenia do nich albo gdy posługuje się ona nielogicznymi argumentami. Opinia biegłego jest więc niejasna, np. gdy wnioski końcowe są nieścisłe lub łączą się z takimi zastrzeżeniami, że nie można wręcz ustalić ostatecznego poglądu biegłego, albo gdy jest ona niezrozumiała, gdyż nie jest jasne, jakie biegły w ogóle zajmuje stanowisko, ponieważ jego poglądy są niespójne, a tezy wieloznaczne. Opinia jest niepełna, jeżeli biegły nie udziela odpowiedzi na wszystkie postawione pytania, na które zgodnie z zakresem posiadanych wiadomości specjalnych i udostępnionym mu materiałem dowodowym może oraz powinien udzielić odpowiedzi, lub jeśli nie uwzględnia wszystkich istotnych dla rozstrzygnięcia konkretnej kwestii okoliczności bądź nie zawiera uzasadnienia wyrażonych w niej ocen i poglądów. Jak już wyżej zaznaczono taka sytuacja nie zachodzi in concreto w przedmiotowej sprawie. Pokreślenia przy tym wymaga, że polemika obrony z czysto fachowymi opiniami specjalistów w sytuacji, gdy są one spójne, jasne, logiczne i nie zawierają sprzeczności, nie może odnieść oczekiwanego skutku. Jeżeli dowód z opinii biegłych jest przekonujący i zrozumiały dla sądu to fakt, że strona procesowa prezentuje odmienną ocenę tego dowodu, nie może stworzyć podstawy do stosowania przepisu art. 201 k.p.k., a tym bardziej do poszukiwania dopiero dowodów, które to dopiero potencjalnie mogłyby potwierdzić hipotezę obrony.

W tym ostatnim kontekście podkreślić zatem należy raz jeszcze, że przeprowadzenie dowodu służy weryfikacji określonej tezy, celem jest udowodnienie konkretnej okoliczności, która przyczyniłaby się do ustalenia prawdy, a nie jest celem sprawdzenie, czy przypadkiem dana okoliczność nie okazałaby się przydatna w postępowaniu.

Niedopuszczalne jest prowadzenie postępowania dowodowego na wyrost, dla sprawdzenia, czy za jego pomocą da się wyprowadzić kolejną wersję zdarzenia (postanowienie SN z dnia 22 czerwca 2010 r., III KK 424/09, OSNKW 2010, z. 1, poz. 1246; z dnia 26 czerwca 2014 r., IV KK 132/14, Lex nr 1495846; z dnia 31 maja 2016 r., III KK 173/16, Lex nr 2057624). W pełni należy też podzielić wyrażane w judykaturze zapatrywanie, iż sąd nie może być związany ani gołosłownie, ani też dowolnie formułowanymi wnioskami dowodowymi. Przyjęcie założenia, że sąd ma powinność uwzględniania każdego wniosku dowodowego przy jakimkolwiek uwiarygodnieniu związku tego dowodu z przedmiotem postępowania prowadziłyby do sytuacji ad absurdum. Ciężar dowodu w znaczeniu formalnym, sprowadzający się do powinności przeprowadzania wnioskowanych dowodów, jest delimitowany przez przepisy art. 170 k.p.k. i w żadnym wypadku nie może prowadzić do przekształcenia sądu w organ śledczy, badający kolejne nowe "wersje śledcze" sugerowane przez obronę i przedstawiane jako niedające się z obiektywnego punktu widzenia wykluczyć. Przyjęcie tego rodzaju założenia prowadziłyby nie tylko do obstrukcji procesowej, ale wręcz do możliwości zablokowania każdego procesu karnego. Nadużyciem uprawnień wynikających z art. 170 k.p.k. będzie nie tylko oddalenie wniosku dowodowego mimo braku podstawy prawnej wynikającej z przepisów tego artykułu. Nadużyciem uprawnień sądu - prowadzącym do uchybienia zasadzie szybkości postępowania, uchybienia dyrektywie rozpoznania sprawy w rozsądnym terminie, uchybienia zasadzie ekonomiki procesowej i uchybienia elementarnym regułom prakseologii - będzie również bezzasadne uwzględnienie wniosku dowodowego i bezefektywne podejmowanie czynności procesowych niezdatnych do realizacji celu głównego, to jest rozstrzygnięcia bez zbędnej zwłoki o kwestii prawnej odpowiedzialności oskarżonego (wyrok SA we Wrocławiu z dnia 16 lutego 2006 r., II AKa 347/05, Lex nr 171991).

Depozycje D. I. oraz J. I., podobnie jak zeznania świadka R. Z. dodatkowo rzucały światło, na zachowanie się oskarżonego podczas jego jazdy na trasie prowadzącej z (...) do (...), ukazując niczym nieuzasadnioną brawurę połączoną z całkowitym lekceważeniem bezpieczeństwa innych uczestników ruchu drogowego. Świadek R. Z. relacjonując sposób prowadzenia pojazdu przez oskarżonego podał, że „brawurowa jazda rozpoczęła się, jak ruszał ze światła w (...) na których próbował wychylać się i wyprzedzić samochody, jadące w stronę (...) Najistotniejsze było to, w jaki sposób prowadził manewr wyprzedzania samochodu. W takiej sytuacji na drodze możliwe było bezpieczne wyprzedzenie jednego auta, natomiast kierowca (...), zamiast zjechać po wyprzedzeniu jednego auta, to przyspieszył do dużej prędkości i wyprzedził kolejne dwa auta, zmuszając auta, jadące z naprzeciwka, w tym m.in., auto ciężarowe do gwałtownego zjechania na pobocze. Była to sytuacja bardzo bliska do czołowego zderzenia z tym samochodem ciężarowym” (vide: protokół przesłuchania świadka R. Z. k. 163v akt oraz zarejestrowane na rozprawie w dniu 13 maja 2019 r.).

Zeznania świadka K. K. częściowo zostały omówione wyżej w zakresie, w jakim wskazywał on na swoją ocenę prędkości pojazdu kierowanego przez oskarżonego. W pozostałym zakresie miały one znikome znaczenie dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy. K. K. nie był bowiem naocznym świadkiem potrącenia pokrzywdzonych na przejściu dla pieszych przy ul. (...) w (...). W tych samych kategoriach należy ocenić depozycje D. B. również ten świadek nie widział bezpośrednio potrącenia M. L. oraz E. L., w następstwie tego stanu rzeczy, jego zeznania nie mogły nawet w minimalnym stopniu być przydatne do odtworzenia przebiegu zdarzenia, a zwłaszcza czynienia pewnych i jednoznacznych ustaleń faktycznych, które mogłyby leć u podstaw ostatecznego rozstrzygnięcia jakie należało podjąć w niniejszej sprawie.

Zeznania świadków M. i K. rodzeństwa L. również miały znikome znaczenie z punktu widzenia głównego przedmiotu procesu czyli kwestii ewentualnej odpowiedzialności karnej oskarżonego za czyn jaki został mu zarzucony w skardze zasadniczej przez rzecznika oskarżenia publicznego.

Analiza całości materiału dowodowego zgromadzonego w toku przewodu sądowego, doprowadziła Sąd do przekonania, iż oskarżony F. K. swoim zachowaniem w pełni wyczerpał ustawowe znamiona typu czynu zabronionego określonego w art. 177 § 2 k.k.

Czynność sprawcza stanowiąca znamię czynu z art. 177 § 2 k.k. jest dwuczłonowa. Pierwszy człon polega na naruszeniu chociażby nieumyślnie zasad bezpieczeństwa w ruchu w określonej sferze ruchu zaś drugi na spowodowaniu skutku,

którym jest śmierć innej osoby, albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu. Normy prawnej zawartej w art. 177 § 2 k.k. nie można jednak rozpatrywać w oderwaniu od art. 177 § 1 k.k., gdyż art. 177 § 2 k.k. nie zawiera opisu wszystkich znamion przestępstwa jakim jest wypadek drogowy ze skutkiem śmiertelnym. Istotą każdego wypadku komunikacyjnego jest naruszenie chociażby nieumyślnie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym wodnym lub powietrznym, a nie śmierć osób biorących w tym zdarzeniu udział. To pierwsze przestępstwo to jest popełnione również, gdy w jego wyniku nikt nie zginie, natomiast śmierć jest skutkiem zaostrzającym odpowiedzialność karną sprawcy. Relacja między typem podstawowym a jego kwalifikowaną odmianą polega na tym, że typ kwalifikowany zawiera znamiona typu podstawowego, a także znamiona dodatkowe uzasadniające surowszą karalność. Taka sytuacja zachodzi właśnie w przypadku relacji art. 177 § 1 do art. 177 § 2 k.k. W powyższej sytuacji znamieniem kwalifikującym jest spowodowanie ciężkiego uszczerbku na zdrowiu lub śmierci człowieka.

W pierwszej kolejności zauważyć należy, że typ przestępstwa określony w art. 177 § 2 k.k. stanowi przestępstwo nieumyślne, gdyż z treści art. 177 § 1 k.k. (który wymaga uwzględnienia przy interpretacji ustawowych znamion typu kwalifikowanego o jakim mowa w art. 177 § 2 k.k.) wynika, że naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu może nastąpić umyślnie lub nieumyślnie, natomiast skutki czynu stanowiące jego ustawowe znamię i decydujące o zaistnieniu przestępstwa są objęte nieumyślnością. Podstawową przesłanką odpowiedzialności za przestępstwo nieumyślne jest naruszenie zasady ostrożności. Nie można bowiem przypisać nikomu popełnienia przestępstwa nieumyślnego, jeżeli działa on zgodnie z zasadami ostrożności wymaganej w danej sytuacji. Do ustalenia, że czyn zabroniony został popełniony nieumyślnie, ustawa w art. 9 § 2 k.k. wymaga aby jego popełnienie miało miejsce na skutek niezachowania ostrożności wymaganej w danych okolicznościach, w jakich podmiot podejmuje zachowanie ryzykując naruszenia dobra prawnego. Oznacza to, że reguły ostrożności nie są ustalane w oderwaniu od określonej sytuacji faktycznej, lecz muszą być dostosowane do aktualnie występujących warunków. Nie wchodząc w szczegóły, wskazać należy, że zakres i poziom wymagań wynikający z obowiązku zachowania ostrożności wynika z jednej strony z konieczności zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa dla dóbr prawnych uczestniczących w obrocie społecznym, z drugiej strony reguły ostrożności nie mogą uniemożliwiać społecznie pożądanego obrotu. Należy przy tym zwrócić uwagę, że standardy ostrożności muszą być budowane w oparciu o zachowania typowe dla rozważnego obywatela, tzn. takiej osoby, która dysponuje właściwymi do wykonania danej czynności kwalifikacjami oraz charakteryzuje się postawą należytego wykonania swoich obowiązków (M. Rodzyńkiewicz, Modelowanie pojęć w prawie karnym, Kraków 1998, s. 105 i n.). Koniecznym jest też podkreślenie, że dla prawidłowego ustalenia nieumyślności nie wystarczy wskazanie ogólnej nieostrożności zachowania sprawcy. Niezbędne jest bowiem wskazanie konkretnej reguły ostrożności, która została naruszona, w wyniku czego doszło do popełnienia czynu zabronionego. Dla przypisania sprawcy odpowiedzialności za przestępstwo nieumyślne nie wystarczy również - co oczywiste - samo stwierdzenie, że zachował się on nieostrożnie, niezbędne jest bowiem stwierdzenie, że był świadom tego, że swoim zachowaniem może zrealizować znamiona czynu zabronionego (przewidywał taką możliwość), bądź też, że możliwości takiej nie przewidywał, choć mógł ją przewidzieć.

Przenosząc teraz powyższe zapatrywania do realiów przedmiotowej sprawy, nie budzi wątpliwości, że oskarżony jechał samochodem marki (...)o nr rej. (...) z prędkością co najmniej 85 km/h – co biegły W, G. jednoznacznie określił na rozprawie w dniu 3 czerwca 2019 r. jako prędkość określoną w absolutnie minimalnym zakresie - na odcinku drogi na którym obowiązywało ograniczenie prędkości do 50 km/h. Tym samym naruszył on określony w art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2018, poz. 1990) obowiązek zachowania prędkości administracyjnie dozwolonej. W ocenie Sądu omówione wyżej naruszenie miało charakter umyślny. Truizmem będzie stwierdzenie, iż naruszenie zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, polegające na prowadzeniu pojazdu z nadmierną prędkością, nieomal zawsze ma charakter umyślny. Wybór prędkości z jaką porusza się kierowany przez kierowcę pojazd właściwie zawsze zależy przecież od jego decyzji. To kierujący pojazdem musi podjąć decyzję o przyspieszeniu albo zwolnieniu do danej prędkości, a następnie wykonać ją fizycznie. Zupełnie wyjątkową jest sytuacja, kiedy kierowca nie ma wpływu na prędkość z jaką porusza się kierowany przez niego pojazd. Są to na ogół przypadki związane z uszkodzeniem pojazdu i wadliwym funkcjonowaniem jego mechanizmów. Brak jakichkolwiek podstaw do tego, aby przyjmować, że taka sytuacja mogła zaistnieć w niniejszej sprawie.

W zakreślonym powyżej kontekście niezbędnym jest podkreślenie, iż po pierwsze obowiązek zachowania prędkości administracyjnie dozwolonej (określonej według reguł ściśle sprecyzowanych w art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2018, poz. 1990), bez wątpienia zawiera w sobie element ostrożności. Tak określona zasada bezpieczeństwa ruchu nie zawiera dodatkowego, ocenego elementu, charakteryzowanego terminem ostrożności "szczególnej". Zachowanie prędkości administracyjnie dozwolonej, współokreśla ostrożność podstawową (rudymenarną). Po drugie, wyznaczenie prędkości administracyjnie dozwolonej, w szczególności tej określonej ustawowo w art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2018, poz. 1990) jest rezultatem założenia, że tylko jazda z taką właśnie prędkością warunkuje zapewnienie należytego panowania nad pojazdem określonego rodzaju i na określonym obszarze, nawet w optymalnych warunkach. Za przyjęciem takiego założenia przemawia także treść art. 21 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2018, poz. 1990), w świetle których to przepisów jeżeli szczególne warunki ruchu na drodze lub na jej odcinku zapewniają zachowanie bezpieczeństwa ruchu nawet przy prędkości wyższej od określonej w art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2018, poz. 1990) to jedynie organ zarządzający ruchem, mający świadomość takich uwarunkowań, może zwiększyć prędkość administracyjnie dopuszczalną. Po trzecie, przekroczenie prędkości administracyjnie dopuszczalnej jest niebezpieczne dla większości statystycznych kierowców, a przepisy bezpieczeństwa w ruchu muszą być ustalone dla sytuacji typowych. Można też dodać, że przepisy prawa o ruchu drogowym nakazują zachowanie przez kierującego pojazdem prędkości administracyjnie dozwolonej właśnie po to, by mógł on dokonać manewrów obronnych przed ewentualną zaistniałą na drodze przeszkodą. Należy mieć na uwadze i to, że liczbowe określenie prędkości dopuszczalnej na danym odcinku drogi oznacza prędkość potencjalnie bezpieczną.

Niezależnie od powyższego oskarżony F. K., umyślnie naruszył także dyspozycję przepisu art. 26 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2018, poz. 1990), zgodnie z którym kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu. Ma on zatem, po pierwsze, zwiększyć uwagę i dostosować się do warunków i sytuacji na drodze w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie, po drugie, ustąpić pierwszeństwa pieszemu, który jest już na przejściu. Z dyrektyw płynących z komentowanego przepisu wynika tym samym jednoznacznie, że kierujący pojazdem, musi być szczególnie czujny i bacznie obserwować przejście dla pieszych, by gdy zajdzie taka potrzeba, zatrzymać pojazd przed przejściem i przepuścić pieszego; niejednokrotnie w takiej sytuacji może zajść potrzeba zmniejszenia prędkości. Może to nastąpić wówczas, gdy jazda z dotychczasową prędkością doprowadzi do dojechania do przejścia, zanim piesi go opuszczą, a dalsza jazda z taką prędkością zmuszałaby do gwałtownego hamowania tuż przed przejściem, co niewątpliwie powodowałoby zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lub jego utrudnienie, a w konsekwencji stanowiłoby naruszenie art. 19 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2018, poz. 1990).

„Ostrożność” obowiązuje zawsze i wszędzie, tzn. w każdej istniejącej na drodze sytuacji oraz w czasie przebywania w miejscu ogólnie dostępnym. Dotyczy wszystkich uczestników ruchu drogowego oraz innych osób przebywających na drodze lub w jej pobliżu. Rozważne i ostrożne prowadzenie pojazdu polega na przedsięwzięciu przez kierowcę wszystkich tych czynności, które według obiektywnej oceny są niezbędne dla zapewnienia optymalnego bezpieczeństwa ruchu w danej sytuacji, oraz na powstrzymaniu się od czynności, które według tejże oceny mogłyby to bezpieczeństwo zmniejszyć. Stan taki jest uzależniony od znajomości przepisów ruchu drogowego; odpowiedniej kondycji psychicznej i fizycznej w czasie jazdy; odpowiedniego stanu technicznego pojazdu opanowania sztuki kierowania pojazdem; zdolności przewidywania i prawidłowego reagowania podczas jazdy. Niejako umocnieniem tego stanowiska jest wypracowanie zasady „należytej ostrożności” jako najważniejszej z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. W efekcie każdy kierowca jest obowiązany do prowadzenia pojazdu samochodowego z należytą ostrożnością, a więc do przedsięwzięcia takich czynności, które zgodnie ze sztuką i techniką prowadzenia pojazdów samochodowych są obiektywnie niezbędne do zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a także do powstrzymywania się od czynności, które mogłyby to bezpieczeństwo zmniejszyć. Z kolei „szczególna ostrożność” o jakiej mowa w art. 26 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2018, poz. 1990), jest kwalifikowaną postacią „ostrożności”, tzn. podwyższoną do granic gwarantujących skuteczność

reakcji, przede wszystkim w przypadku zmieniającej się nieoczekiwanie sytuacji na drodze. Dotyczy ona tylko kierujących i pieszych oraz obowiązuje w sytuacjach wyraźnie wskazanych w prawie o ruchu drogowym. Legalną definicję „szczególnej ostrożności” zawarta jest w art. 2 pkt 22 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2018, poz. 1990), zgodnie z którą polega ona na konieczności zwiększenia uwagi i dostosowania zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie.

W świetle poczynionych w sprawie ustaleń, oskarżony F. K. kierujący pojazdem osobowym marki (...) o nr rej. (...), nie widział – co sam zresztą przyznał w swych wyjaśnieniach - ani wejścia pieszych – pokrzywdzonych M. L. i E. L. na przejście dla pieszych, ani poruszania się ich po tym przejściu przez ponad połowę jego długości (piesze przechodziły z prawej strony na lewą stronę w stosunku do ruchu pojazdu prowadzonego przez oskarżonego), natomiast manewr hamowania oskarżony rozpoczął dopiero po uderzeniu w pieszą M. L. i E. L.. Wszystkie te okoliczności świadczą o nieobserwowaniu jezdni pomimo obowiązku zachowania szczególnej ostrożności, który w rejonie przejścia dla pieszych wymagał zwiększenia uwagi i koncentracji w prowadzeniu pojazdu. Co więcej mając na uwadze, że tempore criminis istniały warunki które mogły utrudniać kierującemu, a zatem i oskarżonemu obserwację drogi w związku ze zmniejszoną widocznością z powodu pory dnia, niewielkich wcześniejszych opadów deszczu i w istocie słabego – aczkolwiek wystarczającego - oświetlenia, jakie było wówczas na odcinku drogi na którym doszło do wypadku, na oskarżonym jako kierującym pojazdem spoczywał obowiązek zachowania szczególnej ostrożności, wynikający z art. 30 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2018, poz. 1990), który został również naruszony.

Oskarżony F. K. swoim zachowaniem rażąco naruszył jeszcze kolejne zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a mianowicie reguły określone w art. 16 ust. 2 i 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2018, poz. 1990). Stosownie do powyższych regulacji normatywnych kierujący pojazdem, korzystający z drogi dwujezdniowej, jest obowiązany jechać po prawej jezdni oraz ma obowiązek jechać możliwie blisko prawej krawędzi jezdni. Zarówno z wyjaśnień samego oskarżonego jak i świadka A. C. oraz opinii biegłych nr 18/19, jednoznacznie wynika, że naruszając powyższe unormowania, poruszał się ul. (...) lewym pasem ruchu. Należy jedynie sygnalizacyjnie zauważyć, że kierujący pojazdem może zjechać na lewą stronę jezdni, gdy prawa strona jest zajęta lub występuje zwężenie jezdni, albo zamierza skrócić w lewo na jezdni o ruchu jednokierunkowym (art. 22 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym, Dz. U. 2018, poz. 1990). Niedopuszczalna jest jazda lewym pasem ruchu, w sytuacji gdy prawy pas jest wolny, nawet wtedy gdy z tyłu lewym pasem nie porusza się żaden pojazd. Zasada ta ma zastosowanie także wówczas, gdy kierujący pojazdem porusza się lewym pasem z maksymalnie dozwoloną prędkością na danym odcinku drogi. Powyższej wskazanej reguły poruszania się po drodze, implikuje wynikająca z art. 16 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2018, poz. 1990), zasada ruchu prawostronnego.

W przypadku przestępstw charakteryzujących się wystąpieniem określonego skutku, a takim jest przestępstwo z art. 177 § 2 k.k., istotne jest udzielenie odpowiedzi na pytanie, czy ustalone zachowanie oskarżonego, naruszające wskazane wyżej zasady obowiązujące w ruchu drogowym, odkodowane z treści art. 20 ust. 1, art. 26 ust. 1, art. 16 ust. 2 i 4 oraz art. 30 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2018, poz. 1990), można powiązać ze skutkiem stanowiącym ustawowe znamię typu czynu zabronionego określonego w art. 177 § 2 k.k. i to zarówno na płaszczyźnie ontologicznej jak i normatywnej. Samo bowiem istnienie – w czysto fizycznym sensie – związku przyczynowego pomiędzy zachowaniem oskarżonego a zaistniałym tempore criminis wypadkiem, nie byłoby wystarczające dla obiektywnego przypisania mu skutku przestępnego. Spowodowanie skutku może być tylko wtedy obiektywnie przypisane sprawcy, co stwarza podstawę wyjściową do ustalenia realizacji ustawowych znamion czynu zabronionego określonego w art. 177 § 2 k.k., gdy urzeczywistnia się w nim niebezpieczeństwo, któremu zapobiec miałyby przestrzeganie naruszonego obowiązku ostrożności. Koncepcja obiektywnego przypisania opiera się bowiem na założeniu, że sprawcy spowodowanego skutku przestępnego można ów skutek obiektywnie przypisać tylko wtedy, gdy zachowanie owego sprawcy stwarzało lub istotnie zwiększyło prawnie nieakceptowane niebezpieczeństwo (ryzyko) dla dobra prawnego stanowiącego przedmiot zamachu i niebezpieczeństwo (ryzyko) to zrealizowało się w

postaci nastąpienia danego skutku przestępnego (J. Giezek, *Przyczynowość oraz przypisanie skutku w prawie karnym*, Wrocław 1994, s. 49 i n.; R. Dębski, *Pozaustawowe znamiona przestępstwa*, Łódź 1995, s. 182 in.).

Antycypując dalsze rozważania, już w tym miejscu należy wskazać, że w ocenie Sądu skutek w postaci wypadku drogowego i śmierci pokrzywdzonych M. L. i E. L., był następstwem niebezpieczeństwa wytworzonego przez samego oskarżonego F. K.. Gdyby oskarżony zachował się zgodnie z zasadami bezpieczeństwa w ruchu lądowym do wypadku by nie doszło. Innymi słowy oskarżony naruszył te reguły ostrożności, które mają zapobiec realizacji skutku o jakim mowa w art. 177 § 2 k.k.

W pierwszej kolejności należy podkreślić, iż skoro celem nakazu nieprzekraczania zakazu prędkości administracyjnie dopuszczalnej jest m.in. zapobieganie wypadkom drogowym, to oskarżony F. K. naruszył tę właśnie zasadę ostrożności (in concreto - zasadę bezpieczeństwa w ruchu), której przestrzeganie ma chronić przed takim skutkiem, jaki nastąpił w niniejszej sprawie, a jednocześnie w sposób znaczący zwiększył ryzyko wystąpienia skutku, stanowiącego znamię typu czynu zabronionego z art. 177 § 2 k.k. Jak to już bowiem wyżej wyjaśniono, odpowiedzialność za skutek uzasadnia jedynie takie przyczynienie się, które w sposób istotny zwiększa ryzyko wystąpienia tego skutku, który jest relewantny z punktu widzenia typizacji czynu. Zdaniem Sądu nieprzestrzeganie przez oskarżonego nakazu nieprzekraczania prędkości administracyjnie dopuszczalnej pozostawało w rzeczowym związku z przedmiotowym wypadkiem drogowym, skoro wiadomo, że gdyby oskarżony stosował się w krytycznym czasie do tego nakazu, tj. jechał z prędkością nieprzekraczającą 50 km/h, do wypadku by nie doszło. Inaczej jeszcze rzecz ujmując, fundamentalną czy też kluczową kwestią w niniejszej sprawie było rozważenie kwestii obiektywnej możliwości zatrzymania samochodu przed pieszymi – pokrzywdzonymi. Gdyby się bowiem okazało, że zachowując reguły ostrożności, oskarżony F. K. nie mógłby uniknąć wypadku, jego odpowiedzialność za skutek byłaby wyłączona, także wtedy gdyby poruszał się z prędkością nadmierną.

Z opinii biegłych jednoznacznie wynika, że gdyby samochód (...) kierowany przez oskarżonego, poruszał się z prędkością administracyjnie dopuszczalną wynoszącą 50 km/h, w miejscu wzdłuż ulicy, w którym się znajdował gdy piesze wchodziły na przejście dla pieszych – około 85 metrów od nich, to do toru ruchu pieszych, czas jazdy samochodu wynosiłby 6,1 sekundy. Czas ten byłby o 2,5 sekundy dłuższy, aniżeli czas w jakim ten sam odcinek drogi został pokonany podczas zdarzenia z prędkością 85 km/h, bezpośrednio przed uderzeniem w piesze. W czasie długości 2,5 sekundy piesze poruszające się z prędkością około 4 km/h, pokonałyby odcinek drogi długości około 2,8 metra. Zestawienie wyżej wymienionego dodatkowego odcinka drogi, jaki mogłyby pokonać piesze w czasie długości 2,5 sekundy, z ich usytuowaniem na drodze i względem samochodu (...) w chwili kolizji zezwala na stwierdzenie, iż po tym dodatkowym czasie, piesze znajdowałyby się poza torem tego pojazdu. W chwili przejeżdżania (...), jadącego z prędkości – administracyjnie dopuszczalną – 50 km/h torem ruchu jak w czasie zdarzenia, przez miejsce gdzie doszło faktycznie do kolizji, piesze znajdowałyby się poza jego torem ruchu, w odległości około 1 metra od jego lewego boku, a zarazem w odległości poniżej 0,5 metra od lewej krawędzi jezdni. Pieszym – M. L. oraz E. L. – pozostałoby wykonanie około 1 kroku by zejść z jezdni. W takiej sytuacji drogowej – jak podkreślili biegli – oskarżony kierujący samochodem (...), nawet nie podejmując jakichkolwiek działań obronnych, poruszając się od chwili gdy piesze wkraczały na jezdnię przez cały czas z prędkością 50 km/h, torem ruchu jak w czasie rzeczywistego zdarzenia, uniknąłby wypadku, przejeżdżając za plecami pokrzywdzonych M. L. oraz E. L. (vide: opinia nr 18/19 dotycząca wypadku drogowego zaistniałego w dniu 29 grudnia 2018 r. na ul. (...) w T. wydana na podstawie interdyscyplinarnej ekspertyzy kryminalistycznej przez biegłych lek. med. sąd. P. S. i mgr. inż. W. G. biegłego z zakresu badań wypadków drogowych, techniki samochodowej i ruchu /s. 28-29 i 32/ k. 291 akt).

Co więcej zdaniem biegłych także wtedy, gdyby oskarżony prowadząc samochód (...) z faktyczną prędkością tj. 85 km/h, prawidłowo kształtował tor ruchu swojego pojazdu, czyli możliwie blisko prawej krawędzi jezdni, to i wówczas nie doszłoby do wypadku, albowiem przejechałby on za plecami pokrzywdzonych w odległości powyżej 1,5 metra (vide: opinia nr 18/19 dotycząca wypadku drogowego zaistniałego w dniu 29 grudnia 2018 r. na ul. (...)w (...)wydana na podstawie interdyscyplinarnej ekspertyzy kryminalistycznej przez biegłych lek. med. sąd. P. S. i mgr. inż. W. G. biegłego z zakresu badań wypadków drogowych, techniki samochodowej i ruchu /s. 29/ k. 291 akt).

Przepisy prawa o ruchu drogowym – jak już zaznaczano wyżej – nakazują zachowanie przez kierującego pojazdem prędkości administracyjnie dozwolonej, właśnie po to by mógł on podjąć manewry obronne przed ewentualną zaistniałą na drodze przeszkodą. Zatem analizowany wypadek drogowy można niewątpliwie powiązać z poprzedzającym go naruszeniem przez oskarżonego F. K. przepisów prawa o ruchu drogowym, zwłaszcza w sytuacji równoczesnego naruszenia zasady wynikającej z art. 16 ust. 2 i 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2018, poz. 1990).

Również w powyżej określonych kategoriach należy wartościować naruszenie reguły ostrożności, jaką można wyinterpretować z treści art. 26 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018, poz. 1990). Pomiędzy powyższym naruszeniem a skutkiem bezsprzecznie zachodzi normatywny związek przyczynowy, pierwsze zachowanie w sposób istotny zwiększyło ryzyko wystąpienia skutku in concreto potrącenia pieszych znajdujących się na przejściu dla pieszych. W istniejącej w dniu zdarzenia sytuacji drogowej, nie kwestionując faktu naruszenia przez pokrzywdzone zasad ostrożności przy przechodzeniu przez jezdnię, oskarżony miał obowiązek zachowania szczególnej ostrożności, wyrażającej się w tej konkretnej sytuacji m.in. w zmniejszeniu szybkości, zbliżając się do przejścia dla pieszych, i to w warunkach, gdy miał ograniczoną widoczność z uwagi na panujące wówczas warunki atmosferyczne i porę dnia. W ocenie Sądu materiał dowody zgromadzony w przedmiotowej sprawie pozwala na konkluzję, iż potrącenie pokrzywdzonych M. L. i E. L. na wyznaczonym przejściu dla pieszych, było następstwem nie tylko rażąco nieostrożnej jazdy oskarżonego – która była wynikiem przekroczenia administracyjnie dopuszczalnej prędkości, poruszania się niewłaściwym pasem ruchu wbrew dyspozycji art. 16 ust. 2 i 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2018, poz. 1990), nadto niezachowania szczególnej ostrożności przy zbliżaniu się do przejścia dla pieszych i w konsekwencji nieustąpienia pierwszeństwa znajdującym się na nim pokrzywdzonym, ale też niedostosowania prędkości i niezachowanie szczególnej ostrożności w relacji do słabej widoczności w miejscu zdarzenia i trudnych warunków drogowych tj. mokrej jezdni.

Jak wynika z opinii biegłych, gdyby oskarżony kierujący samochodem osobowym marki (...) zauważył piesze w chwili ich wchodzenia na przejście dla pieszych i podjąłby w związku z tym manewry w celu uniknięcia kolizji, to niekoniecznie musiałyby to być manewry o intensywnym charakterze. W sytuacji gdyby oskarżony wykonał manewr zjazdu pojazdu (...) z lewej na prawą część jezdni i to bez zmiany rzeczywistej prędkości jazdy (85 km/h), to manewr ten byłby łagodny a to z uwagi na łuk drogi, w efekcie samochód prowadzony przez oskarżonego, przejechałby za plecami pokrzywdzonych i w ten sposób uniknięto by ich potrącenia (vide: opinia nr 18/19 dotycząca wypadku drogowego zaistniałego w dniu 29 grudnia 2018 r. na ul. (...) w (...) wydana na podstawie interdyscyplinarnej ekspertyzy kryminalistycznej przez biegłych lek. med. sąd. P. S. i mgr. inż. W. G. biegłego z zakresu badań wypadków drogowych, techniki samochodowej i ruchu /s. 29/ k. 291 akt).

Zdaniem biegłych gdyby oskarżony prawidłowo obserwował zmieniającą się na drodze sytuację i w następstwie tego podjąłby manewr hamowania kierowanego przez siebie pojazdu (...), przebiegający nieprzerwanie i z jednakową intensywnością, aż do toru ruchu pieszych, tak by piesze wyszły poza tor ruchu pojazdu, to w chwili dojeżdżania do toru ruchu pieszych, samochód kierowany przez oskarżonego poruszałby się z prędkością poniżej 10 km/h, wydłużając czas dojazdu względem faktycznego o prawie 1,8 sekundy. Hamowanie to musiałyby być bardzo intensywne i prowadzone z opóźnieniem 5,5 m/s. Innymi słowy gdyby oskarżony jadąc z prędkością około 85 km/h, z chwilą wkroczenia na jezdnię przez pokrzywdzone, podjął decyzję o bardzo intensywnym hamowaniu, to uniknąłby wypadku, umożliwiając M. L. oraz E. L. wyjście poza obrys toru jazdy pojazdu, lub też zatrzymałby się przed dojechaniem do toru ruchu pieszych (vide: opinia nr 18/19 dotycząca wypadku drogowego zaistniałego w dniu 29 grudnia 2018 r. na ul. (...) w (...) wydana na podstawie interdyscyplinarnej ekspertyzy kryminalistycznej przez biegłych lek. med. sąd. P. S. i mgr. inż. W. G. biegłego z zakresu badań wypadków drogowych, techniki samochodowej i ruchu /s. 29 i 31/ k. 291 akt).

Bez wątplenia dokonanie prawidłowych ocen co do tego, czy zachowanie oskarżonego w znaczący sposób zwiększyło ryzyko wystąpienia skutku, ma szczególne znaczenie w sprawie, w której inni ze współuczestników ruchu także przyczynili się do jego wystąpienia. Taką sugestią, iż pokrzywdzone przyczyniły się do spowodowania wypadku, została

zresztą wprost wyrażona na rozprawie przez obrońców oskarżonego. Należy zatem powyższą kwestię poddać bliższej analizie.

Jak wynika z opinii biegłych, pokrzywdzone miały możliwość oceny prędkości ruchu samochodu prowadzonego przez oskarżonego z odległości powyżej 119 metrów, w zestawieniu z odległością 85 metrów, w jakiej znajdował się od nich pojazd marki (...), w momencie wchodzenia na jezdnię, należy wysnuć wniosek, iż mogły one dokonać właściwej oceny prędkości ruchu tego pojazdu. Gdyby pokrzywdzone dokonały takiej właściwej oceny sytuacji drogowej przed wkroczeniem na jezdnię, to powinny zaniechać wejścia na przejście dla pieszych, gdyż tor i prędkość ruchu samochodu prowadzonego przez oskarżonego w sytuacji gdyby nie uległ zmianie, nie zezwalałyby M. L. i E. L. na bezpieczne przekroczenie jezdni. Jak zaznaczyli w swej opinii biegli, gdyby pokrzywdzone w trakcie przekraczania jezdni na przejściu dla pieszych, znajdując się na prawej części jezdni, zachowały szczególną ostrożność, to zatrzymując się przed wejściem na lewą część jezdni, ze względu na szybki nadjeżdżający z ich lewej strony samochód marki (...), uniknęłyby wypadku, stwierdzając po obserwacji ruchu tego pojazdu, iż kierujący tym pojazdem nie zatrzyma się przed ich tj. pieszymi torem ruchu vide: opinia nr 18/19 dotycząca wypadku drogowego zaistniałego w dniu 29 grudnia 2018 r. na ul. (...) w (...)wydana na podstawie interdyscyplinarnej ekspertyzy kryminalistycznej przez biegłych lek. med. sąd. P. S. i mgr. inż. W. G. biegłego z zakresu badań wypadków drogowych, techniki samochodowej i ruchu /s. 27-28/ k. 291 akt).

Jednakże pamiętając o powyższym nie można też tracić z pola widzenia stanowiska biegłego W. G. przedstawionego w tym kontekście na rozprawie w dniu 3 czerwca 2019 r. Wskazał on bowiem, iż na podstawie powyższych wniosków nie można budować twierdzenia, że pokrzywdzone w ten sposób przyczyniły się do spowodowania wypadku. Jak podał, przepisy obowiązujące w zakresie ruchu drogowego stanowią, iż zabronione jest wkraczanie przez pieszego bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd (art. 14 ust. 1 a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym, Dz. U. z 2018, poz. 1990). W ocenie biegłego w przypadku odległości około 120 metrów dzielącej pojazd od pieszych, nie sposób mówić, że wchodząc na przejście dla pieszych „wkroczyły bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd”. Jak wskazał, „one miały możliwość uniknięcia wypadku, ale moim zdaniem, należałoby przyjąć, że ta odległość i ten czas 2 minut, to nie jest bezpośrednio, w związku z tym nie stworzyły takiego zagrożenia” (vide: zeznania zarejestrowane na rozprawie w dniu 3 czerwca 2019 r. 00:31:39 – 00:32:30).

W związku z analizowanym w tym miejscu zagadnieniem, podkreślić należy bardzo stanowczo, że fakt, iż inny z uczestników ruchu współprzyczynił się (nawet w sposób istotny) do zaistnienia skutku, nie powoduje wyłączenia możliwości przyjęcia, iż dwaj uczestnicy ruchu, każdy z nich na drodze naruszenia innej reguły ostrożności, w nieakceptowalny sposób zwiększyli ryzyko powstania skutku w postaci wypadku. W orzecznictwie powszechnie przyjmuje się, że okoliczność, iż „pokrzywdzony przyczynił się do tego wypadku, zajeżdżając oskarżonemu drodze, nie zwalnia od odpowiedzialności oskarżonego”, gdyż zachowanie oskarżonego polegające na przekroczeniu prędkości administracyjnie dopuszczalnej "stworzyło i istotnie zwiększyło prawnie nieakceptowalne niebezpieczeństwo dla ruchu drogowego i niebezpieczeństwo to objawiło się w postaci nastąpienia wypadku drogowego i śmierci rowerzysty". Wskazuje się również, że "w każdym wypadku zdarzeń tego rodzaju jedyną okolicznością wyłączającą odpowiedzialność byłoby ustalenie, iż niemożliwe byłoby uniknięcie kolizji i takich samych jej skutków, gdyby prowadzony pojazd poruszał się z prędkością administracyjnie dopuszczalną. Dotyczy to zresztą wszystkich wypadków administracyjnego ograniczenia tej prędkości". W efekcie przyjmuje się, że współodpowiedzialnymi za występek określony w art. 177 § 2 k.k. mogą być dwaj współuczestnicy ruchu, a czasem nawet większa ich liczba. Warunkiem takiej oceny prawnej jest stwierdzenie, w odniesieniu do każdego z tych uczestników z osobna, że w zarzucalny sposób naruszył on, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu, a także, że pomiędzy jego zachowaniem a zaistniałym wypadkiem istnieje powiązanie przyczynowe w kontekście koncepcji obiektywnego przypisania (postanowienie SN z dnia 1 grudnia 2003 r., III KK 339/03, Lex nr 83784; z 13 listopada 2008 r., III KK 202/08, Lex nr 477902).

Reasumując, analiza całokształtu materiału dowodowego doprowadziła Sąd do przekonania, iż oskarżony F. K. dopuścił się przestępstwa określonego w art. 177 § 2 k.k., albowiem w dniu 29 grudnia 2018 roku w (...) na ul. (...), umyślnie rażąco naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym określone w art. 26 ust. 1; art. 20 ust. 1; art. 16

ust. 2 i 4 oraz art. 30 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018, poz. 1990) w ten sposób, że kierując samochodem marki (...) nr rej. (...), jadąc na terenie zabudowanym z prędkością co najmniej 85 km/h oraz w sposób nieprawidłowy drogą dwujezdniową tj. jej lewą stroną w kierunku centrum miasta, nie zachował szczególnej ostrożności zbliżając się do przejścia dla pieszych oraz nie podjął żadnych manewrów obronnych, w wyniku czego potrącił prawidłowo przechodzące z prawej strony na lewą (patrzac z punktu widzenia kierunku jazdy w/w pojazdu) przez jezdnię na przejściu dla pieszych E. L. i M. L., które na skutek doznanych w wyniku uderzenia przez w/w pojazd obrażeń ciała zmarły.

Uznając winę oskarżonego Sąd na podstawie art. 177 § 2 k.k. wymierzył mu karę 6 lat pozbawienia wolności. Poza sporem pozostaje, iż orzekanie o karze ma charakter indywidualny i jest procesem do pewnego stopnia subiektywnym, obejmującym dokonanie wyboru i zastosowanie odpowiedniej represji karnej właściwej dla konkretnej sytuacji i konkretnego sprawcy. Z tych powodów zasady i dyrektywy orzekania w przedmiocie kary zawarte w art. 53 k.k. pozostawiają organowi orzekającemu pewien zakres swobody w procesie jej wymierzania. Przy czym owej swobody nie należy mylić z dowolnością. Respektowanie dyrektyw wymiaru kary określonych w art. 53 k.k. oznacza tym samym uwzględnienie wszystkich występujących w danej sprawie w odniesieniu do oskarżonego okoliczności łagodzących i obciążających i nadanie im właściwego znaczenia.

Wymierzając oskarżonemu wskazaną wyżej karę Sąd miał na uwadze następujące okoliczności obciążające: przede wszystkim uprzednią wielokrotną karalność oskarżonego za różnego rodzaju wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym. Jak wynika z materiału dowodowego zgromadzonego w toku przewodu sądowego, oskarżony był blisko 40-krotnie karany, czy to w drodze mandatów karnych, czy na mocy wyroków sądowych za różnego rodzaju wykroczenia drogowe, polegające na m.in. przekroczeniu prędkości, spowodowaniu zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez doprowadzenie do kolizji, utrudnianie lub tamowanie ruchu poprzez błędne sygnalizowanie lub niesygnalizowanie manewru, niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej, niestosowanie się do znaków drogowych np. zakaz ruchu w obu kierunkach (vide: notatka urzędowa k. 47-51 akt; wyrok nakazowy Sądu Rejonowego w Toruniu z dnia 28 października 2013 r. w sprawie XII W 2813/13 k. 104 akt; wyrok nakazowy Sądu Rejonowego w Toruniu z dnia 30 marca 2015 r. w sprawie XII W 4730/14 k. 106 akt; wyrok nakazowy Sądu Rejonowego w Toruniu z dnia 9 czerwca 2016 r. w sprawie XII W 1314/16 k. 108 akt; wyrok Sądu Rejonowego w Toruniu z dnia 23 września 2014 r. w sprawie XII W 2944/14 k. 105 akt). Nie były to wszak jedyne naruszenia przez oskarżonego, norm obowiązującego porządku prawnego, F. K. skazywany był również dwukrotnie za popełnienie przestępstw określonych w ustawie z dnia 29 lipca 2005 r. – o przeciwdziałaniu narkomanii (Dz. U. 2019, poz. 852); za przestępstwo paserstwa stypizowanego w art. 291 § 2 k.k.; za przestępstwo z art. 157 § 1 k.k. w zw. z art. 57a § 1 k.k. a także za przestępstwo z art. 180a k.k. a zatem polegające na niestosowaniu się do decyzji organu administracji samorządowej o cofnięciu uprawnień do kierowania pojazdami (vide: wyrok nakazowy Sądu Rejonowego w Toruniu z dnia 7 kwietnia 2010 r. w sprawie II K 325/11 k. 100 akt; wyrok Sądu Rejonowego w Toruniu z dnia 22 sierpnia 2012 r. w sprawie II K 820/12 k. 101 akt; wyrok Sądu Rejonowego w Toruniu z dnia 6 maja 2013 r. w sprawie VIII K 1818/12 k. 102 akt; wyrok Sądu Rejonowego w Toruniu z dnia 14 października 2015 r. w sprawie II K 1025/15 k. 107 akt; wyrok Sądu Rejonowego w Toruniu z dnia 16 stycznia 2018 r. w sprawie VIII K 309/17 k. 109 akt).

Jako okoliczność obciążającą przyjęto rażący i wysoki stopień naruszenia reguł ostrożności. W tym kontekście trzeba w przypomnieć, że niezależnie od szczególnego charakteru wypadku komunikacyjnego, jako przestępstwa związanego z "ryzykiem" uczestniczenia w ruchu drogowym, jego spowodowanie wiąże się z naruszeniem zasad bezpieczeństwa o różnym "ciężarze gatunkowym" i o różnym stopniu naruszenia. W ustawie prawo o ruchu drogowym istnieją zasady bezpieczeństwa, które mają podstawowe znaczenie dla zapewnienia bezpieczeństwa uczestnikom ruchu. Dlatego też w celu podkreślenia ich znaczenia ustawodawca obowiązek ich przestrzegania określa mianem "szczególnej ostrożności". Do takich zasad należą reguły zachowania się kierującego pojazdem w sytuacjach związanych z ruchem pieszych. Ich przestrzeganie gwarantuje bowiem bezpieczeństwo pieszym, zaś naruszenie stanowi poważne dla nich zagrożenie. Dlatego też w pewnych sytuacjach związanych z ruchem drogowym, gdy ustawa wymaga podjęcia przez jego uczestnika dodatkowych środków ostrożności, owej "szczególnej ostrożności", zlekceważenie ich może zostać ocenione, jako szczególnie naganne. Wreszcie nie można tracić z pola widzenia, że wypadek drogowy

spowodowany został w wyniku naruszenia przez oskarżonego czterech fundamentalnych zasad obowiązujących w ruchu drogowym i fakt ten bezsprzecznie zwiększa stopień społecznej szkodliwości czynu, co w konsekwencji nie może być pominięte przy wymiarze kary jako okoliczność obciążająca, tym bardziej, iż rażące lekceważenie tych zasad w nieskomplikowanej sytuacji drogowej było następstwem świadomego działania oskarżonego. W judykaturze sądowej powszechnie prezentowane jest również zapatrywanie, iż ustalenie rodzaju naruszonych zasad bezpieczeństwa oraz kwestii, czy do ich naruszenia doszło umyślnie czy nieumyślnie, ma zasadnicze znaczenie z punktu widzenia oceny stopnia zawinienia sprawcy, a w konsekwencji rzutuje na rozstrzygnięcie o karze. Tym samym przyjęcie umyślnego (art. 20 ust. 1, art. 26 ust. 1, art. 16 ust. 2 i 4, art. 30 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym) naruszenia przez oskarżonego zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym jako przyczyny wypadku, skutkiem którego dwie osoby poniosła śmierć nie powinno pozostać bez wpływu na wymiar kary, skoro inny jest w zasadzie stopień społecznej szkodliwości czynu sprawcy w wypadku, gdy naruszył on nieumyślnie obowiązujące w ruchu drogowym zasady bezpieczeństwa, a inny, wówczas znacznie większy, gdy owe zasady naruszone zostały przez sprawcę umyślnie. Wreszcie jako okoliczność obciążająca przyjęto to, że na skutek wypadku drogowego spowodowanego przez oskarżonego F. K. śmierć poniosły dwie osoby. Oczywiście co do zasady okoliczności należące do znamion danego przestępstwa nie mogą być traktowane jako wpływające na zaostrzenie lub złagodzenie kary. Jednak w sytuacji, gdy okoliczności takie podlegają stopniowaniu co do ich nasilenia, jakości lub nagromadzenia, mogą być przyjmowane jako okoliczności obciążające przy wymiarze kary mimo, że należą do ustawowych znamion danego typu przestępstwa (wyrok SN z dnia 14 listopada 2014 r., III KK 212/14, LEX Nr 1552608). Z tego punktu widzenia, w sytuacji gdy znamieniem przestępstwa z art. 177 § 2 k.k. jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, dopuszczalne jest akcentowanie, jako okoliczności wpływającej na zaostrzenie kary, iż następstwem wypadku spowodowanego przez oskarżonego była śmierć dwóch osób (postanowienie SN z dnia 22 września 2016 r., V KK 221/16, Lex nr 2148665).

W ocenie Sądu na poczet okoliczności łagodzących, zaliczyć można jedynie fakt przyznania się przez oskarżonego do popełnienia zarzucanego mu czynu oraz przeproszenie rodziny pokrzywdzonych. Przez pryzmat ww. miernika nie potraktowano już jednak wyrażenia żalu i skruchy przez oskarżonego. Nie jest niczym nadzwyczajnym i niepotykanym, że w sytuacji gdy powoduje się śmierć drugiego człowieka, u większości sprawców tego rodzaju czynów, pojawia się w toku postępowania żal z powodu zaistniałego zdarzenia, nie można jednak – w ocenie Sądu – tego elementu przeceniać w procesie kształtowania adekwatnej do czynu sankcji karnej.

Podsumowując, w ocenie Sądu nagromadzenie okoliczności obciążających z jednej strony i ledwie dwie okoliczności łagodzące powodują, że właściwa jest kara orzeczona wyrokiem, odpowiada ona stopniowi społecznej szkodliwości czynu jaki został przypisany oskarżonemu, stopniowi zawinienia (art. 53 § 1 in principio k.k.) oraz nasilenia złej woli. Kara ta winna też spełniać – oprócz dolegliwości - założone przez ustawodawcę cele zapobiegawcze oraz wychowawcze, czyli zapobiegnie powrotowi oskarżonego do przestępstwa oraz będzie kształtować właściwe postawy w społeczeństwie. Stanowczo należy w tym miejscu podkreślić zarazem, że wychowanie sprawcy nie jest tożsame z pobłażaniem mu i koniecznością wymierzenia kary łagodnej, gdyż w określonych sytuacjach to właśnie kara izolacyjna spełnia nie tylko rolę odwetu za popełnione przestępstwo, ale jest też czynnikiem wychowawczym, pozwalającym na uzmysłowienie sprawcy nie tylko faktu nieopłacalności łamania prawa, ale i związanych z tym konsekwencji. Jest też wyraźnym sygnałem dla społeczeństwa, że sprawcy tego typu zachowań nie mogą liczyć na pobłażliwe traktowanie. Ponadto kierując się względami prewencji indywidualnej przy wymiarze kary, Sąd miał na uwadze i to, iż sankcja nadmiernie pobłażliwa, mogłaby być potraktowana przez oskarżonego jako tolerowanie popełnionego przez niego czynu – i to pomimo wielokrotnego łamania przepisów normujących ruch drogowy – a tym samym utwierdzić go w przekonaniu o bezkarności i realnej możliwości uniknięcia odpowiedzialności, co prowadziłoby jedynie do utrwalenia jego aspołecznych cech zamiast ich eliminowania. Inaczej rzecz ujmując, kara nadmiernie złagodzona, wtedy, gdy w istocie rzeczy nie zawiera żadnych realnych i bezpośrednich dolegliwości dla oskarżonego, a przy tym dotyczy oskarżonego już zdemoralizowanego (a tak jest w niniejszym przypadku) nie osiąga celów wychowawczych i nie wdraża do przestrzegania porządku prawnego. Przeciwnie, taka kara, mogłaby subiektywnie zostać oceniona przez oskarżonego jako brak kary i wyrobić w nim (lub pogłębić) poczucie bezkarności, przekonanie

o niesprawności systemu prawnego, o istnieniu mechanizmów umożliwiających uniknięcie prawnych dolegliwości i nie powstrzymywałyby go od podjęcia ich popełniania na nowo.

Na koniec należy zwrócić uwagę i na to, że istota prewencyjnego oddziaływania kary polega na wpływaniu - także poprzez jej niezbędną, to jest konieczną surowość - na kształtowanie postaw moralnych, organizujących społeczeństwo, wiarę w nie i ufność w celowość przestrzegania norm system ten tworzących. Orzeczona kara winna zatem mieć także wpływ na każdego, kto w jakikolwiek sposób dowiedział się o przestępstwie i zapadłym orzeczeniu. Chodzi przy tym nie tylko o wpływ na środowisko oskarżonego, ale i na środowisko pokrzywdzonych, aby ugruntować świadomość, że kto w przestępny sposób narusza dobra będące pod ochroną, zostanie sprawiedliwie ukarany. Względy na społeczne oddziaływanie kary oznaczają potrzebę wymierzania takich kar, które odpowiadają społecznemu poczuciu sprawiedliwości, tworzą atmosferę zaufania do obowiązującego systemu prawnego i potępienia, a nie współczucia dla ludzi, którzy to prawo łamią.

Reasumując, właściwa jest kara orzeczona wyrokiem, uwzględnia indywidualne potrzeby resocjalizacyjne i wychowawcze, a także funkcje ogólnoprewencyjne, stanowi tym samym karę sprawiedliwą.

Na podstawie art. 42 § 1 k.k. orzeczono wobec oskarżonego F. K. środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym na okres lat 12. Nie ulega przy tym wątpliwości, że środek karny jest składnikiem ogółu represji stosowanej wobec oskarżonego za przypisane mu przestępstwo. Natomiast przesłanką stosowania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych jest zagrożenie, które mogłoby w przyszłości spowodować prowadzenie pojazdu mechanicznego przez daną osobę. Zakres, a także czas trwania tego środka karnego zależy od stopnia zagrożenia jakie może stwarzać powrót sprawcy do ruchu, ten zaś oceniać należy na podstawie okoliczności rozpatrywanego wypadku, przyczyn, które do wypadku doprowadziły, sposobu prowadzenia pojazdów mechanicznych, a także rodzaju i wagi naruszonych zasad bezpieczeństwa oraz innych okoliczności wskazujących na stosunek sprawcy do obowiązujących zasad bezpieczeństwa, na jego stopień poczucia odpowiedzialności. Mają tu również znaczenie także cechy osobowości sprawcy, częstotliwość łamania przepisów z zakresu prawa o ruchu drogowego, doświadczenie w prowadzeniu pojazdów mechanicznych itp. Pamiętać jednak trzeba, że decydującym będzie tu zawsze stopień zagrożenia dla ruchu ze strony sprawcy wypadku. Im większe jest to spodziewane zagrożenie tym dłuższy winien być okres obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych. Ratio legis kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych polega bowiem na tym, by osoby nie przestrzegające zasad bezpieczeństwa, zagrażające bezpieczeństwu ruchu czy to z braku wyobraźni czy z braku poczucia odpowiedzialności - z ruchu tego wyłączyć. Jest to najskuteczniejszy sposób wzmocnienia bezpieczeństwa na drogach, zmuszenia naruszających zasady bezpieczeństwa do ich przestrzegania w przyszłości, przekonania wszystkich uczestników ruchu o potrzebie bezwzględnej podporządkowania się ustanowionym zasadom ruchu.

Przywołując wyeksponowane we wcześniejszej części niniejszego uzasadnienia okoliczności dotyczące popełnienia czynu przez oskarżonego, w szczególności wielokrotną – nieskuteczną w efekcie – uprzednią karalność oskarżonego za naruszenie zasad ruchu drogowego, karygodne zachowanie na trasie (...) – (...) bezpośrednio poprzedzające wypadek, rażące naruszenie reguł ostrożności tempore criminis, zwłaszcza umyślne naruszenie zasad wynikających z dyspozycji art. 20 ust. 1, 26 ust. 1, art. 16 ust. 2 i 4 oraz art. 30 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018, poz. 1990), tragiczny skutek wypadku zaistniałego w dniu 29 grudnia 2018 r. w postaci śmierci dwóch osób, wszystko to powoduje, że w ocenie Sądu orzeczony wobec oskarżonego F. K. środek karny zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na okres 12 lat, żadną miarą nie nosi cech rażącej niewspółmierności w stosunku do przypisanego mu przestępstwa. Zarazem okres 12 lat będzie jak najbardziej wystarczający i będzie stanowić odpowiednią dla oskarżonego dolegliwość, przestrzegającą go przed podobnym zachowaniem w przyszłości. Uświadomi mu to naganność jego postępowania oraz zobliguje do przestrzegania porządku prawnego, w tym reguł obowiązujących wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Stosownie do art. 63 § 4 k.k. zaliczono oskarżonemu na poczet orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym, okres zatrzymania prawa jazdy od dnia 29 grudnia 2018 r.

Na podstawie art. 46 § 1 k.k. zasądono od oskarżonego na rzecz M. L., K. L. oraz P. L. (1) kwoty po 20 000 złotych tytułem zadośćuczynienia za doznaną krzywdę. Nie wymaga żadnej, nawet najmniejszej argumentacji twierdzenie, iż strata osoby najbliższej dla każdego jest dojmującym, traumatycznym przeżyciem, nieporównywalnym do czegokolwiek, i zdarzeniem bez jakiegokolwiek punktu odniesienia. Bo po prostu takiego punktu nie ma. Zawsze pozostają ból, pustka, żal i niezrozumienie dlaczego tak się stało, dlaczego teraz, dlaczego w taki sposób, pozostaje szereg pytań na które już nigdy nie będzie odpowiedzi, zwłaszcza w przypadku gdy między bliskimi istniała szczególnie intensywna rodzinna, partnerska więź. Niezwykle trudnym jest w takiej sytuacji, dokonanie wartościowania wysokości zadośćuczynienia, jakie winno zostać przyznane członkom rodziny osób tragicznie zmarłych. Truizmem będzie przecież stwierdzenie, iż życie ludzkie jest bezcenne. Żadna nawet najbardziej wygórowana kwota pieniędzy nie zwróci Matki i Siostry, choć zapewne M., K. i P. L. (1) oddaliby wszystkie pieniądze świata, gdyby to było możliwe. Niestety nie jest. Niemniej jednak, pomimo całej złożoności i delikatności tej sytuacji, Sąd zmuszony był dokonać miarkowania zadośćuczynienia należnego wskazanym wyżej osobom, zdając sobie jednocześnie sprawę z tego, że jakiegokolwiek nie byłoby to rozstrzygnięcie, to bez wątpienia będzie ono ułomne, bo po prostu nie da się ani logicznie ani sensownie przeliczyć na pieniądze wartości ludzkiego życia.

W przypadku wskazanego powyżej środka kompensacyjnego, relewantne znacznie posiadają unormowania zawarte w Kodeksie cywilnym, którymi należało się kierować przy podejmowaniu tego rozstrzygnięcia. Przy czym w sytuacji jaka *in concreto* zachodzi w przedmiotowej sprawie, mamy do czynienia z przypadkiem nienormowanego zbiegu podstaw do zasądzenia zadośćuczynienia za szkodę niemajątkową tj. zbiegu art. 446 § 4 k.c. i art. 448 k.c. o charakterze elektywnym, prowadzącym bowiem do ochrony dokładnie tego samego interesu prawnego. W ocenie Sądu za właściwą podstawę zasądzenia zadośćuczynienia należało przyjąć unormowanie wynikające z art. 446 § 4 k.c. zgodnie z którym Sąd może przyznać najbliższym członkom rodziny zmarłego odpowiednią sumę tytułem zadośćuczynienia pieniężnego za doznaną krzywdę. Powyższa regulacja normatywna weszła w życie z dnia 3 sierpnia 2008 r. i poszerzyła w relacji do art. 448 k.c. możliwość uzyskania zadośćuczynienia. Dodanie art. 446 § 4 k.c. nie było wszak jedynie wyrazem woli ustawodawcy potwierdzenia dopuszczalności dochodzenia zadośćuczynienia na gruncie przepisów obowiązujących przed wejściem w życie tego przepisu, lecz dokonania zmiany w ogólnej regule wynikającej z art. 448 k.c. przez zawężenie kręgu osób uprawnionych do zadośćuczynienia. Gdyby nie wprowadzono art. 446 § 4 k.c., roszczenia tego mógłby dochodzić każdy, a nie tylko najbliższy członek rodziny. W rezultacie przepis ten ułatwia dochodzenie zadośćuczynienia, gdyż umożliwia jego uzyskanie bez potrzeby wykazywania jakichkolwiek innych - poza w nim wymienionych - przesłanek.

Celem zadośćuczynienia jest maksymalne złagodzenie cierpienia psychicznego wywołanego śmiercią osoby najbliższej i pomoc członkom jego rodziny w dostosowaniu się do zmienionej sytuacji życiowej. Zadośćuczynienie przewidziane w art. 446 § 4 k.c. jest odzwierciedleniem w formie pieniężnej rozmiaru krzywdy, innymi słowy ma stanowić ekwiwalent poniesionej szkody niemajątkowej. Powinno wynagrodzić doznany ból oraz ułatwić przezwycięzenie ujemnych przeżyć, przy czym nie może ono wprawdzie naprawić krzywdy już doznanej, ale powinno być w stanie dać pokrzywdzonemu zadowolenie.

Jak już we wcześniejszej części pisemnych motywów skarżonego wyroku wskazano, zawsze trudno jest ustalić odpowiednią wysokość zadośćuczynienia. W każdym razie każdy przypadek powinien być indywidualizowany z uwzględnieniem wszystkich okoliczności sprawy. W ocenie Sądu w takim jak ten przypadku, winno się mieć na względzie najwyższą wartość jaką jest życie człowieka. W razie śmierci osoby bliskiej na rozmiar krzywdy mają przede wszystkim wpływ: dramatyzm doznań osoby bliskiej, poczucie osamotnienia i pustki, cierpienia moralne i wstrząs psychiczny wywołany śmiercią tej osoby, rodzaj i intensywność więzi łączących pokrzywdzonych ze zmarłym. Bez wątpienia w sprawie będącej przedmiotem rozpoznania, wstrząs wywołany śmiercią M. L. oraz E. L. był ogromny. Oskarżyciele posiłkowi – M., K. i P. L. (1) w jednak jakże krótkiej chwili stracili jedyną – po śmierci Ojca - najważniejszą osobę w rodzinie, jej centrum – Matkę stanowiącą oparcie dla reszty rodziny, a także młodszą Siostrę zaledwie 18 letnią, zainteresowaną i cieszącą się życiem. Można pozostawić bez szerszej argumentacji twierdzenie, iż niespodziewana śmierć rodzica, ale także siostry czy brata jest jedną z najbardziej dotkliwych i najmocniej odczuwalnych, z uwagi na rodzaj i siłę więzi rodzinnych. W rozpoznawanej sprawie krzywda była tym bardziej

dotkliwa, że śmierć nastąpiła nagle, w wypadku. W jednym momencie oskarżycieli posiłkowych dotknęła ogromna tragedia, i będzie ich dotykała przez całe ich dalsze życie. Pozbawieni zostali bowiem możliwości dalszego wspólnego życia z Matką i Siostrą. Krzywda jaka ich dotknęła nie ma tym samym charakteru krótkotrwałego i nie może być wiązana jedynie z uświadomieniem sobie straty dwóch najbliższych członków rodziny i odczuwaną w pierwszym okresie po wypadku traumą. Nie ulega wątpliwości, iż oskarżyciele posiłkowi zawsze będą mieli poczucie, że ich życie mogłoby przebiegać inaczej i zawsze będą tęsknić za Matką i Siostrą. Wszystko to powoduje, że doznana przez nich krzywda jest znaczna i jako taka wymaga odpowiednio znacznego zadośćuczynienia.

Po myśli art. 63 § 1 k.k. na poczet orzeczonej kary pozbawienia wolności, zaliczono okres rzeczywistego pozbawienia wolności od dnia 29 grudnia 2018 roku do dnia czerwca 2019 r.

O kosztach postępowania orzeczono po myśli art. 626 § 1 k.p.k., art. 627 k.p.k. oraz art. 1, art. 2 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 23 czerwca 1973 r. – o opłatach w sprawach karnych (Dz. U. z 1983 r., Nr. 49, poz. 223 ze zm.), zasądzając od oskarżonego kwotę 600 złotych tytułem opłaty sądowej oraz obciążając go wydatkami postępowania poniesionymi w sprawie w wysokości 6 580, 35 złotych.