

Sygn. akt II K 383/12

3 Ds 456/09

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 9 stycznia 2015r.

Sąd Rejonowy w R a c i b o r z u Wydział II Karny w składzie:

Przewodniczący: SSR Monika Mańka

Protokolant: Ewelina Pielużek

w obecności Prokuratora Franciszka Makulika

po rozpoznaniu w dniach: 27/09/2012r; (...)r; 07/01/2013r; 28/02/2013r; 17/04/2013r; 09/09/2013r; 03/02/2014r; 09/01/2015r.

sprawy:

T. K. (1) (K.)

s. L. i H.

ur. (...) w R.

oskarżonego o to, że:

w dniu 4 kwietnia 2004r w Z. (...), R. S., kierując autobusem marki (...), nr rej. (...), naruszył nieumyślnie zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym w ten sposób, że na skutek niezachowania należytej ostrożności w trakcie dojeżdżania do skrzyżowania dróg, nie ustąpił prawa pierwszeństwa przejazdu samochodowi osobowemu marki (...)o nr rej. (...), kierowanego przez V. C. i zjechał mu drogę, skutkiem czego doszło do zderzenia obu pojazdów w wyniku czego pasażer samochodu osobowego L. F.doznał m.in. stłuczenia mózgu z krwotokiem do opon mózgowych, złamania oczodołu, żeber, lewego barku, stłuczenia organów jamy brzusznej, co spowodowało w dniu 14 kwietnia 2004r jego zgon, zaś A. M. (1) doznał ran szarpanych i stłuczenia głowy, a V. C. doznał powierzchownych stłuczeń, odarcia i krwiaków na twarzy i klatce piersiowej, co skutkowało naruszeniem czynności narządów ich ciała na okres poniżej 7 dni

tj. o czyn z art. 177 § 2 kk

1. uznaje oskarżonego T. K. (1) za winnego popełnienia zarzucanego mu czynu wyczerpującego znamiona występku z art. 177 § 2 kk i za to na podstawie art. 177 § 2 kk skazuje go na karę 1 (jednego) roku pozbawienia wolności;
2. na podstawie art. 69 § 1 i 2 kk i 70 § 1 pkt 1 kk warunkowo zawiesza wykonanie orzeczonej wobec oskarżonego kary pozbawienia wolności ustalając okres próby na 2 (dwa) lata;
3. na podstawie art. 71 § 1 kk orzeka wobec oskarżonego karę grzywny w ilości 100 (sto) stawek dziennych ustalając wysokość jednej stawki na kwotę 10 (dziesięć) złotych;
4. na zasadzie art. 627 k.p.k., art. 617 k.p.k. w zw. z art. 2. ust. 1 pkt 3 i art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 23 czerwca 1973r. o opłatach w sprawach karnych (t.j.: Dz.U. z 1983r., Nr 49, poz. 223 z późn. zm.) i art. 624 § 1 kpz zasądza od oskarżonego

na rzecz Skarbu Państwa kwotę 280 (dwieście osiemdziesiąt) złotych tytułem opłaty i obciąża go w części wydatkami postępowania w kwocie 15.000 (piętnaście tysięcy) złotych w pozostałej części obciążając nimi Skarb Państwa.

Sędzia:

Sygn. akt II K 383/12

UZASADNIENIE

W dniu 3 kwietnia 2004 roku oskarżony T. K. (1) zatrudniony w firmie przewozowej (...) z siedzibą w R., kierował autobusem marki E. (...) o nr rej (...) wiozącym grupę turystów wracających z wycieczki z W. do P.. Drugim kierowcą był J. K. (1). Z B. autokar wyruszył około godziny 22.00 i wówczas kierowcą był J. K. (1), a oskarżony odpoczywał. W odległości około 30 kilometrów od miejscowości Z. na S.nastąpiła zmiana kierowców i K. zastąpił oskarżony T. K. (1). Warunki drogowe tego wieczoru oraz w nocy były dobre. Jezdnia była sucha, nie padał deszcz i nie było mgły, kierowca był wypoczęty.

W nocy 4 kwietnia 2004 roku około godziny 1.00, kierowany przez oskarżonego autokar poruszając się drogą podporządkowaną o nr (...), dojechał do skrzyżowania z zamiarem skrętu w lewo na drogę główną o nr (...) w kierunku miejscowości B.. Na drodze, którą poruszał się oskarżony obowiązywał znak - „ustąp pierwszeństwa przejazdu”. Skrzyżowanie było dobrze oświetlone latarniami, a widoczność nie była utrudniona przez reklamy, billboardy czy drzewa. Dodatkowo znajdowało się tam oznakowane świetlne, które pulsowało pomarańczowym światłem. Do rozjazdu oskarżony dojechał z prędkością około 20-25 km/h mając włączony lewy kierunkowskaz. Oskarżony zatrzymał autokar, a następnie po stwierdzeniu, że sytuacja na jezdni umożliwia mu włączenie się do ruchu - wjechał na skrzyżowanie z prędkością ok. 11-13 km/h. Po wykonaniu tego manewru, kiedy autobus całą swoją długością zajął większość drogi o nr (...) – w jego lewy bok uderzył nadjeżdżający z tej strony samochód osobowy marki S. (...) o nr rej. (...) poruszający się z prędkością około 90 km/h (przy dopuszczalnej 60 km/h). Kierowcą wyżej wymienionego pojazdu był obywatel S. (...) V. C. podróżujący wspólnie ze swoim znajomym L. F., który w chwili zdarzenia spał na przednim fotelu. Kierowca samochodu osobowego wyszedł z pojazdu o własnych siłach. W pojeździe S. nie zadziałała przednia poduszka powietrzna od strony pasażera. Obaj kierowcy byli trzeźwi.

W wyniku zdarzenia pasażer autobusu A. M. (1) doznał obrażeń w postaci ran szarpanych i stłuczenia głowy, natomiast kierowca samochodu osobowego - powierzchownych stłuczeń, odarcia i krwiaków na twarzy i klatce piersiowej, co skutkowało rozstrojem zdrowia wyżej wymienionych na czas do 7 dni w rozumieniu art. 157 §2 kk. Pasażer S. (...) L. F.doznał ciężkich obrażeń ciała, które skutkowały jego zgonem w dniu 14.04.2004r. Przyczyną śmierci była niewydolność istotnych życiowo centrów w mózgu przy stłuczeniu mózgu i krwotoku pod opony mózgowie, złamanie oczodołu, żeber i lewego barku ze stłuczeniem organów klatki piersiowej i jamy brzusznej. Zgon pokrzywdzonego pozostawał w bezpośrednim związku czasowym i przyczynowym z obrażeniami jakich doznał podczas wypadku drogowego. Pozostali pasażerowie autobusu oraz oskarżony i jego zmiennik J. K. (1) nie ponieśli żadnych obrażeń ciała. Po zderzeniu autokar nie nadawał się do dalszej jazdy i został zatrzymany na terenie S.

Oskarżony T. K. (1) w chwili zdarzenia miał 40 lat, jest żonaty, pracuje jako kierowca osiągając wynagrodzenie w kwocie 1.900zł, nie był dotąd karany sędownie.

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie: zeznań świadka J. K. k. (573 – 574, 634, 890 - 891), zeznań świadka V. C. (k. 28 – 31, 32 – 52, 392 – 406, 1052 - 1054), zeznań świadka A. M. (k. 564 – 566), zeznań świadka D. K. (k. 976), częściowo wyjaśnień oskarżonego (k. 461 – 463, 634, 815 - 816), zeznań biegłego A. M. (k. 928 – 929), zeznań biegłego M. N. (k. 942 – 943), zeznań biegłego P. Š. (k. 976 – 977), opinii biegłych z oględzin zwłok (k. 81 – 92), opinii biegłego ds. ruchu drogowego P. Š. (k. 99 – 184), opinii biegłego (...) Ž. w Ž. (k. 194 – 296), protokołu z wypadku w ruchu drogowym (k. 354 – 360), dokumentacji fotograficznej (k. 360 – 362), zaświadczeń lekarskich stwierdzających obrażenia A. M. i V. C. (k. 363 – 365), protokołów badań na urządzeniu stwierdzającym zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu (k. 366 – 367), opinii spółki (...) S.A. dotycząca sprawności systemu airbag w

samochodzie S. (...) kierowanym przez V. C. (k. 368 – 372), pisemnej i ustnej opinii biegłego A. M. (k. 495 – 556, 575, 652 – 653), opinii z przeprowadzonych badań z wypadku drogowego KWP w K. (k. 675 – 684), opinii z Instytutu Ekspertyz Sądowych w K. (k. 1087 – 1117), akt głównych Prokuratury Wojewódzkiej w B. t. I i II akt sprawy.

Wykonując wskazania Sądu Okręgowego w G. Ośrodka (...) w R. zawarte w uzasadnieniu do wyroku z dnia 16 kwietnia 2012r., sygn. V Ka (...) odnośnie konieczności ustalenia miejsca przechowywania oryginału tarczy tachografu, pismem z dnia 26 października 2012r. tut. Sąd zwrócił się do s. organów ścigania, które prowadziły czynności procesowe niezwłocznie po zdarzeniu, a to Komendy Powiatowej Policji w Z. oraz miejscowej Prokuratury z wnioskiem o udzielenie informacji czy na miejscu została zabezpieczona tarcza tacho, a jeśli tak - gdzie jest przechowywana. W odpowiedzi uzyskano informację, iż oryginał tachografu nie został zabezpieczony (brak stosownego dokumentu w aktach sprawy), a po jego skopiowaniu został on najprawdopodobniej zwrócony kierowcy lub osobie trzeciej, która odbierała autokar z terenu S.(k.903, 904). Tymczasem z oświadczenia właściciela autobusu D. K. (2) wynikało, iż policjant s.okazywał mu tarczę tacho, jak też jej kopię (k.916, 975v), jednakże nie wydano mu oryginału dokumentu. Oskarżony oraz świadek K. także twierdzili, że tachograf nie został im zwrócony.

Przesłuchiwany po raz pierwszy w listopadzie 2009 roku oskarżony początkowo nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu utrzymując, iż przed wjazdem z drogi podporządkowanej na skrzyżowanie uważnie sprawdził sytuację na drodze głównej rozglądając się w prawo i lewo, uprzednio włączając lewy kierunkowskaz. Zarówno z lewej jak i prawej strony nie nadjeżdżały żadne pojazdy. Po przejechaniu kilku metrów w tylny, lewy bok autobusu z dużą prędkością uderzył samochód osobowy S. (...). W trakcie tego przesłuchania oskarżony ostatecznie przyznał się do wymuszenia pierwszeństwa na kierującym S. i wyraził skruchę z powodu zdarzenia. W toku dalszego postępowania oskarżony zmienił swoje wyjaśnienia tłumacząc, iż jego uprzednie przyznanie się było spowodowane zaskoczeniem i silnym stresem z uwagi na fakt, iż bezpośrednio po wypadku, winnym jego spowodowania został uznany kierowca samochodu osobowego i z takim przekonaniem oskarżony wrócił do kraju. Stanowisko takie oskarżony konsekwentnie prezentował w toku postępowania sądowego. Na rozprawie w sierpniu 2010r. wyjaśnił, iż przed wjazdem na skrzyżowanie zatrzymał autokar i dokładnie sprawdził sytuację na drodze. Dodał, że na skrzyżowaniu jezdnia schodzi ostro w lewą stronę, a w porze dziennej widoczność na skrzyżowaniu wynosi około 70 metrów. Dalej oskarżony wyjaśnił, że gdy przód autobusu znajdował się na prawym pasie drogi głównej, a tylna część autokaru była na pasie lewym – ujrzał światła nadjeżdżającego z jego lewej strony pojazdu, który poruszał się z bardzo dużą prędkością i z impetem uderzył w lewy tylny bok autobusu powodując jego przesunięcie w stosunku do swojego pierwotnego położenia o około 1 metr, skutkiem czego została uszkodzona tylna oś pojazdu, co uniemożliwiło dalszą jazdę.

Wyjaśnienia oskarżonego T. K. (1) w części opisującej sposób jego jazdy oraz nadmierną prędkość samochodu S. (...) zasługują na aprobatę stanowiąc – wspólnie z pozostałym materiałem dowodowym - podstawę ustaleń faktycznych w tym zakresie. W ocenie Sądu nie sposób jednak uznać za przekonywujące twierdzeń oskarżonego dotyczących uważnego sprawdzenia przez niego sytuacji na drodze, albowiem kwestia ta została obiektywnie zweryfikowana w opiniach biegłych specjalistów do spraw ruchu drogowego, które stały się kluczowymi dowodami w niniejszym postępowaniu. W sprawie wydano pięć opinii pisemnych (oraz trzy ustne uzupełniające) z zakresu wypadków ruchu drogowego, a to z uwagi na podnoszone okoliczności zdarzenia o których na rozprawie mówili świadkowie oraz oskarżony, a także odmienne ustalenia występujące w poszczególnych ekspertyzach.

W toku postępowania prowadzonego początkowo na terenie R. S. dopuszczono dowód z opinii biegłego inż. P. Š. (2) oraz – z uwagi na nieścisłości podnoszone przez pełnomocnika kierowcy samochodu osobowego V. C. - (...) w Ž. Instytut (...). Biegły Š. wskazał jednoznacznie, iż kierujący pojazdem S. (...) naruszył przepisy drogowe poruszając się z nadmierną prędkością wynoszącą w momencie zderzenia około 120 km/h (przy dozwolonej 60 km/h), przy niewielkiej prędkości autobusu co doprowadziło do wypadku i obarczył go wyłączną winą za jego spowodowanie. Stwierdził ponadto, że kierowca autobusu mógł zapobiec wypadkowi pod warunkiem, że przed wjazdem na skrzyżowanie z drogi podporządkowanej miał wystarczającą widoczność jadącego drogą główną samochodu S. (...), dzięki czemu mógł ocenić jego prędkość jazdy i w razie czego ustąpić pierwszeństwa przejazdu. Powyższa opinia zdecydowała o postawieniu zarzutów V. C.. (opinia k. 99 – 184). Przesłuchany przed Sądem na rozprawie w dniu 9 września 2013r. biegły Š. podtrzymał swoje stanowisko stwierdzając, że gdyby kierowca S. (...)poruszał się z prędkością około 60 km/

h, to byłby w stanie zatrzymać samochód przed autokarem, lecz sytuacja ta związana byłaby z ostrym hamowaniem (zeznania biegłego P. Ś. 976 - 977). Na powyższe zwrócili także uwagę biegli w osobach ekspertów z Instytutu (...) w Ż., którzy przeprowadzili analizę zdarzenia także przy przyjęciu, iż samochód osobowy poruszałby się z prędkością dozwoloną i w celu uniknięcia sytuacji kolizyjnej byłby zmuszony do nagłego hamowania (gdzie jako kryterium oceny przyjęto połowę wartości spowolnienia, po przekroczeniu której pojazd narażony jest na niebezpieczeństwo poślizgu i utratę stabilności) oraz bez gwałtownego hamowania. W obu wariantach biegli doszli do przekonania, iż z technicznego punktu widzenia kierowca autobusu nie ustąpił pierwszeństwa jazdy pojazdowi S. (...), przy czym w przypadku braku konieczności nagłego hamowania doszłoby do zderzenia pojazdów (przy szybkości samochodu osobowego w chwili kolizji ok. 47 km/h), zaś w przypadku, gdyby kierowca S. (...) gwałtownie zmienił prędkość jazdy (przy szybkości samochodu osobowego w chwili kolizji ok. 35 km/h) uniknąłby wypadku mijając autokar w bezpiecznej odległości ok. 20m. Przede wszystkim jednak biegli z (...) w Ż. przyjęli dwa warianty przebiegu zdarzenia w zależności od rzeczywistej prędkości z jaką poruszał się samochód osobowy w chwili kiedy kierowca rozpoznał sytuację kolizyjną. Pierwszy zakładał, że prędkość ta wynosiła minimum 72 km/h, natomiast w wariantcie drugim - maksimum 96 km/h. Mając na uwadze pierwszy wariant, za przyczynę wypadku biegli uznali nieprawidłową technikę jazdy kierowcy autobusu, który swym nierozważnym wjazdem na skrzyżowanie spowodował sytuację kolizyjną, po rozpoznaniu której kierowca pojazdu S. (...), nie miał możliwości uniknięcia zderzenia z autobusem. Natomiast dla drugiej wersji, biegli - jako przyczynę wypadku, również wskazali nieprawidłową jazdę kierowcy autobusu przy przyjęciu jego prawnego obowiązku założenia, iż samochody poruszające się drogą główną, mogą jechać z prędkością wyższą od maksymalnie dozwolonej. A contrario biegli wskazali, iż jeśli przyjąć, iż kierujący nie ma obowiązku zakładania ruchu pojazdów po drodze głównej z prędkością powyżej dozwolonej, to technikę jazdy oskarżonego można ocenić jako prawidłową, gdyż wjazd na drogę główną skutecznym w taki sposób, że mógł ustąpić pierwszeństwa jazdy pojazdom, które poruszają się z prędkością maksymalnie dozwoloną dla danego odcinka. W takim wypadku przyczyną wypadku była nieprawidłowa technika jazdy kierowcy samochodu osobowego polegająca na przekroczeniu dozwolonej prędkości (k.243). Eksperti wskazali także, iż kierowca samochodu osobowego poruszając się z ustaloną prędkością (w granicach 72 km/h - 96 km/h) i przy pełnym spowolnieniu na skutek hamowania, nie miał możliwości zatrzymać się przed miejscem zdarzenia. Dalej, na podstawie kopii tarczy tachografu biegli ustalili, iż przed wjazdem na skrzyżowanie, kierowca autobusu nie zatrzymał się. W świetle ustaleń w/w opinii za winnego wypadku uznano kierowcę autobusu T. K. (1) i sprawę przekazano do ścigania na terenie P..

Po przekazaniu sprawy p. organom ścigania, w celu ustalenia przebiegu przedmiotowego wypadku drogowego postanowiono zasięgnąć opinii biegłego A. M. (4) – specjalisty do spraw ruchu drogowego i ekspertyz wypadków drogowych. Biegły w sporządzonej opinii podał, iż przyczynę zdarzenia stanowi zbieg nieprawidłowo prowadzonej jazdy tak przez kierującego autokarem T. K., jak i przez kierującego S. (...). C.. Biegły stwierdził, że wymienieni naruszyli podstawowe zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego podczas przejeżdżania przez skrzyżowanie. Biegły M. ustalił, że wjazd przez oskarżonego autokarem (...) na skrzyżowanie z drogi podporządkowanej na drogę główną nastąpił ewidentnie z naruszeniem zasady pierwszeństwa i miał postać „zajechania drogi” kierującemu S. (...). Wjeżdżający na drogę główną oskarżony - z uwagi na długość autobusu - zajął oba pasy jezdni na drodze głównej uniemożliwiając tym samym ominięcie autobusu przez V. C.. Biegły podkreślił, że tym sposobem wjazdu oskarżony naruszył zasadę pierwszeństwa przejazdu oraz zasadę szczególnej ostrożności. Biegły stwierdził ponadto, że oskarżony przed wjazdem na skrzyżowanie miał możliwość oceny odległości i prędkości zbliżającego się drogą główną pojazdu, co nakazywało mu ustąpić pierwszeństwa – zwłaszcza, że pojazd ten poruszał się z nadmierną prędkością. Biegły uznał, że wyżej wskazane naruszenia przepisów ruchu drogowego przez oskarżonego mają bezpośredni związek przyczynowy z zaistnieniem przedmiotowego zdarzenia. Po stronie kierującego pojazdem S. (...) biegły stwierdził jazdę z nadmierną prędkością w granicach 96 km/h – 120 km/h, przy maksymalnie dozwolonej prędkości 60 km/h. Podkreślił, że gdyby kierowca S. (...)poruszał się z prędkością dozwoloną, miałby niekwestionowaną możliwość uniknięcia zderzenia z autobusem. Na rozprawie przed Sądem biegły M. podtrzymał swoje wnioski zawarte w pisemnej opinii oraz w zeznaniach złożonych podczas postępowania przygotowawczego (pisemna i ustna opinia biegłego A. M. k. 495 – 556, 575, 652 – 653, 928). Z uwagi na zastrzeżenia zgłaszane przez obrońcę, a dotyczące m.in. sprzecznych ustaleń z opinią biegłych w Ż. dotyczących możliwości zauważenia przez oskarżonego samochodu osobowego w chwili, gdy wjeżdżał na skrzyżowanie, na etapie postępowania sądowego dopuszczono dowód z kolejnej

opinii biegłego, a to Laboratorium Kryminalistyczne przy Komendzie Wojewódzkiej Policji w K.. W opinii tej stwierdzono, że z uwagi na uszkodzenia obu pojazdów, prędkość samochodu osobowego w momencie zderzenia była nie mniejsza niż 90 km/h. Kierowca autobusu przed wjazdem na drogę główną, miał możliwość zaobserwowania odcinka drogi o długości ponad 170m po którym poruszał się samochód osobowy. Opiniujący – ekspert KWP M. N. (2) wskazał, iż gdyby - co podkreślał oskarżony, a która to okoliczność z uwagi na złą jakość kopii tachometry i brak oryginału nie została ostatecznie zweryfikowana, autobus zatrzymał się przed wjazdem na skrzyżowanie, to czas w jakim przebył odcinek na drodze głównej mógł wynosić 5-6 s, zatem samochód S. (...) przy prędkości ok. 90 km/h byłby oddalony o 125-150m od autobusu. Oskarżony miał zatem możliwość zaobserwowania samochodu osobowego poruszającego się prawym pasem drogi z pierwszeństwem przejazdu przy dobrych warunkach drogowych, a więc mógł zaniechać manewru wjazdu na skrzyżowanie. Biegły wskazał również, iż gdyby kierujący S. (...) poruszał się z prędkością dopuszczalną – miałby możliwość uniknięcia wypadku drogowego, którego główną przyczyną było stworzenie niebezpieczeństwa na skrzyżowaniu przez kierowcę autobusu polegającego na wyjeździe z drogi podporządkowanej na drogę główną bez zachowania zasad szczególnej ostrożności i bez ustąpienia pierwszeństwa przejazdu samochodowi S. (...) (opinia pisemna z przeprowadzonych badań z wypadku drogowego przez M. N. z Laboratorium Kryminalistyczne przy KWP w K. k. 675 – 684). Na rozprawie biegły podtrzymał wnioski zawarte w opinii pisemnej. Ponownie podkreślił, że z uszkodzeń pojazdu marki S. (...) wynika, iż poruszał się z prędkością nie mniejszą niż 90 km/h. Wskazał, że z tarczy tachografu nie sposób jednoznacznie ustalić, czy autobus zatrzymał się przed wjazdem na skrzyżowanie (zeznania biegłego M. N. k. 942 – 943). Ostatnią opinią dopuszczoną jako dowód w niniejszej sprawie była ekspertyza pisemna wydana przez biegłych Instytutu Ekspertyz Sądowych im. prof. dr J. S. w K.: dr inż. A. K. przy konsultacji z dr inż. J. U.. Biegli (...) wskazali, iż prędkość pojazdu S. (...) bezpośrednio przed wypadkiem wynosiła min. 90 km/h (przy czym nie wykluczyli szybkości nawet do 110 km/h), natomiast prędkość kolizyjna w/w pojazdu wyniosła około 61 km/h. Autobus poruszał się z prędkością około 18 km/h. Biegli podkreślili, że w przypadku dostosowania się obu kierujących do obowiązujących przepisów – każdy z nich uniknąłby wypadku drogowego. Brak dostępu do oryginalnej wykresówki tachografu autobusu (...), wykluczyło możliwość zweryfikowania podawanej przez oskarżonego okoliczności zatrzymania się w/w autokaru na skrzyżowaniu wobec czego przyjęto, iż rzeczywiście pojazd zatrzymał się przed wykonaniem wjazdu. Jednocześnie biegli wskazali, iż okoliczność ta nie ma istotnego znaczenia w sprawie, gdyż znak „ustąp pierwszeństwa przejazdu” nie nakłada na kierującego bezwzględnego obowiązku zatrzymania się, a wymaga skutecznego oddania pierwszeństwa.

Biegli podali, że w wersji, w której oskarżony T. K. zatrzymałby autobus przed krawędzią jezdni głównej, to w chwili ruszenia autobusu pojazd S. (...) znajdowałby się w odległości około 118 metrów od miejsca późniejszego zderzenia i był w polu widzenia oskarżonego wobec czego z ruszeniem autobusu należało się wstrzymać. Wskazali jednocześnie, iż gdyby autobus zatrzymał się przed linią warunkowego zatrzymania – wgląd w lewo był ograniczony do 106m i z tego miejsca S. (...) mogła być rzeczywiście niewidoczna (na powyższe wskazali także biegli z Ż. – k.240). Podkreślili jednak, iż linia ta wyznacza miejsce zalecanego zatrzymania przy działającej sygnalizacji świetlnej, a skoro w chwili zdarzenia była ona nieczynna (pulsujące żółte światło), dla sprawdzenia sytuacji na drodze głównej należało wybrać miejsce charakteryzujące się możliwie największym zakresem widoczności w lewo. Natomiast w wersji, gdzie oskarżony nie zatrzymałby autobusu przy krawędzi jezdni – samochód S. (...) byłby dla niego widoczny w odległości około 55 metrów od miejsca zderzenia pojazdów. Zdaniem biegłych odległość ta była na tyle niewielka, że z wyjazdem autobusu na drogę główną tym bardziej należało się wstrzymać. We wnioskach końcowych opinii biegli stwierdzili, że przyczyną wyżej opisanego wypadku drogowego był splot nieprawidłowych zachowań obu kierujących. Przyczyną bezpośrednią było nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu kierującemu pojazdem S. (...) przez kierowcę autokaru, natomiast pośrednią – wywołane nadmierną prędkością pojazdu S. (...) – utrudnienie w rozpoznaniu faktycznej prędkości większej niż dopuszczalna i pozbawienie się przez V. C. możliwości uniknięcia zderzenia. W ocenie Sądu wskazana wyżej opinia jest przesądzającą w sprawie z uwagi na fakt, iż uwzględnia całokształt materiału dowodowego sukcesywnie gromadzonego na kolejnych etapach postępowania przez co jest w pełni kompleksowa odnosząc się do całości spornych zagadnień. Wskazać także należy, iż ustalenia w niej poczynione w szczególności dotyczące minimalnej prędkości samochodu osobowego, a nadto – co najbardziej istotne, możliwości zaobserwowania tegoż pojazdu przez kierującego autobusem, korespondują z ustaleniami poczynionymi w tej kwestii przez biegłych z LK KWP, (...) w Ż. (którzy ustalili prędkość

maksymalną S. (...) na 96 km/h, A. M. (4) (przy czym ten biegły w swych obliczeniach opierał się na prędkości przyjętej przez biegłych s.) czy wreszcie z zeznaniami V. C., który przyznał, iż poruszał się z prędkością ok. 90 km/h.

W świetle powyższych opinii biegłych wyjaśnienia oskarżonego jakoby był przekonany o braku przeszkód uniemożliwiających mu dokonanie skrętu w lewo, należy potraktować wyłącznie jako jego subiektywną ocenę sytuacji na drodze, która jednak została dokonana bez wnikliwej i uważnej obserwacji lewej strony drogi nr (...), a więc bez zachowania owej „szczególnej ostrożności”, który to obowiązek nakłada ustawodawca na kierującego pojazdem, który zbliża się do skrzyżowania w art. 25 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j.: Dz. U. z 2012r., poz. 1137 z późn. zm. – dalej P.R.D.).

W ocenie Sądu znaczenie drugorzędne miały dowody z zeznań świadków. Istota sprawy sprowadzała się bowiem do ustalenia czy oskarżony miał obiektywną możliwość wykonania bezpiecznego manewru polegającego na wjeździe na skrzyżowanie z drogi podporządkowanej, co mogło być dokonane w zasadniczym stopniu w oparciu o specjalistyczną wiedzę biegłych.

Przesłuchany w charakterze świadka drugi kierowca autokaru - J. K. (1) zeznał, że oskarżony T. K. (1) zmienił go, aby kierować autobusem przez dalszą drogę ze S.do P.. Świadek podkreślił, że na przedmiotowym skrzyżowaniu oskarżony zatrzymał autokar i upewniał się czy może wjechać z drogi podporządkowanej na drogę główną. Stwierdził, że obaj dokładnie obserwowali skrzyżowanie, na którym nie było wówczas żadnych pojazdów. J. K. (1) zeznał, że po wjechaniu na drogę z pierwszeństwem przejazdu – kiedy autobus znajdował się na obu pasach jezdni - zobaczył blask światła, usłyszał huk, zachwiało autokarem i przesunęło jego tył. Świadek zeznał ponadto, że samochód osobowy zauważył dopiero, kiedy ten uderzył w autokar.

Świadek D. K. (2) – właściciel firmy (...) potwierdził, że na terenie S. doszło do wypadku z udziałem autokaru należącego do jego firmy. Świadek w swoich zeznaniach opisał procedurę, którą podjął celem sprowadzenia uczestników wycieczki do P.. Podkreślił jednocześnie, że nie otrzymał od s. policji oryginalnej tarczki tachografu, która miała zostać zabezpieczona przez tamtejszych funkcjonariuszy (o czym wyjaśniał również oskarżony).

Świadek A. M. (1) w swoich zeznaniach podkreślił, że w godzinach nocnych usłyszał krzyk jednego z pasażerów a następnie huk. W wyniku zdarzenia rozciął łuk brwiowy. Świadek zeznał, że wówczas zauważył tył samochodu S. (...) wbity w lewy tylny bok autobusu.

Świadek V. C. przyznał, że jechał z prędkością wyższą od dozwolonej tj. ok. 90 km/h. Dodał, że w okolicy Z. z drogi podporządkowanej wyjechał autobus, który zatarasował całą drogę wskutek czego nie miał możliwości aby go ominąć. Zarówno on jak i jego pasażer mieli zapięte pasy bezpieczeństwa, zaś w chwili zderzenia obu pojazdów nie zadziałała poduszka powietrzna od strony pasażera.

Sąd dał wiarę zeznaniom wyżej wskazanych świadków. Zeznania te są spójne, konsekwentne i układają się w logiczną całość. Zaznaczyć jednocześnie należy, iż relacje świadków: M. i K. miały w sprawie marginalne znaczenie, gdyż ten ostatni nie był uczestnikiem wycieczki, (a jego wiedza o zdarzeniu pochodziła z relacji osób trzecich), zaś świadek M. nie widział przebiegu zdarzenia, a jego zeznania dotyczyły głównie obrażeń jakich doznał wskutek wypadku.

Sąd zważył co następuje:

T. K. (1) został oskarżony o popełnienie przestępstwa z art. 177 §2 k.k. polegającego na naruszeniu zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym i spowodowaniu wypadku, którego następstwem była – jak w niniejszej sprawie - śmierć innej osoby. Omawiany występek ma charakter skutkowy, a zatem konieczne jest więc ustalenie, że pomiędzy stwierdzonym naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu, a zaistniałym wypadkiem zachodzi związek przyczynowy (wyrok SN z dnia 4 listopada 1998 r., V KKN 303/97, OSNKW 1998, nr 11-12, poz. 50). Podkreślić należy, iż kierowca ma obowiązek nie tylko prowadzić pojazd zgodnie z obowiązującymi nakazami i zakazami, lecz także w sposób rozważny i ostrożny przy czym w niektórych sytuacjach ustawodawca wymaga od kierującego zachowania tzw. „szczególnej ostrożności”. Wprost obowiązek ten statuuje przepis art. 3 ust. 1 P.R.D. stanowiąc, iż „uczestnik ruchu

i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani zachować ostrożność albo gdy ustawa tego wymaga - szczególną ostrożność, unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę. Przez działanie rozumie się również zaniechanie". Powyższe ma istotne znaczenie w niniejszej sprawie w świetle przepisu art. 25 ust. 1 P.R.D. stanowiącego, iż „kierujący pojazdem, zbliżając się do skrzyżowania, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność (...)” co wedle art. 2 pkt 22 w/w ustawy oznacza ostrożność polegającą na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. Takiej ostrożności nie zachował oskarżony, który prowadząc autokar marki (...)o nr rej. (...) i wykonując manewr wjazdu z drogi podporządkowanej na drogę z pierwszeństwem przejazdu nie obserwował skrzyżowania z należytą uwagą, przez co nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu samochodowi osobowemu S. (...) skutkiem czego doszło do zderzenia obu pojazdów co w konsekwencji doprowadziło do śmierci pasażera samochodu osobowego.

Dodatkowo przepis art. 25 ust. 1 w/w ustawy nakazuje kierowcy zbliżającemu się do skrzyżowania i zamierzającemu skręcić w lewo - ustąpić pierwszeństwa m.in. pojazdowi jadącemu z kierunku przeciwnego na wprost lub skręcającemu w prawo. Zgodnie zaś z art. 2 pkt 23 cyt. ustawy „ustąpienie pierwszeństwa oznacza powstrzymanie się od ruchu, jeżeli ruch mógłby zmusić innego kierującego do zmiany kierunku lub pasa ruchu albo istotnej zmiany prędkości (...). Co istotne w realiach rozpoznawanej sprawy, nie ma znaczenia czy ów jadący inny pojazd porusza się z dozwoloną administracyjnie prędkością czy też przekracza ją i to w znacznym stopniu. Zwrócił na to uwagę Sąd Najwyższy w orzeczeniach z dnia: 5 maja 2011 r., sygn. IV KK 44/11 oraz 28 lipca 2011 r., sygn. III KK 7/11., gdzie wyrażono pogląd, iż "nie sposób przyjąć, że jeśli pojazd jadący z przeciwka na wprost porusza się z niedozwoloną prędkością, to kierowca pojazdu jadącego w przeciwnym kierunku tą drogą i mający wykonać manewr skrętu w lewo nie musi ustąpić mu pierwszeństwa tylko z tego powodu, iż kierowca pojazdu mającego pierwszeństwo przejazdu (art. 25 ust. 1 i 3 p.r.d.) narusza w ten sposób zasady ruchu drogowego. Takie dekodowanie treści nakazu "ustąpienia pierwszeństwa" nie tylko nie znajduje żadnego oparcia w ustawowej definicji, ale prowadziłoby w konsekwencji do ustalenia, że nakaz ten ma charakter względny, a więc zależny od oceny zachowań poszczególnych uczestników ruchu drogowego. W ustawowej definicji zasady ustąpienia pierwszeństwa jest wprost zawarty nakaz oceny prędkości pojazdu jadącego z pierwszeństwem przejazdu. Z definicji tej zasady, ujmowanej a contrario, wynika także i to, że kierowca samochodu zobowiązany do ustąpienia pierwszeństwa nie musi powstrzymać się od ruchu, ale tylko wtedy jeżeli ruch jego pojazdu nie mógłby zmusić kierującego pojazdem, posiadającego pierwszeństwo przejazdu do zmiany prędkości czy pasa ruchu. Zarówno z treści (art. 25 ust. 1 p.r.d.), jak z przepisu art. 2 pkt 23 p.r.d., zawierającego ustawową definicję określenia "ustąpienie pierwszeństwa", nie wynika, aby naruszenie tej zasady przez kierowcę zbliżającego się do skrzyżowania i zamierzającego skręcić w lewo było możliwe tylko wtedy, gdy jego manewr zmuszałby do zmiany kierunku ruchu lub pasa ruchu albo istotnej zmiany prędkości innego kierującego, poruszającego się z dozwoloną prędkością. W ustawowej definicji zasady ustąpienia pierwszeństwa jest wprost zawarty nakaz oceny prędkości pojazdu jadącego z pierwszeństwem przejazdu. Z definicji tej zasady, ujmowanej a contrario, wynika także i to, że kierowca samochodu zobowiązany do ustąpienia pierwszeństwa nie musi powstrzymać się od ruchu, ale tylko wtedy, jeżeli ruch jego pojazdu nie mógłby zmusić kierującego pojazdem, posiadającego pierwszeństwo przejazdu, do zmiany prędkości czy pasa ruchu (...). Innymi słowy, nie sposób przyjąć, iż naruszenie określonej w art. 25 ust. 1 P.R.D. zasady ustąpienia pierwszeństwa występuje wyłącznie, gdy kierujący pojazdem i zobowiązany do ustąpienia pierwszeństwa przejazdu co najmniej utrudni ruch kierującemu pojazdem poruszającemu się drogą z pierwszeństwem przejazdu, o ile ten ostatni prowadzi pojazd ściśle według zasad bezpieczeństwa, w szczególności nie przekracza prędkości. Z treści przepisu art. 25 ust. 1 P.R.D. wynika bowiem, że kierujący pojazdem zbliżając się do skrzyżowania jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony, a jeżeli skręca w lewo - także jadącemu z kierunku przeciwnego na wprost lub skręcającemu w prawo. Zarówno z treści tego przepisu, jak z przepisu art. 2 pkt 23 P.R.D., zawierającego ustawową definicję określenia "ustąpienie pierwszeństwa" nie wynika, aby naruszenie tej zasady przez kierowcę zbliżającego się do skrzyżowania i zamierzającego skręcić w lewo było możliwe tylko wtedy, gdy jego manewr zmuszałby do zmiany kierunku ruchu lub pasa ruchu albo istotnej zmiany prędkości innego kierującego, poruszającego się z dozwoloną prędkością. W zaistniałej sytuacji faktycznej, oba te przepisy P.R.D. (art. 25 ust. 1 i art. 2 pkt 23) wraz z istniejącym

znakiem drogowym określającym drogę podporządkowaną, obligowały oskarżonego do ustąpienia pierwszeństwa każdemu pojazdowi jadącemu z kierunku przeciwnego na wprost lub skręcającego w prawo, niezależnie od tego czy kierowcy takich pojazdów przestrzegają zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w tym np. nieprzekraczania prędkości administracyjnie dozwolonej, czy też zasad tych (części lub wszystkich) nie przestrzegają. Oczywiście, oskarżony miał prawo przypuszczać, że kierujący samochodem S. (...) i posiadający pierwszeństwo przejazdu przez skrzyżowanie, przestrzega przepisów ruchu drogowego (art. 4 P.R.D.). Rzecz jednak w tym, że to przypuszczenie nie wyczerpywało jego obowiązków wynikających z przepisów prawa o ruchu drogowym. Zgodnie z treścią art. 25 ust. 1 w zw. z art. 2 pkt 23 P.R.D. miał on obowiązek powstrzymania się od ruchu, jeżeli ruch jego pojazdu mógłby zmusić kierującego mającego pierwszeństwo do zmiany kierunku lub pasa ruchu, albo istotnej zmiany prędkości (biegli np. P. S. wskazywali na to, iż gdyby S. (...) poruszała się z prędkością 60 km/h, to miałyby możliwość uniknięcia zderzenia, ale przy wykonaniu manewru gwałtownego hamowania). W ocenie Sądu dla zrealizowania zawartego w art. 25 ust. 1 P.R.D. nakazu ustąpienia pierwszeństwa konieczne było zatem prowadzenie obserwacji samochodu S. (...) pod kątem prędkości, z jaką się poruszał, tak aby w tych realiach drogowych ustalić czy wykonanie skrętu w lewo przed nadjeżdżającym samochodem nie spowoduje konieczności zmiany prędkości tego samochodu lub zmiany jego pasa ruchu. Przypomnieć co prawda należy, iż w toku postępowania oskarżony konsekwentnie podnosił, że w chwili wjazdu na skrzyżowanie nie widział żadnego pojazdu nadjeżdżającego z lewej strony, niemniej jednak przeczą temu ustalenia poczynione przez biegłych opiniujących w tej sprawie. Owszem opinia (...) dopuszcza taką możliwość, ale wyłącznie w wypadku zatrzymania autobusu nie przy krawędzi drogi głównej, ale linii zatrzymania warunkowego, co - mając na uwadze niedziałającą sygnalizację świetlną oraz nietypową trajektorię skrzyżowania - tym bardziej obligowało oskarżonego do zwiększenia koncentracji oraz wydłużenia czasu obserwacji w sposób umożliwiający największą widoczność lewej strony jezdni. Przenosząc zatem te uwagi w realia niniejszej sprawy wskazać należało, że w chwili wjazdu na drogę główną oskarżony uchybił obowiązkowi uważnego prowadzenia obserwacji sytuacji drogowej i to tak długo, by upewnić się czy musi powstrzymać się od ruchu, czy też może kontynuować jazdę. Z opinii biegłych (...) wynika, że oskarżony takiej obserwacji nie przeprowadził, choć miał ku temu warunki. W ten sposób stworzył stan zagrożenia na drodze i pozbawił się możliwości postąpienia w sposób zgodny z normą art. 25 ust. 1 P.R.D., a w konsekwencji działał niezgodnie z możliwym do zrealizowania nakazem powstrzymania się od ruchu.

Przestępstwo z art. 177 §2 kk jest przestępstwem nieumyślnym w znaczeniu art. 9 § 2 kk. W ocenie Sądu oskarżony naruszył zasady ostrożności w ruchu drogowym nie mając rzecz jasna zamiaru spowodowania skutków, o których mowa w cyt. przepisie. Bez wątplenia śmierć L. F. pozostawała w bezpośrednim związku przyczynowym z naruszeniem przez oskarżonego reguł bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Nie ulega bowiem wątpliwości, iż prawidłowe zachowanie oskarżonego polegające na zachowaniu szczególnej ostrożności i upewnieniu się co do możliwości bezpiecznego wykonania skrętu w lewo zapobiegłoby wypadkowi. Mając powyższe na uwadze nie można stracić z pola widzenia nagannego zachowania kierującego samochodem osobowym, który w znacznym stopniu przekroczył dozwoloną prędkość, co nie pozostaje bez znaczenia dla oceny skutków zdarzenia. Okoliczność tę Sąd uwzględnił przy wymiarze kary uznając, iż adekwatną, spełniającą swoje funkcje i obejmującą jednocześnie całą karygodność działania sprawcy będzie wymierzona na podstawie art. 177 §2 kk kara 1 roku pozbawienia wolności z warunkowym zawieszeniem jej wykonania na okres próby wynoszący 2 lata.

Na podstawie art. 71 §1 kk Sąd orzekł wobec oskarżonego karę grzywny w ilości 100 stawek dziennych ustalając wysokość jednej stawki dziennej na kwotę 10 zł.

Przy wymiarze kary Sąd wziął pod uwagę dyrektywy wymiaru kary z art. 53 kk. Stopień społecznej szkodliwości czynu oskarżonego należy uznać za wysoki. Poprzez nieuważne obserwowanie sytuacji na skrzyżowaniu oraz uchybienie zasadzie szczególnej ostrożności oskarżony naruszył porządek prawny narażając życie i zdrowie wielu osób. Okolicznością obciążającą pozostaje również, iż oskarżony jest zawodowym kierowcą z długoletnim doświadczeniem - w dniu zdarzenia mającym pod opieką grupę kilkudziesięciu osób. Tym bardziej więc powinien był przewidywać ewentualne zagrożenia przy wykonywaniu manewrów drogowych wymagających szczególnej ostrożności z zachowaniem zasady ograniczonego zaufania. Bez wątplenia natomiast okolicznością łagodzącą jest dotychczasowa niekaralność oskarżonego, a także przyczynienie się kierowcy S. (...) do zaistnienia przedmiotowego wypadku.

W ocenie Sądu względy te czynią w pełni zasadnym zastosowanie instytucji warunkowego zawieszenia kary z zastosowaniem trzyletniego okresu próby. Bez wątpienia sam wypadek, a zwłaszcza przyczyny, które doprowadziły do jego zaistnienia są incydentalne i oskarżony w przyszłości będzie przestrzegał zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym co pozwoli mu na uniknięcie podobnych zachowań w przyszłości. Dla urealnienia dolegliwości za popełnione przestępstwo, Sąd wymierzył oskarżonemu karę grzywny w wysokości adekwatnej do sytuacji majątkowej T. K. (1), którego dochody wynoszą około 1.900 zł brutto miesięcznie.

Na zasadzie art. 627 k.p.k., art. 617 k.p.k.w zw. z art. 2 ust. 1 pkt 3 i art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 23 czerwca 1973r. o opłatach w sprawach karnych (t.j.: Dz.U. z 1983r., Nr 49, poz. 223 z późn. zm.) i art. 624 §1 kk, Sąd zasądził od oskarżonego na rzecz Skarbu Państwa kwotę 280 złotych tytułem opłaty i obciążył go w części wydatkami postępowania w wysokości 15.000 złotych, obciążając Skarb Państwa w pozostałym zakresie.

Sędzia