

Sygn. akt V K 136/13

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 15 czerwca 2015r.

Sąd Okręgowy Warszawa- Praga w Warszawie w V Wydziale Karnym w składzie:

Przewodniczący: SSO Joanna Zaremba

Protokolant: Dorota Nędza

po rozpoznaniu na rozprawie w dniach: 14 maja 2014 r. roku, 2 lipca 2014 r., 1 października 2014 r., 12 grudnia 2014 r., 20 kwietnia 2015 r., 8 czerwca 2015 r.

przy udziale Prokuratura Leszka Wawrzyniaka i oskarżycieli posiłkowych: A. A. (1), I. K. (1), P. K. (1), Ł. Ł., A. N., M. N., K. O. (1), K. A., D. Z., I. K. (2), P. Z. (1)

sprawy **M. Ś.**, syna T. i E. z domu M., urodzonego w dniu (...) w M.

oskarżonego o to, że:

W dniu 9 marca 2013 roku o godzinie 6:02 na drodze K-10 w okolicach miejscowości M. woj. (...), kierując samochodem typu Bus marki I. nr rej. (...), nieumyślnie spowodował katastrofę w ruchu lądowym w ten sposób, że umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym i nie zastosował się do znaku B-33 przekraczając dozwoloną administracyjnie prędkość o 40 km/h nie dostosowując prędkości do istniejących warunków drogowych na skutek czego stracił panowanie nad kierowanym pojazdem i zjechał na prawą stronę drogi uderzając prawą stroną pojazdu w słup wiaduktu w wyniku czego śmierć na miejscu poniosła P. Z. (2), oraz na skutek urazu czaszkowo-mózgowego w szpitalu zmarła P. K. (2), a także obrażeń ciała doznały A. R., S. N., N. M., G. C. i J. J. (1) a M. S. (1), A. A. (2), V. A., G. K., M. K., Z. S., W. O. (1), O. A., A. J., J. Ł., Z. N., M. S. (2) zostały narażone na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia lub zdrowia

tj. o przestępstwo określone w art. 173 § 2 i § 4 kk

orzeka:

1. oskarżonego M. Ś. w ramach czynu zarzuconego mu aktem oskarżenia uznaje za winnego, tego że w dniu 9 marca 2013 roku o godzinie 6:02 na drodze K-10 w okolicach miejscowości M. woj. (...), kierując samochodem marki I. nr rej. (...), nieumyślnie spowodował katastrofę w ruchu lądowym zagrażającą życiu i zdrowiu wielu osób, w ten sposób, że nie zachowując ostrożności zjechał z jezdni wjeżdżając na prawe pobocze i uderzył prawym bokiem pojazdu w podporę wiaduktu, czym naruszył nieumyślnie zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym oraz przekroczył dopuszczalną prędkość, czym umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym w wyniku czego śmierć na miejscu poniosła P. Z. (2), oraz na skutek urazu czaszkowo-mózgowego w szpitalu zmarła P. K. (2), obrażeń ciała doznały A. R., S. N., N. M., G. C. i J. J. (1), natomiast M. S. (1), A. A. (2), V. A., G. K., M. K., Z. S., W. O. (1), O. A., A. J., J. Ł., Z. N., M. S. (2) zostały narażone na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia lub zdrowia i czyn ten kwalifikuje z art. **173 § 2 w zw. z art. 173 § 4 kk** i za to na podstawie art. 173 § 4 kk wymierza mu karę 2 (dwóch) lat pozbawienia wolności;

2. na podstawie art. 42 § 1 k.k.. orzeka wobec oskarżonego M. Ś. środek karny w postaci zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na okres 5 (pięciu) lat;

3. na podstawie art. 63 § 2 kk na poczet orzeczonego środka karnego zalicza oskarżonemu rzeczywisty okres zatrzymania prawa jazdy w sprawie od dnia 25 marca 2013 r. do dnia 16 czerwca 2015 roku;
4. Na podstawie art. 46 § 1 kk zasądza na rzecz D. Z., P. Z. (1), I. K. (1) i P. K. (1) kwoty po 50 000 zł. (pięćdziesiąt tysięcy złotych) tytułem zadośćuczynienia za doznaną krzywdę;
5. Zasądza od oskarżonego M. Ś. kwotę 300 (trzysta) złotych tytułem opłaty oraz zwalnia go z obowiązku ponoszenia pozostałych kosztów sądowych przejmując je na rachunek Skarbu Państwa.

Sygn. akt V K 136/13

UZASADNIENIE

Na podstawie całokształtu materiału dowodowego ujawnionego w toku rozprawy głównej Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 9 marca 2013 r. o godzinie 02:15 M. Ś. pobrał z firmy (...) w W. bus marki I. nr rej. (...) w celu wykonania zaplanowanego kursu przewozu grupy dziewcząt w wieku od 11 do 15 lat wraz z opiekunem z W. do miejscowości B. w okolicach B. na ogólnopolski turniej tańca. Za kierowcą znajdowały się rzędy podwójnych siedzeń, zaś po prawej znajdował się jeden rząd siedzeń pojedynczych. Autobus wyruszył z W. o godzinie 04:04. Busem kierował M. Ś.. Wraz z nim podróżowali: opiekunka grupy M. S. (1) oraz P. Z. (2), P. K. (2), A. R., S. N., N. M., G. C., J. J. (1), A. A. (2), V. A., G. K., M. K., Z. S., W. O. (1), O. A., A. J., J. Ł., Z. N. i M. S. (3). W czasie podróży pasażerki zachowywały się spokojnie i po pewnym czasie wszystkie zasnęły. P. Z. (2) i P. K. (2), który siedziały na pojedynczych siedzeniach zasnęły oparte o szybę busa.

W dniu 9 marca 2013 r. około godziny 06:01 na drodze K-10, na jej 389 kilometrze, w okolicach miejscowości M.. woj. (...), M. Ś. jechał dwupasmową jezdnią, która na wysokości wiaduktu kolejowego posiadała szerokość 7,2 m. Przed miejscem zdarzenia droga przebiegała łukiem w prawo, a następnie na długości 200 m – prosto. Po obu stronach jezdni znajdowały się asfaltowe pobocza o szerokości 0,8 i 0,9 m. W czasie zdarzenia nawierzchnia jezdni była mokra, a pobocze częściowo zaśnieżone. Temperatura przy gruncie wynosiła 0° C. M. Ś. naruszając umyślnie zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez nie zastosowanie się do znaku B-33 ograniczającego prędkość do 50 km/h, w ten sposób, że przekroczył dozwoloną administracyjnie prędkość o 17 km/h, po pokonaniu łuku drogi w prawo, będąc około 35 metrów przed betonowym wiaduktem kolejowym nieumyślnie, nie zachowując ostrożności, zjechał z jezdni na prawe pobocze, wjeżdżając prawymi kołami na prawe pobocze, a w końcowej fazie tego ruchu prawe przednie koło wjechało na stromy fragment nasypu. Przednie prawe koło, zsuwając się ze stromej pochyłości nasypu, spowodowało gwałtowne przemieszczenie się samochodu I. w lewo – co skutkowało tym, że przednia część nadwozia samochodu bezkolizyjnie ominęła krawędź podpory wiaduktu uderzając prawym lusterkiem w podporę, a kolejne silnie poprzeczne przemieszczenie nadwozia na prawo, spowodowało uderzenie prawym bokiem nadwozia w podporę wiaduktu, na wysokości 4 i 5 siedzenia, które zajmowały P. Z. (2), lat 11 i P. K. (2), lat 14.

Funkcjonariusze Policji zostali powiadomieni telefonicznie o zdarzeniu drogowym około godziny 06:14 przez M. S. (1). Na miejsce zdarzenia przyjechały dwie karetki pogotowia. W miejscu zdarzenia obecny był również kierowca innego samochodu J. S.. Ratownik medyczny, który udzielał pomocy P. Z. (2) stwierdził zgon. P. K. (2) w stanie ciężkim została zabrana do szpitala w P., w którym na skutek odniesionych obrażeń w postaci urazu czaszkowo mózgowego zmarła w dniu 10 marca 2013 r. Dodatkowo z miejsca zdarzenia zostały przewiezione do szpitala (...). Pasażerka pojazdu A. R. w wyniku zdarzenia odniosła obrażenia ciała w postaci powierzchownego urazu głowy, powodujące rozstrój zdrowia na okres trwający nie dłużej niż siedem dni, zaś S. N. odniosła obrażenia ciała w postaci powierzchownego urazu głowy i szyi, powodujących rozstrój zdrowia na okres poniżej siedmiu dni. W związku ze zdarzeniem N. M. odniosła obrażenia ciała w postaci drobnych ran twarzoczaszki powodujących rozstrój zdrowia na okres poniżej siedmiu dni. Pasażerka pojazdu G. C. w wyniku zdarzenia odniosła obrażenia ciała w postaci powierzchownego urazu kręgosłupa szyjnego, co spowodowało rozstrój zdrowia na okres trwający nie dłużej niż siedem dni, zaś J. J. (1) odniosła obrażenia ciała

w postaci powierzchownego urazu klatki piersiowej, powodujące rozstrój zdrowia na okres trwający nie dłużej niż siedem dni. Pasażerki pojazdu M. S. (1), A. A. (2), V. A., G. K., M. K., Z. S., W. O. (1), O. A., A. J., J. Ł., Z. N. i M. S. (3) zostały narażone na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia i zdrowia.

W następstwie wypadku P. Z. (2) doznała ran, sińców i otarć naskórka głowy, licznych wieloodłamkowych złamań kości pokrywy czaszki i twarzoczaszki z rozerwaniem mózgu i opon, otarć naskórka prawej kończyny górnej, złamania prawej kości ramiennej, sińców na lewym kolanie. P. Z. (2) zmarła śmiercią gwałtowną na skutek urazu czaszkowo-mózgowego. U P. K. (3) na skutek zdarzenia doszło do powstania krwiaka podoponowego, ran, sińców i otarć naskórka głowy, licznych i wieloodłamkowych złamań kości pokrywy czaszki i twarzoczaszki z rozerwaniem mózgu i opon, sińca z otarciem naskórka prawego ramienia, sińców kończyn górnych i lewego podudzia.

W układach samochodu Bus marki I. nr rej. W (...) (...) decydujących o bezpieczeństwie jazdy nie ujawniono niesprawności, która mogłaby przyczynić się do zaistnienia przedmiotowego zdarzenia.

W wyniku zderzenia z podporą wiaduktu naderwane zostało lusterko prawe, pogięciu uległo poszycie prawego boku pojazdu, potłukła się szyba boczna prawa i pogięła felga prawego koła tylnego.

Prowadzący pojazd M. Ś. był trzeźwy. W krwi M. Ś. nie stwierdzono obecności środków odurzających z grupy alkaloidów opium, które mogłyby wskazywać na przyjęcie heroiny lub innych produktów przeróbki słomy makowej, np. tzw. kompotu, lub leków zawierających te związki; kokainy i benzoilokgoniny; substancji psychotropowych z grupy pochodnych benzodiazepiny; kannabinoli, których obecność we krwi świadczyłaby o przyjęciu produktów konopi, np. marihuany lub haszyszu; amfetaminy i jej pochodnych, w tym należących do grupy metylenodioksyamfetamin. We krwi nie stwierdzono także aktywnych składników środków farmaceutycznych mogących wpływać na sprawność psychomotoryczną człowieka, objętych zastosowanym tokiem postępowania analitycznego, w stężeniach umożliwiających identyfikację tych środków. Wykluczono także by do zjechania na pobocze i uderzenia w filar wiaduktu doszło na skutek zaburzenia w funkcjonowaniu sprawności psychofizycznej czy też w stanie świadomości oskarżonego.

Data pierwszej rejestracji pojazdu I. był dzień 24 czerwca 2004 roku

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił w oparciu o: protokół oględzin pojazdu (k. 8-9v), tarczę tachografu pojazdu (k. 10), protokół użycia urządzenia kontrolno-pomiarowego (k. 11), świadectwo wzorcowania (k. 12-13), protokół oględzin miejsca wypadku (k. 14-18), zaświadczenie (k. 22), certyfikat (...) (k. 23-23v), zaświadczenie o działalności (k. 25), licencja (k. 26-27), opinia techniczna (k. 58-58v), szkic sytuacyjny miejsca wypadku (k. 108), protokół oględzin zwłok P. Z. (2) (k. 114-115), protokół oględzin zwłok P. K. (2) (k. 116-116v), dokumentację medyczną P. K. (2) (k. 117-138v), opinię z badań fizykochemicznych (k. 176-177), protokół pobrania krwi (k. 178), opinię sądowo-lekarską dotyczącą S. N. (k. 185), opinię sądowo-lekarską dotyczącą A. R. (k. 186), opinię sądowo-lekarską dotyczącą N. M. (k. 187), opinię sądowo-lekarską dotyczącą G. C. (k. 188), opinię sądowo-lekarską dotyczącą J. J. (1) (k. 189), kartę pacjenta G. C. (k. 199-200, dokumentację fotograficzną (k. 320-322), protokół oględzin tachografu (k. 331-332), dokumentację medyczną dotyczącą S. N. (k. 339-343, 351-353), dokumentację medyczną dotyczącą J. J. (1) (k. 349-350), dokumentację medyczną dotyczącą Z. N. (k. 357-359, 661-688), protokół oględzin zewnętrznych zwłok P. K. (2) (k. 392) opinię biegłego z zakresu techniki samochodowej i ruchu drogowego (k. 400-414, 695-696), materiał poglądowy (k. 425), kartę pacjenta A. R. (k. 447-447v), kartę pacjenta N. M. (k. 466-467), kartę informacyjną W. O. (1) (k. 473-474), opinię toksykologiczną (k. 546-548), opinię neurologiczną (k. 711-712, 782, 928v-929), dokumentację medyczną M. Ś. (k. 735-736, 754-758v, 857), zaświadczenie (k. 876), opinię biegłego z zakresu ruchu drogowego i techniki samochodowej (k. 889-900, 939-946), zeznania świadka A. C. (k. 196-198v), G. C. (k. 194-195), M. K. (k. 201-204), G. K. (k. 319-319v), M. S. (1) (k. 183-184v, 626-632), Z. N. (k. 192-193v), M. N. (k. 357-358v), J. J. (k. 344-345v), J. J. (2) (k. 347-348v), I. K. (1) (k. 700v-701), Z. S. (k. 370-372), P. Z. (1) (k. 699v-700), A. R. (k. 449-450), D. R. (k. 452-452v), O. A. (k. 471-471v), A. A. (2) (k. 472-473), K. M. (k. 474-475v), K. O. (2) (k. 470-471v), W. O. (1) (k. 475-476v), P. K. (1) (k. 701), P. K. (4) (k. 761-763), częściowo w oparciu o zeznania: J. S. (k. 180-181v 696-697),

M. S. (3) (k. 364-365v), S. N. (k. 334-335v), D. Z. (k. 700-700v) oraz częściowo w oparciu o wyjaśnienia oskarżonego M. Ś. (k. 101-102, 456-458, 625-626).

M. Ś. przesłuchany w charakterze podejrzanego w dniu 25 marca 2013 r. przyznał się do prowadzenia pojazdu, ale nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu. Nie potrafił podać powodów zderzenia prowadzonego samochodu z wiaduktem w dniu 9 marca 2013 r. Wyjaśnił, że ma świadomość, iż najprawdopodobniej dopuścił się błędów w technice prowadzenia pojazdów. Ta tragedia jest dla niego wielkim przeżyciem. Od wielu lat przewozi dzieci (101-102).

Przesłuchany w dniu 31 maja 2013 r. M. Ś. wyjaśnił, że zrozumiał, iż dopuścił się błędu podczas jazdy i że przekroczył dozwoloną prędkość podczas jazdy. Nie pamiętał momentu wypadku (k. 457).

W toku postępowania sądowego oskarżony wyjaśnił, że ma świadomość, iż zjazd autobusu na prawą stronę pobocza świadczy o jego błędzie w technice prowadzenia pojazdu. Nie pamięta jednak fazy poprzedzającej uderzenie w wiadukt. Nie wie co spowodowało, że uderzył w boczną część wiaduktu. O godz. 2.00 w nocy wyjechał z W. do W. by około godz. 4.00 zabrać dzieci wraz z opiekunką do miejscowości B. koło B.. Trasa była zaśnieżona, ale nie było wielkiego ruchu, dlatego jechał z prędkością około 80 km na godzinę. W miejscowości D. zatrzymał się by kupić napój energetyzujący. Później ruszył dalej. Następny moment, który pamięta to uderzenie i krzyk dzieci. Wraz z opiekunką wykonywał polecenia dyspozytora pogotowia, ale tak naprawdę mało co pamięta po tym wypadku. Wie, że rodzice tych dziewczynek nigdy nie zapomną tego zdarzenia, ale on również nigdy o nim nie zapomni. (k.625-626).

Oskarżony nie był wcześniej karany - karta karna (k. 936).

Sąd zważył co następuje:

W ocenie Sądu, w świetle zgromadzonych w sprawie dowodów, wina oskarżonego M. Ś. nie budzi wątpliwości i została w pełni udowodniona.

W toku prowadzonego postępowania M. Ś. nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu, ale wyjaśnił, że to on prowadził pojazd dopuszczając się błędu w technice jego prowadzenia poprzez przekroczenie dozwolonej prędkości i zjechanie na prawą stronę pobocza.

Podnoszony przez oskarżonego brak świadomości w chwili zdarzenia stanowi w ocenie Sądu rezultat przyjętej przez niego linii obrony, zmierzającej do uniknięcia odpowiedzialności za zarzucany mu czyn i próbę wskazania jako przyczyn zdarzenia okoliczności od niego niezależnych. Nie sposób jednak wyjaśnień oskarżonego w tej części podzielić, a to dlatego, że przeczą im dowody, takie jak opinia techniczna i neurologiczna oraz dwie opinie z zakresu ruchu drogowego i techniki samochodowej, które wykluczyły by do zdarzenia doszło na skutek wady technicznej busa lub też zaburzenia w prawidłowym funkcjonowaniu sprawności psychofizycznej czy też w stanie świadomości oskarżonego. M. Ś. w chwili zdarzenia był osobą zdrową i nie miał żadnych ukrytych chorób, o których istnieniu nie wiedział. Potwierdza to nie tylko opinia biegłego neurologa, ale także wcześniejsze okresowe badania zdrowotne, które oskarżony obowiązkowo przechodził będąc zawodowym kierowcą. Opinie biegłych z zakresu ruchu drogowego potwierdziły z kolei, że przyczyna zjechania z jezdni na prawo leżała po stronie kierującego.

W pozostałym zakresie wyjaśnieniom oskarżonego dano wiarę albowiem są one spójne i logiczne, jak również znajdują potwierdzenie w materiale dowodowym, a mianowicie w zeznaniach świadków jak i w dokumentach w postaci protokołów użycia urządzenia kontrolno-pomiarowego do badania stanu trzeźwości, oględzin pojazdu oraz miejsca wypadku drogowego, szkicu i dokumentacji fotograficznej.

Chociaż oskarżony w sposób bardzo skąpy i lakoniczny opisał przebieg zdarzenia z dnia 9 marca 2013 r. to nie może to prowadzić do całkowitego pozbawienia wyjaśnień M. Ś. waloru wiarygodności.

W tym miejscu szczególnego podkreślenia wymaga, że fakt przekroczenia dozwolonej prędkości wynika jednoznacznie ze zgromadzonego materiału dowodowego, prędkość jednak nie była przyczyną uderzenia w podporę wiaduktu. Jak wskazali obaj biegli z zakresu ruchu drogowego wyłączną przyczyną uderzenia było zjechanie na prawe pobocze

stanowiące błąd w technice prowadzenia pojazdu. Gdyby oskarżony jechał z dozwoloną prędkością 50 km/h nie miałyby to wpływu na skutek w postaci zgonu dwóch pasażerek, ponieważ mechanizm powstania obrażeń byłby nie zmieniony. Znaczenia dla tego skutku nie miało również zapięcie pasami bezpieczeństwa z uwagi na boczny mechanizm uderzenia. Prędkość w połączeniu z niezachowaniem ostrożności i zjazdem z jezdni powodowała, że czyn oskarżonego wypełniał znamiona katastrofy, która zagrażała życiu i zdrowiu pozostałych osób znajdujących się w pojeździe.

Na wstępie należy podkreślić, że co do zasady dowody zebrane w sprawie były ze sobą zbieżne. Rozbieżności dotyczyły następujących kwestii: warunków pogodowych, a w szczególności suchej/mokrej nawierzchni jezdni asfaltowej, na której doszło do zderzenia, ustalenia czy doszło do naruszenia zasad w ruchu drogowym, w tym przyczyny zjechania przez oskarżonego na prawe pobocze oraz prędkości z jaką poruszał się bus tuż przed zdarzeniem. Wskazać przy tym należy, że sam oskarżony wyjaśnił, iż momentu uderzenia w betonową podporę mostu w ogóle nie pamięta. Niepamięć mogłaby oczywiście świadczyć o tym, że oskarżony zasnął w trakcie prowadzenia pojazdu, lecz przed uderzeniem w wiadukt oskarżony pokonał ostry łuk drogi w prawo i dopiero po wyjechaniu na prosty odcinek drogi zjechał na pobocze. W toku postępowania wykluczone zostało by do zjechania na prawe pobocze drogi doszło na skutek stanu technicznego samochodu, którego sprawność potwierdziła opinia biegłego. Dzięki opinii biegłego neurologa wykluczono także by u oskarżonego występowały jakiegokolwiek zaburzenia w funkcjonowaniu psychofizycznym organizmu jak i w świadomości. W tym stanie rzeczy Sąd uznał, że oskarżony kierując pojazdem miał swobodną wolę nadawania pojazdowi kierunku jazdy jak i prędkości, zaś mając świadomość obowiązujących na drodze ograniczeń prędkości, nie dostosował się do nich w sposób świadomy. Zauważyć należy, że przeprowadzone postępowanie dowodowe wykluczyło czynniki o charakterze niezależnym od woli, wiedzy i świadomości oskarżonego. Stan techniczny pojazdu był dobry. Wykluczono także ewentualną nieprawidłowość w działaniu, rozpoznawaniu i postrzeganiu bodźców przez oskarżonego. Należy podkreślić, że oskarżonego nie ekskulpuje, ani chwilowe przyśnięcie z którym z uwagi na godzinę rozpoczęcia pracy, jak i godziny prowadzenia pojazdu powinien się liczyć i mu zapobiec ani stan znużenia wywołany podróżą i brak skupienia na prowadzeniu pojazdu. Oskarżony jako zawodowy kierowca powinien zdawać sobie sprawę w jaki stanie psychofizycznym się znajduje i czy jest on odpowiedni do prowadzenia pojazdu. Powinien również wziąć pod uwagę, że o godzinie 6 rano, po czterech godzinach za kierownicą, jego organizm będzie bardziej podatny na senność i zmęczenie, aniżeli gdyby prowadził busa za dnia. Przewidując taki stan rzeczy oskarżony powinien nie tylko zachować wzmożoną czujność, ale także podjąć wszelkie działania zmierzające do wyeliminowania ryzyka.

W ocenie Sądu nie budzi wątpliwości, że przyczyna zjechania na prawe pobocze jest zawiniona przez oskarżonego i spowodowana nie zachowaniem ostrożności, do której zachowania kierowca był zobligowany zgodnie z treścią art. 3 ust. 1 ustawy prawo o ruchu drogowym. Analiza materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie wykluczyła by sprawca swoim działaniem chciał spowodować śmierć pokrzywdzonych jak i by „godził” się on na ich śmierć. Brak było w świetle zgromadzonego materiału dowodowego również podstaw do przyjęcia, że oskarżony katastrofę spowodził umyślnie, nawet z zamiarem ewentualnym. Do przypisania przestępstwa umyślnego spowodzenia katastrofy w komunikacji niezbędne jest ustalenie, że sprawca chciał lub co najmniej przewidywał możliwość jej spowodzenia i na taki skutek się godził. W działaniu M. Ś. brak jest takich elementów.

Sąd uznał za wiarygodne zeznania pokrzywdzonych i świadków przesłuchanych w niniejszej sprawie. Zauważyć przy tym należy, że żadna z osób przesłuchanych nie widziała momentu wypadku, a zatem w tym zakresie w oparciu o zeznania świadków Sąd nie mógł poczynić żadnych ustaleń. Osoby podróżujące busem zaraz po wejściu do niego, albo niedługo potem zasnęły. W trakcie podróży żadna z osób podróżujących permanentnie nie obserwowała prędkościomierza. Odczucia poszczególnych świadków co do tego, czy bus jechał szybko czy też wolno miały zatem subiektywny charakter. Zeznania M. S. (4) i S. N. miały także odosobniony charakter co do tego, że kierowca gwałtownie hamował, a busem trzęsło. Zeznania te nie znajdują przy tym potwierdzenia w zeznaniach pozostałych osób podróżujących busem. Zważyć przy tym należy, że nawet zeznania M. S. (1)- jedynej osoby dorosłej podróżującej busem, która siedziała najbliżej kierowcy, posiada uprawnienia do prowadzenia pojazdów mechanicznych i z tego tytułu dysponuje co najmniej teoretyczną wiedzę co do techniki prowadzenia pojazdu i ma tym zakresie pewne

doświadczenie praktyczne, nie wskazywały by oskarżony prowadził busa w sposób „brawurowy”. Na uwagę zasługuje także okoliczność, że to co jedna osoba uważa za „gwałtowne” hamowanie dla innej osoby podróżującej tym samym środkiem transportu nie musiało zostać uznane za „gwałtowne”. Tego rodzaju ocena ma niewątpliwie subiektywny i bardzo uznaniowy charakter. Wobec powyższego jednostkowe opinie w tym zakresie Sąd uznał za indywidualne oceny M. S. (4) oraz S. N. i jako nieznaające potwierdzenia w zeznaniach pozostałych osób podróżujących busem.

Ponadto dla oceny zachowania oskarżonego w momencie zdarzenia nie ma znaczenia w jaki sposób prowadził on busa, gdy wyjeżdżał z W.. Aktem oskarżenia jest przy tym objęte określone zdarzenie historyczne, a tym samym weryfikacji podlega zachowanie sprawcy przed, w trakcie i po jego popełnieniu o ile ma ono bezpośredni związek z samym zdarzeniem.

Nadto z zeznań osób podróżujących nie wynika by kierowca na prośbę podróżujących nie chciał się zatrzymać celem skorzystania z toalety, co zeznała D. Z.. Podróżujące busem osoby zeznały wręcz, że po drodze nie było potrzeby by się gdzieś zatrzymać celem skorzystania z toalety, a w czasie całej podróży wszyscy zachowywali się spokojnie. Ponadto D. Z. wskazała, że dowiedziała się o tym od osoby trzeciej. Sama nie był bezpośrednim świadkiem rozmowy dotyczącej postoju. w związku z tym zeznania świadka D. Z. w tym zakresie, nie znalazły potwierdzenia w zeznaniach osób podróżujących busem.

Odnosząc się przy tym do zeznań świadka J. S. szczególnego podkreślenia wymaga, że był on jedną z pierwszych osób, które po zdarzeniu rozmawiały z oskarżonym. Jak zeznał świadek oskarżony jako przyczynę wypadku wskazał mu zarzucenie na nawierzchni. Oczywiście jest, że świadek nie mógł w tym zakresie poczynić własnych spostrzeżeń, gdyż zdarzenia bezpośrednio nie widział. Mimo iż taką przyczynę podał mu sam oskarżony wskazać należy, że opinia obu biegłych wykluczyła by bus wpadł w poślizg. Ślady pozostawione przez opony przed samym wiaduktem wskazują, że kierunek jazdy był płynny. Z kolei protokół oględzin miejsca zdarzenia potwierdza, że nawierzchnia była równa i gładka, bez kolein i dziur co także wyklucza by jakiegokolwiek czynniki zewnętrzne miały wpływ na tor jazdy busa. Natomiast należy podkreślić, że oskarżony nie mówił świadkowi, że stracił przytomność, ani, że nie pamięta zdarzenia.

W pozostałym zakresie zeznania przesłuchanych w sprawie świadków, zarówno na etapie postępowania przygotowawczego jak i sądowego nie budzą wątpliwości. Są one spójne, konsekwentne i wzajemnie się uzupełniają. Brak było przy tym jakichkolwiek podstaw by odmówić im wiarygodności.

W ocenie Sądu przymiot wiarygodności posiadają również dokumenty w postaci protokołów. Korespondują one z dowodami osobowymi, pochodzą przy tym od osób uprawnionych do ich sporządzenia, zostały sporządzone w prawem przewidzianej formie, a żadna ze stron nie kwestionowała w żaden sposób tychże dokumentów.

Kluczowym dowodem w przedmiotowej sprawie są opinie biegłych z zakresu neurologii oraz ds. ruchu drogowego i odtwarzania przebiegu wypadków drogowych. W ocenie Sądu opinia techniczna dotycząca stanu samochodu jest w pełni wiarygodna, zaś wnioski zawarte w opinii Sąd w całości podziela. Opinia została sporządzona przez osobę kompetentną, będącą specjalistą w swojej dziedzinie. Rzetelność oraz metodologiczna poprawność opinii, jak również prawidłowość zaprezentowanego w niej rozumowania nie nasuwają zastrzeżeń Sądu jak również stron procesu, które nie zgłaszały do opinii żadnych zastrzeżeń.

Również opinie sporządzone przez biegłego neurologa są pełne, rzetelne i wyczerpujące. Wskazać przy tym należy, że ekspertyza została sporządzona przez specjalistę – eksperta, zgodnie z nauką, wiadomościami i wiedzą, co do których Sąd ani strony nie miały zastrzeżeń. Opinie zostały wydane w oparciu o bogate doświadczenie zawodowe, a także literaturę fachową i przeprowadzone badania. Brak jest przy tym podstaw do podważenia wniosków zawartych w opinii wydanej po przeprowadzeniu badań medycznych. Rzetelność oraz metodologiczna poprawność opinii, jak również prawidłowość zaprezentowanego w niej rozumowania nie nasuwają zastrzeżeń Sądu, w szczególności wobec złożenia uzupełniającej opinii ustnej przez biegłego. Również strony procesu miały możliwość całościowego czynnego uczestniczenia w zadawaniu pytań biegłemu w zakresie posiadanych

wątpliwości, co sprawiło, że opinia nie tylko stała się bardziej pełna, ale także jasna, a zwarte w niej wnioski logiczne i poparte gruntowną oraz szeroką analizą.

Zasadniczych wątpliwości Sądu z punktu widzenia metodologicznej poprawności oraz prawidłowości rozumowania nie nasuwa pisemna opinia biegłego T. D. z zakresu ruchu drogowego i techniki samochodowej. Pisemna opinia została sporządzona przez biegłego w sposób prawidłowy. Biegły ustalając przebieg wypadku samochodowego wziął pod uwagę cały materiał dowodowy zebrany w sprawie przy czym w sposób najbardziej przekonujący dokonał analizy nie tylko przebiegu całego zdarzenia jak również szybkości z jaką poruszał się bus kierowany przez oskarżonego. Biegły T. D. w odróżnieniu od biegłego W. O. (2) dokonał powiększenia tarczy tachografu, co umożliwiło mu dokładniejsze umieszczenie w czasie prędkości z jaką poruszał się bus. W ocenie Sądu z tego też powodu między opiniami powstały różnice co do tego z jaką prędkością jechał oskarżony. Powiększenie tarczy tachografu wykazało przy tym, że po wejściu w łuk drogi z prędkością około 71 km/h prędkość bardzo łagodnie malała, czego nie zauważył biegły W. O. (2), a co jest widocznie zauważalne na powiększeniu zdjęcia tachografu. W ocenie biegłego D. zderzenie z podporą nastąpiło przy prędkości około 67 km/h przy czym (co podkreślił sam biegły) na skutek działania siły bezwładności w chwili uderzenia rysik chwilowo przemieścił się, co jest częstym zjawiskiem, ale także uniemożliwia bardziej precyzyjne wskazanie prędkości w chwili uderzenia. Biegły D. nie kwestionował przy tym, że bus poruszał się z prędkością od ok. 81 do 90 km/h, ale jak wskazał miało to miejsce w odległości około 1 km od miejsca zdarzenia po czym prędkość zaczęła maleć. Na powiększonej tarczy tachografu zmiana prędkości jest widoczna i w ocenie Sądu nie wzbudza najmniejszych wątpliwości, że w chwili uderzenia w podstawę wiaduktu prędkość nie wynosiła około 89 km/h, co biegły W. O. (2) mógłby łatwo zauważyć gdyby dokonał powiększenia tarczy tachografu. Podkreślenia w tym miejscu raz jeszcze wymaga, że obaj biegli niezależnie od powyższych różnic byli zgodni, że do uderzenia w wiadukt nie doszło na skutek nadmiernej prędkości.

W świetle zebranych dowodów nie może być też podważany fakt naruszenia przez oskarżonego podstawowej zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez niezastosowanie się do znaku drogowego przekroczenie dozwolonej prędkości 50 km/h, (art. 5 ust. 1 ustawy prawo o ruchu drogowym). Okoliczność ta jest bezsporna w świetle zapisu tachografu. M. Ś. wjeżdżając w zakręt z prędkością 71-67 km/h jak i zbliżając się do podpory nie zastosował się do ograniczenia prędkości obowiązującego w miejscu wypadku (50 km/h). Jak wskazali biegli stan nawierzchni jezdni nie miał przy tym wpływu na przebieg wypadku. W miejscu zdarzenia- przed wiaduktem nie tylko brak jest śladów hamowania, jak również dowodów na to, że pojazd wpadł w poślizg. Sąd w pełni podziela przekonanie zaprezentowane przez biegłego z zakresu ruchu drogowego T. D., iż przyczyną śmierci P. Z. (2) jak i P. K. (2) było otarcie się busa o podporę wiaduktu akurat w miejscu, w którym pokrzywdzone siedziały. Przy czym, jak wskazał biegły, nawet gdyby do otarcia się doszło przy prędkości dozwolonej na tym odcinku drogi to i tak ofiary nie miałyby szans na przeżycie. Podkreślenia raz jeszcze wymaga, że nadmierna prędkość nie była przyczyną zjazdu z jezdni. Obaj biegli natomiast zgodnie bowiem wskazali, że gdyby nie doszło do zjechania z pasa ruchu oskarżony nie uderzyłby w wiadukt.

W ocenie Sądu nie jest przekonujące stanowisko biegłego z zakresu ruchu drogowego W. O. (2) co do możliwości uniknięcia wypadku przy prędkości 50 km/h co miałyby spowodować, że oskarżony byłby w innym miejscu drogi. Wskazuje to na niezrozumienie przez biegłego istoty zagadnienia. Biegły także w dalszej części swojej opinii zaznaczył, że możliwość uniknięcia wypadku uzależniona była od powrotu na główny pas ruchu, co oznacza, że sama redukcja prędkości byłaby nie wystarczająca do uniknięcia zderzenia. Jak już bowiem wyżej wskazano zgromadzony w sprawie materiał dowody potwierdza niewłaściwą technikę jazdy oskarżonego w postaci zjechania na prawe pobocze. Nieuprawnionym domniemaniem byłoby zatem przyjęcie, że gdyby prędkość samochodu wynosiłaby 50 km/h wówczas oskarżony w porę wykonałby prawidłowy manewr i powróciłby na główną jezdnię. Podążając tokiem rozumowania biegłego należałoby uznać, że do zdarzenia w ogóle by nie doszło gdyby samochód się nie poruszał, gdyż wówczas w ogóle nie miałyby możliwości uderzenia w podporę wiaduktu, jak również gdyby poruszał się z jeszcze większą prędkością niż w chwili zdarzenia gdyż wówczas także znajdowałby się w innej odległości od wiaduktu. Należy twierdzenie biegłego za niezgodne z zasadami logicznego rozumowania.

Odnosząc się do obu opinii Sąd uznał, iż ocena stanu nawierzchni drogi zawarta w protokole oględzin miejsca oględzin zdarzenia ma charakter wiążący, gdyż nie tylko znajduje potwierdzenie w zeznaniach bezpośrednich świadków

zdarzenia, ale także w sporządzonej dokumentacji fotograficznej. Z treści protokołu jak i ze zdjęć bezspornie wynika, że nawierzchnia była mokra. Żaden z biegłych nie był na miejscu zdarzenia bezpośrednio w chwili wypadku dlatego też czynienie w tym zakresie własnych ustaleń nie znajduje uzasadnienia. Ponadto zauważyć należy, że także czynienie ustaleń w oparciu o treść notatki, a nie protokołu z miejsca zdarzenia również nie było uprawnione. Okoliczność ta nie jest w ocenie Sądu istotna dla sprawy, gdyż stan nawierzchni drogi nie miał wpływu na przebieg zdarzenia, zaś obaj biegli zgodnie wykluczyli by bus wpadł w poślizg. W ocenie Sądu różnica w tym zakresie wynikała z faktu, że temperatura powietrza i gruntu wynosiła zero stopni, zaś protokół sporządzono po upływie półtorej godziny od zdarzenia, co oznacza, że osoba, która sporządzała notatkę jak i osoba spisująca protokół mogły wyprowadzić odmienne wnioski co do stanu nawierzchni, ale w tych warunkach atmosferycznych zgodne z ich obserwacjami. Nie ulega w ocenie Sądu wątpliwości, że warunki drogowe nie były najlepsze, ale nie można powiedzieć, że jezdnia była sucha gdyż przeczy temu dokumentacja fotograficzna. Ponadto przy temperaturze równej zeru miejscami może dochodzić do zamarzania wilgotnej powłoki znajdującej się jezdni. Okoliczności, które powinny znaleźć się w protokole nie można także zastępować treściami notatek, dlatego też wobec zgodnego wykluczenia przez biegłych, że samochód wpadł w poślizg Sąd uznał, że nawierzchnia jezdni była mokra tak jak to zapisano w treści protokołu z oględzin i co potwierdza także dokumentacja zdjęciowa.

W ocenie Sądu powyższe uwagi nie wpłynęły na prawidłowość wniosków zawartych w obu opiniach z zakresu ruchu drogowego, które są jasne i pełne. Obaj biegli udzieli wyczerpujących odpowiedzi na zadane im pytania, z tym że w ocenie Sądu opinia biegłego T. D. była bardziej rzetelna z uwagi na dokonanie przez biegłego wnikliwej analizy prędkości busa. Nadto biegły w sposób logiczny odniósł się też do śladów opon znalezionych na poboczu drogi poprzez odwołanie się do zasad fizyki wyjaśniając tym samym przyczynę powolnego powrotu busa na podstawowy tor jazdy. Opinia biegłego T. D. została w ocenie Sądu sporządzona w sposób bardziej staranny i wnikliwy, przy czym nie wzbudza wątpliwości, że przy jej przygotowywaniu biegły dokonał oceny całokształtu ujawnionych na miejscu zdarzenia śladów zdarzenia co wynika z treści samej opinii. Wnioski zawarte w opinii są przy tym logiczne i konsekwentne, których to cech, jak wyżej wskazano, nie można w całości przypisać opinii sporządzonej przez biegłego W. O. (2). Zważyć przy tym należy, że mimo pewnych nieścisłości występujących w opiniach, co do zasadniczej kwestii, w postaci wskazania przyczyny uderzenia, obie opinie są spójne i w tym zakresie nie były przez żadną ze stron kwestionowane.

Opinie medyczne także wyjaśniają wszystkie kwestie jakie zostały przedstawione w postanowieniach o dopuszczeniu dowodu. Przedstawione w opiniach sprawozdania z przeprowadzonych czynności i spostrzeżeń oraz wywiedzione z nich wnioski spełniają wymogi czytelności i zrozumiałości z punktu widzenia wiedzy, z zakresu której opinia została wydana. Nadto, posiadają one konkretne konkluzje nie występują w nich lakoniczne stwierdzenia, co jest szczególnie istotne w przypadku opinii sądowno-lekarskich, gdzie znaczenie ma szczegółowość opisów znajdujących się w dokumentacji medycznej i wskazanych przez pokrzywdzonych przyczyn oraz następstw powstałych obrażeń. W odniesieniu do opinii sądowno-lekarskich, dowody z tych opinii są przekonujące i zrozumiałe.

Sąd uznał także, za pełnowartościowe pozostałe zgromadzone w sprawie dowody w postaci dokumentów, bowiem zostały one sporządzone zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, przez osoby kompetentne, nadto nie były kwestionowane przez żadną ze stron podczas procesu. Sąd nie znalazł podstaw, aby je zakwestionować.

W świetle dokonanej analizy poszczególnych dowodów pod kątem ich wiarygodności, wzajemnej konfrontacji tych dowodów, poczynionych w oparciu o nie ustaleń faktycznych sprawstwo oskarżonego co do przypisanego mu czynu nie budzi wątpliwości i dlatego też Sąd uznał, że oskarżony M. Ś. swoim zachowaniem wyczerpał znamiona występku z art. 173 § 2 k.k. w zw. z art. 173 § 4 k.k. Spowodował przy tym realny skutek i zagrożenie dla dobra chronionego przez prawo. M. Ś. powodując katastrofę w ruchu lądowym niewątpliwie działał nieumyślnie, nieumyślnie również spowodował obrażenia ciała u pokrzywdzonych, jednak umyślnie przekroczył dozwoloną prędkość, albowiem kierując pojazdem posiadając swobodną wolę nadawania pojazdowi prędkości, mając świadomość obowiązującego na drodze ograniczenia prędkości, nie dostosował się do niego i nieumyślnie doprowadził na skutek niezachowania ostrożności

do zjechania busa na prawe pobocze drogi. Mimo, że miał świadomość, że wiezie pasażerów przestał zwracać należytą uwagę na tor jazdy samochodu.

Jego sposób działania, w świetle zapisu tachografu, rejestrującego między innymi szybkość z jaką jechał oskarżony, wyklucza oczywiście brak świadomości, zatem jego wina w ocenie Sądu nie budzi wątpliwości. Zebrany w sprawie materiał dowody nie daje przy tym podstaw do uznania, że oskarżony w sposób świadomy naruszył reguły ostrożności zjeżdżając na pobocze jezdni. W ocenie Sądu zmiana toru jazdy będąca błędem w technice prowadzenia pojazdu była nieumyślna.

Kodeks karny nie zawiera ustawowej definicji katastrofy. Definicja katastrofy w ruchu została sformułowana w orzecznictwie Sądu Najwyższego i to jeszcze za czasów poprzednio obowiązującego kodeksu karnego (Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 r. (V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3-4, poz. 33). Zawarta w tejże uchwale definicja nie przyniosła jednak dostatecznego wyjaśnienia rodzących się wątpliwości w praktyce. Kolejne orzeczenia i glosy doprowadziły jednak do wypracowania pojęcia katastrofy, za którą to uznano wydarzenie zakłócające w sposób nagły i groźny ruch lądowy, wodny lub powietrzny zagrażający życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach. Kolejne orzeczenia koncentrowały się głównie na tym ile osób musi uczestniczyć w katastrofie, aby można było uznać, iż było to „wiele osób”. Pojęcie „wielu osób” nie jest jednak nadal, zarówno w literaturze jak i w orzecznictwie, rozumiane jednolicie. Podaje się tu następujące liczby - co najmniej sześć, więcej niż kilka pojedynczych osób, ale mniej niż kilkanaście lub 10 osób. Do realizacji znamion czynu zarzucanego oskarżonemu niezbędny jest jednak bezspornie skutek w postaci stworzenia zagrożenia dla życia i zdrowia wielu osób, co miało miejsce w przedmiotowej sprawie. Oskarżony przewoził bowiem 19 osób.

W realiach niniejszej sprawy zachowanie oskarżonego doprowadziło do skutku w postaci: śmierci dwóch osób-P. Z. (2) i P. K. (2), powstania obrażeń ciała u 5 osób to jest A. R., S. N., N. M., G. C. i J. J., zaś 12 osób to jest M. S. (1), A. A. (2), V. A., G. K., M. K., Z. S., W. O. (1), O. A., A. J., J. Ł., Z. N., M. S. (3) zostało narażonych na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia i zdrowia.

W oparciu o ocenę elementów przedmiotowo - podmiotowych leżących w granicach czynu przypisanego M. Ś., Sąd przyjął, że jego stopień społecznej szkodliwości jest znaczny. Decyduje o tym przede wszystkim skutek jaki wywołało zachowanie oskarżonego oraz ilość osób pokrzywdzonych.

Przy wymiarze kary Sąd dostrzegł okoliczności łagodzące w postaci uprzedniej niekaralności oskarżonego i pozytywnego wywiadu środowiskowego, jak również fakt, że oskarżony ogólnie prawidłowo funkcjonuje w społeczeństwie. Łącząc wszystkie okoliczności sprawy z dyrektywami wymiaru kary z art. 53 § 1 i 2 k.k., Sąd uznał, że kara, by oddać naganność jego zachowania, musi wykroczać ponad dolną granicę zagrożenia ustawowego, choć nie musi mieścić się w górnych granicach tego zagrożenia. Karą adekwatną do stopnia społecznej szkodliwości i stopnia winy, spełniającą przy tym cele zapobiegawcze jak i wychowawcze kary będzie zdaniem Sądu kara dwóch lat pozbawienia wolności. Kara tego rodzaju i w tej wysokości najlepiej oddaje naganność zachowania oskarżonego, ale też uwzględnia okoliczności o charakterze łagodzącym dla odpowiedzialności karnej. Sąd zauważając dramat oskarżonego nie mógł stracić z pola widzenia skutków zdarzenia.

Na niekorzyść oskarżonego przemawia wzgląd na prewencję indywidualną. Oskarżony po zatrzymaniu mu prawa jazdy prowadził pojazd mechaniczny, jak wyjaśnił trzykrotnie jednego dnia prowadził pojazd bez uprawnień. W ocenie Sądu oznacza to, że oskarżony lekceważył normy prawne i nie pozwalała na przyjęcie, że zachodzi w stosunku do niego pozytywna prognoza kryminologiczna polegająca na przewidywaniu, że w przyszłości nie naruszy on porządku prawnego. Z tej przyczyny Sąd nie skorzystał z dobrodziejstwa ustawy w postaci warunkowego zawieszenia kary pozbawienia wolności.

Na podstawie art. 42 § 1 kk. Sąd orzekł wobec oskarżonego M. Ś. środek karny w postaci zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na okres pięciu lat, którego wymiar uzasadnia charakter i okoliczności przypisanego czynu. Zdaniem Sądu, tak wymierzony oskarżonemu środek karny spełni również cele w zakresie społecznego oddziaływania i kształtowania świadomości prawnej społeczeństwa, w szczególności wskazując, iż kierujący pojazdami po drogach

publicznych są zobowiązani stosować się do obowiązków spoczywających na kierowcach, określonych w ustawie prawo o ruchu drogowym, a ponadto wyeliminuje z ruchu drogowego na czas niezbędny, oskarżonego stwarzającego zagrożenia dla innych uczestników ruchu.

Na podstawie art. 63 § 2 k.k. na poczet orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, Sąd zaliczył oskarżonemu okres zatrzymania prawa jazdy od dnia 25 marca 2013r.

Sąd na podstawie art. 46 § 1 kk zasądził od oskarżonego na rzecz D. Z., P. Z. (1), I. K. (1) i P. K. (1) kwoty po 50 000 zł tytułem zadośćuczynienia za doznaną krzywdę. Wniosek o zasądzenie zadośćuczynienia został złożony w terminie przez pełnomocnika oskarżycieli posiłkowych (art. 49a k.p.k).

Sąd orzekając o zadośćuczynieniu w tej kwocie wziął pod uwagę przede wszystkim ogrom i długotrwałość doznanego przez pokrzywdzonych cierpienia, wstrząs psychiczny spowodowany nagłą śmiercią dziecka. Rodzice zostali pozbawieni możliwości czerpania przyjemności z życia rodzinnego, obserwowania dorastania i rozwoju dzieci. Sąd wziął również pod uwagę wyjątkowo silne więzi łączące zarówno państwa K., jak i Z. z córkami oraz dotkliwie przeżywaną żalobą. Sąd wziął również pod uwagę kompensacyjny charakter zadośćuczynienia, jak również fakt, że prawo do życia w rodzinie jest dobrem osobistym zasługującym na wzmożoną ochronę z uwagi na wysokie usytuowanie w hierarchii dóbr osobistych.

O kosztach postępowania Sąd orzekł na podstawie art. 624 § 1 kpk zasądzając od oskarżonego M. Ś. na rzecz Skarbu Państwa kwotę 300 złotych tytułem opłaty i zwalniając go z uwagi na jego sytuację majątkową i materialną z obowiązku ponoszenia pozostałych kosztów procesu.

Mając na uwadze wszystko powyższe, Sąd Okręgowy orzekł, jak w części dyspozytywnej wyroku.