

Sygnatura akt II AKa 126/16

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 31 maja 2016 r.

Sąd Apelacyjny we Wrocławiu II Wydział Karny w składzie:

Przewodniczący: SSA Barbara Krameris

Sędziowie: SSA Zdzisław Pachowicz (spr.)

SSO del. do SA Edyta Gajgał

Protokolant: Anna Czarniecka

przy udziale prokuratora Prokuratury Regionalnej Marka Ratajczyka

po rozpoznaniu w dniu 31 maja 2016 r.

sprawy **D. C. (1)**

oskarżonego o czyn z art. 173 § 2 kk i art. 173 § 4 kk i art. 177 § 1 kk i art. 177 § 2 kk i art. 157 § 3 kk w związku z art. 11 § 2 kk na skutek apelacji wniesionych przez oskarżycieli posiłkowych: M. J. (1), A. P., P. S. (1) i D. S.

od wyroku Sądu Okręgowego we Wrocławiu

z dnia 20 stycznia 2016 r. sygn. akt III K 318/14

**I. utrzymuje w mocy zaskarżony wyrok wobec oskarżonego D. C. (1),**

**II. zasądza od oskarżycieli posiłkowych M. J., A. P., P. S. (1) i D. S. na rzecz oskarżonego D. C. (1) po 150 złotych z tytułu zwrotu kosztów obrony oskarżonego w postępowaniu odwoławczym, i jednocześnie zwalnia oskarżycieli posiłkowych od obowiązku uiszczenia kosztów sądowych za postępowanie apelacyjne.**

## UZASADNIENIE

D. C. (1) został oskarżony o to, że :

w dniu 10 lutego 2012r. na drodze (...) (133,7 km) na wysokości gm. K. nieumyślnie spowodował katastrofę w ruchu lądowym zagrażającą życiu i zdrowiu wielu osób, a w tym A. L., L. M., J. K. (1), D. P., G. G., J. S., D. S., E. S., M. W., P. S. (2), S. S., A. S., M. Ł. (1), I. K., Z. B. i R. B. w ten sposób, że kierując samochodem ciężarowym marki M. o nr rej. (...) jadąc od strony W. w kierunku L. nie zachował szczególnej ostrożności poprzez niepowstrzymanie się od dalszej jazdy pomimo powstania naglej awarii samochodu i po zatrzymaniu się na 44 sekundy kontynuował jazdę pomimo możliwości zatrzymania pojazdu w bezpiecznym miejscu na pasie awaryjnym o długości 1200 metrów, jaki znajdował się w kierunku jego jazdy przy prawym pasie ruchu na odcinku drogi, jaką pokonywał z awarią samochodu zatrzymując się dopiero po 170 metrów od końca pasa awaryjnego na skutek zaprzestania całkowitej pracy silnika samochodu, w wyniku czego na tył samochodu M. o nr rej. (...) najechał jadący w tym samym kierunku samochód marki S. o nr rej. (...) z naczepą o nr rej. (...) kierowany przez A. L., który następnie zjechał do prawego rowu, po czym jadący za nim samochód marki N. (...) o nr (...) kierowany przez L. M. także uderzył w tył stojącego samochodu ciężarowego marki M., a za nim uderzył jadący z tego samego kierunku samochód ciężarowy marki M. o nr rej. (...) z naczepą (...)

kierowany przez J. K. (1), na którego tył następnie najechał samochód ciężarowy marki M. o nr rej. (...) kierowany przez D. P. a na jego tył najechał samochód ciężarowy marki S. o nr rej. (...) wraz z naczepą o nr rej. (...) kierowany przez Z. B., na którego tył najechał samochód marki N. (...) nr rej. (...) kierowany przez G. G., który po uderzeniu przemieścił się na lewy pas, gdzie zderzył się z samochodem osobowym marki M. o nr rej. (...) kierowanym przez J. S., po czym na stojącą naczepę ciągnika siodłowego marki S. nr rej. (...) najechał samochód osobowy marki K. o nr rej. (...) kierowany przez D. S., wskutek czego pasażer samochodu N. (...) L. M. doznał rozległych obrażeń ciała skutkujących jego śmiercią na miejscu zdarzenia, kierowca samochodu ciężarowego marki M. o nr rej. (...) D. P. doznał rozległych obrażeń ciała skutkujących jego śmiercią na miejscu zdarzenia, natomiast pasażerka samochodu marki K. E. S. doznała obrażeń ciała, wskutek których zmarła w dniu 13 lutego 2012 roku, pasażer samochodu marki N. (...) M. W. doznał urazu głowy, wylewu krwi do sitowia, prawej zatoki szczękowej i zatoki klinowej, urazu klatki piersiowej z odłą obustronną, złamania kości krzyżowej po stronie lewej, złamania kości łonowej, rozległą ranę podudzia prawego z uszkodzeniem tętnicy piszczelowej przedniej, które to obrażenia zagroziły realnie jego życiu w rozumieniu art. 156 § 1 ust. 2 kk, kierujący samochodem marki N. (...) G. G. doznał złamania obu łuków kręgowych i wyrostków kolczystych kręgów C6 i C7, złamania wyrostka stawowego górnego kręgu C6 po stronie lewej, rany szarpanej okolicy policzka prawego, które to obrażenia naruszyły czynności narządów ciała na czas powyżej dni siedmiu, kierujący samochodem marki M. J. K. (1) doznał obrażeń ciała w postaci powierzchownego urazu klatki piersiowej, a pasażerowie samochodu marki M. nr rej. (...): P. S. (2) doznał powierzchownego urazu głowy i szyi i klatki piersiowej, S. S. doznał stłuczenia kręgosłupa szyjnego i lędźwiowego oraz stłuczenia kolana, które to obrażenia naruszyły czynności narządów ich ciał na czas powyżej dni siedmiu, A. S. doznała stłuczenia odcinka szyjnego kręgosłupa, natomiast pasażer samochodu marki M. nr rej. (...) M. Ł. (1) doznał stłuczenia i otarcia naskórka okolicy lędźwiowej prawej, kierujący samochodem marki K. D. S. doznał rany na głowie, stłuczenia kręgosłupa szyjnego i stłuczenia kolana lewego, kierujący samochodem marki S. A. L. doznał wstrząśnienia mózgu i stłuczenia prawego przedramienia, natomiast pasażer samochodu marki N. (...) I. K. doznał stłuczenia okolicy lędźwiowej po stronie lewej i ranę ciętą przedramienia lewego, kierujący samochodem marki S. Z. B. doznał skręcenia kręgosłupa szyjnego i klatki piersiowej, które to obrażenia naruszyły czynności narządów ciała u wyżej wymienionych na czas poniżej dni siedmiu,

tj. o przestępstwo z art. 173 § 2 i 4 kk i art. 177 § 1 i 2 kk i art. 157 § 3 kk w zw. z art. 11 § 2 kk

Sąd Okręgowy we Wrocławiu wyrokiem z dnia 20 stycznia 2016 r. w sprawie o sygn. akt: III K 318/14 uniewinnił oskarżonego D. C. (1) od popełnienia zarzucanego mu czynu.

Apelacje od tego wyroku wnieśli: pełnomocnik oskarżycielek posiłkowych A. P. i M. J. (1), pełnomocnik oskarżyciela posiłkowego D. S. oraz pełnomocnik oskarżycielki posiłkowej P. S. (1).

**Adwokat W. S. (1) oskarżycielek posiłkowych: A. P. i M. J. (1)** zaskarżonemu wyrokowi zarzucił obrazę prawa materialnego art. 177 § 1 kk polegającą na niesłusznym przyjęciu, że w działaniu oskarżonego D. C. (1) brak jest elementu zawinięcia w sytuacji, gdy oskarżony ten doprowadził do katastrofy w ruchu drogowym, świadomie naruszając przepisy art. 3 ust. 1 i 3, art. 17 ust. 2 oraz art. 60 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym, a tym samym, uwzględniając skutki tego naruszenia, swoim zachowaniem wyczerpał dyspozycję art. 177 § 1 i § 2 kk.

Podnosząc powyższy zarzut skarżący wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy Sądowi Okręgowemu we Wrocławiu do ponownego rozpoznania.

Radca prawny D. C. (2) pełnomocnik oskarżyciela posiłkowego D. S. zaskarżonemu wyrokowi zarzuciła:

- obrazę przepisów prawa materialnego, tj. art. 177 § 1 i 2 kk polegającą na przyjęciu przez Sąd I instancji, że oskarżony w żadnym momencie nie naruszył zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a zatem swoim zachowaniem nie doprowadził do zaistnienia katastrofy, podczas, gdy niepowstrzymanie się oskarżonego od dalszej jazdy pomimo powstania naglej awarii samochodu i pomimo możliwości zatrzymania pojazdu w bezpiecznym miejscu na pasie awaryjnym wypełniało znamiona czynu zarzucanego oskarżonemu,

- bezpodstawne uznanie jako wiarygodnych wyjaśnień oskarżonego w części odnoszącej się do zachowania pojazdu i czynności podjętych przez oskarżonego od wysokości zjazdu z autostrady (...) na wysokości miejscowości K. do chwili uderzenia w pojazd oskarżonego przez samochód kierowany przez A. L., podczas, gdy wyjaśnienia te pozostają w sprzeczności z materiałem dowodowym, w szczególności w postaci zeznań świadków M. Ł. (1) i A. L.,
- nieuzasadnione uznanie przez Sąd I instancji jako wiarygodnych wyjaśnień oskarżonego w zakresie wyświetlenia się na desce rozdzielczej żółtego komunikatu (...), który pojawił się przy spadku mocy silnika, podczas, gdy w materiale dowodowym brak jest jakichkolwiek dowodów, które tą okoliczność potwierdzają,
- bezpodstawne uznanie przez Sąd I instancji jako wiarygodnych wyjaśnień oskarżonego w części dotyczącej zatrzymania pojazdu na pasie awaryjnym i zgaszenia silnika, powołując na potwierdzenie zeznania zmiennika oskarżonego - M. Ł. (1) oraz wniosków opinii biegłych sporządzających opinie w sprawie, podczas, gdy z zeznań świadka Ł. wynika, że silnik samochodu zgasł wbrew woli oskarżonego, a nadto materiał dowodowy w postaci opinii biegłych nie potwierdza w żadnej mierze wersji oskarżonego dotyczącej rzekomego zatrzymania przez niego pojazdu,
- nieuzasadnione przyjęcie przez Sąd I instancji, że świadek M. Ł. (1) „wycofał się” ze swoich wcześniejszych zeznań złożonych w postępowaniu przygotowawczym w zakresie w jakim twierdził, że samochód „właściwie się toczył, nie jechał. Mogli jechać około 20 km/h. Silnik nie pracował równomiernie. Czuć było, że silnik szarpie”, gdyż świadek ten podtrzymał wszystkie zeznania złożone przez siebie wcześniej,
- sprzeczne z materiałem dowodowym przyjęcie, że oskarżony włączył światła awaryjne oraz zjechał najbliższej prawej krawędzi jezdni i pominięcie w tej kwestii odmiennych zeznań świadka A. L., nie wskazując przy tym czy Sąd dał wiarę zeznaniom tego świadka, czy też nie,
- bezpodstawne uznanie przez Sąd I instancji, jako prawidłowe przyspieszenie pojazdu prowadzonego przez oskarżonego do prędkości 41 km/h, a następnie 51 km/h, podczas, gdy wcześniejsze przyspieszenie samochodu było dużo wyższe, a nadto pojazd osiągał je w o wiele krótszym czasie,
- nieuzasadnione przyjęcie, że oskarżony w realiach tej sprawy nie mógł w oparciu o symptomy awarii, jakie ujawniły się w samochodzie M. przypuszczać, że dojdzie do kolejnej awarii, a decyzje przez niego podejmowane były prawidłowe i cechowało je zachowanie należytej ostrożności, podczas, gdy właśnie symptomy w postaci utraty mocy, niemożności osiągnięcia prawidłowego przyspieszenia i niekontrolowanych zatrzymań pojazdu, przy braku pasa awaryjnego wzdłuż całego pasa ruchu, powinny skłonić oskarżonego do przewidywania skutków i podjęcia prawidłowej decyzji o niekontynuowaniu dalszej jazdy,
- bezpodstawne przyjęcie, że oskarżony wykonał manewr w postaci maksymalnego zbliżenia się do krawędzi jezdni, podczas, gdy materiał dowodowy w postaci zeznań świadka A. L. pozostaje w sprzeczności z ustaleniami Sądu I instancji w tej mierze,
- przyjęcie przez Sąd I instancji, że oskarżony po zatrzymaniu pojazdu zachował ostrożność kwalifikowaną, nie wskazując przy tym na żadne konkretne zachowania oskarżonego, którym taką cechą można było przypisać,
- błąd w ustaleniach faktycznych Sądu I instancji polegający na przyjęciu, że zadymienie w miejscu zdarzenia było widoczne dla innych uczestników ruchu z takiej odległości, że mogli oni podjąć działania obronne, podczas gdy zeznania uczestników zdarzenia są ze sobą w pełni zbieżne w zakresie w jakim opisują nagłość zjawiska i niemożność podjęcia jakichkolwiek działań zmierzających do uniknięcia zderzenia,
- przyjęcie przez Sąd I instancji na podstawie wyciągniętej z kontekstu całej wypowiedzi I. K., że od momentu dostrzeżenia ściany mgły świadek był w stanie przyjąć pozycję embrionalną i pozostawać w tej pozycji przez 4-5 sekund, po których dopiero nastąpiło zderzenie pojazdów, nie uwzględniając faktu subiektywnej oceny upływu czasu oraz wskazania momentu reakcji kierowcy na dostrzeżoną przeszkodę.

Podnosząc powyższe zarzuty skarżący wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku i skierowanie sprawy do ponownego rozpoznania przez Sąd I instancji.

**Adwokat Ł. K. (1)** oskarżycielki posiłkowej P. S. (1) zaskarżonemu wyrokowi zarzucił (poniższa część uzasadnienia stanowi cytata apelacji w części zawierającej zarzuty środka odwoławczego:

1. „naruszenie prawa materialnego tj. art. 173 kk i 177 kk poprzez błędną wykładnię znamienia „naruszając zasad bezpieczeństwa w ruchu” poprzez przyjęcie, z jednej strony, iż bez wątpienia włączenie się do ruchu niesprawnego pojazdu stwarza „zagrożenie w ruchu drogowym”, aby wyprowadzić błędny wniosek, że oskarżony w żadnym momencie nie naruszył zasad bezpieczeństwa w ruchu.

O tym, że decyzja o kontynuowaniu jazdy, w szczególności po zatrzymaniu pojazdu na 43 sekundy była błędna i naruszyła zasady bezpieczeństwa w ruchu świadczy to, że :

I. Przed definitywnym uruchomieniem pojazdu (na 7-8 sekund przed katastrofą) pojazd:

- zmniejszył prędkość z 88 km/h do 21 km/h;- z prędkości 21 km/h przyspieszył do 31 km/h, po czym zmniejszył prędkość do 0 km/h (chwilowe zatrzymanie)
- z prędkości 0 km/h przyspieszył do 7 km/h po czym ponownie osiągnął prędkość 0 km/h
- pojazd przebywa odległość około 7 metrów, po czym pojazd się zatrzymuje na 43 sekundy,
- pojazd rusza, osiąga prędkość 43 km/h, następnie 51 km/h, następnie ponownie 43 km/h i dochodzi do ostatecznego zatrzymania pojazdu,

I. 43 sekundy to czas zbyt krótki, aby przeprowadzić analizę teoretyczną, sprawdzenie podstawowych elementów pracy silnika, dokonać „drobnej” naprawy samochodu,

II. oskarżony jako kierowca zawodowy, przewidując, że przyczyną może być zapchany filtr paliwa winien pozostać w zatoce postojowej i stamtąd wezwać pomoc (wniosek z opinii zespołu biegłych J. K., M. J., W. B.), zatem mógł i powinien przypuszczać, że dojdzie do kolejnej awarii,

III. pas awaryjny został wykorzystany do „testowania” sprawności pojazdu, mimo że, nie było sytuacji wymuszonej do takiego postępowania, a Sąd I instancji sam przyznał, że: „ oskarżony nie miał pewności, czy samochód się rozpędzi i sprawdzał czy samochód będzie się poruszał w sposób prawidłowy, zapewniając sobie możliwość korzystania z pasa awaryjnego w razie braku możliwości normalnego poruszania się pasem drogi”,

IV. nie ustalono, czy dymienie nie następowało od momentu pierwszego unieruchomienia pojazdu,

V. bezpośredni świadek zdarzenia M. Ł. (1) w postępowaniu przygotowawczym, zeznał, że „po uruchomieniu silnika samochód właściwie się toczył, nie jechał. Mogliśmy jechać około 20 km/h. Silnik nie pracował równomiernie. Czuć było, że silnik szarpie. Potem silnikiem mocno szarpnęło, samochód się zatrzymał i dźwignia zmiany biegów sama „poszła” do przodu... Potem zaraz nastąpiło uderzenie” Jest to jednoznaczny opis poruszania się po zatrzymaniu na 43 sekundy.

VI. Pas awaryjny dawał możliwość sprawdzenia technicznego samochodu przez odpowiednią pomoc drogową, ewentualnie istniała możliwość bezpiecznego sholowania samochodu na pobliski parking, bez jego ponownego uruchamiania.

VII. Oskarżony poruszał się z włączonymi światłami awaryjnymi, błędnie informując pozostałych uczestników ruchu o swojej pozycji.

Wobec powyższego oskarżony D. C. (1) nie zachował zasad ruchu drogowego zawartych w ustawie Prawo o ruchu drogowym, w a szczególności art. 3 ust. 1 i 3, art. 19 ust 2 pk 1, art. 50 ust. 1 pkt 1, art.66 ust 1 pkt 1 i 6.

Unikanie wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudniać albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę wynika z art. 3 ww. ustawy.

Kontynuowanie jazdy nie unikało zagrożenia, lecz je potęgowało, zaś finalnie doprowadziło do katastrofy w ruchu lądowym.

Przedsięwzięcie niezbędnych środków w celu niezwłocznego usunięcia zagrożenia polegać powinno w tym konkretnym przypadku na wezwaniu Pomocy drogowej i sholowaniu pojazdu.

Jazda samochodem z prędkością nieutrudniającą jazdy innym kierującym wynika z art. 19 ust. 2 pkt. 1. Poruszanie się samochodem ciężarowym z prędkością 0 km/h, 21 km/h, 31 km/h, 43 km/h, 51 km/h przy tożsamych warunkach atmosferycznych, tożsamym natężeniu ruchu i prędkości początkowej 88 km/h świadczy jednoznacznie o utracie mocy silnika samochodu M. i braku odpowiedniej reakcji kierowcy.

Z art. 50 ust 1 pkt 1 wnioskować można konieczność zatrzymania (postoju) pojazdu uszkodzonego i jego odpowiedniego oznaczenia. D. C. (1) nie zrobił nic poza odczekaniem 43 sekund, aby zweryfikować usterkę chociażby dokonując oględzin silnika, sprawdzania jego obrotów na biegu jałowym, itp.

W zakresie wykładni art. 66 ust 1 pkt 1 i 6 Sąd I instancji mimo przyjęcia, że włączenie się do ruchu niesprawnego pojazdu stwarza „zagrożenie w ruchu drogowym” ocenił, iż brak jest naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu.

1. naruszenie przepisów postępowania, które miały wpływ na treść orzeczenia:

tj. art. 7 kpk poprzez dokonanie dowolnej oceny dowodów w postaci zeznań świadka M. Ł. (1), który w pierwszych zeznaniach w postępowaniu przygotowawczym, potwierdził toczenie się samochodu, nie jazdę, szarpanie silnika, brak równomiernej pracy. Były to zeznania w najbliższej odległości czasowej od katastrofy.

Mimo upływu czasu, świadek ten zmienił zeznania przed sądem twierdząc, że silnik pracował normalnie i Sąd I instancji dał im wiarę.

Zeznania te w istocie dotyczą końcowej fazy, lecz od początku ruchu pojazdu, po wyłączeniu silnika na 43 sekundy, a więc gdy oskarżony był jeszcze na pasie awaryjnym, a kierowca mógł zaprzestać jazdy.

Świadek ten jako jedyny miał możliwość obserwacji bezpośredniej oskarżonego i motywów jego działania.

Uwadze Sądu umknął fakt braku obuwia świadka, który jako drugi uciekał z samochodu. Świadczyć to może o zajętej pozycji leżącej lub półleżącej i braku obserwowania drogi i współdziałania w podejmowaniu decyzji przez oskarżonego, ale także braku orientacji co do wyświetlanych komunikatów awarii.

- art. 201 kpk poprzez wydanie opinii sprzecznych ze sobą i niejasnych w zakresie ustalenia przyczyn awarii samochodu oraz prawidłowości zachowania kierowcy (przestrzegania zasad bezpieczeństwa w ruchu) bez odniesienia się dlaczego 3-ci zespół biegłych nie podziela argumentów zespołu 2-go, oceniając zachowanie kierowcy od momentu zatrzymania samochodu na 43 sekundy.

Wobec powyższego konieczne było powołanie kolejnego zespołu biegłych lub zaciągnięcie opinii Instytutu, którzy odpowiedzą precyzyjnie na pytania sądu i nie pozostawią żadnych wątpliwości, o co wnoszę.

Sąd nie odniósł zachowania oskarżonego do postawy „wzorcowego kierowcy”.

Zanim doszło do definitywnego zatrzymania pojazdu, D. C. (1) miał co najmniej kilka przesłanek do zatrzymania się na pasie awaryjnym i nie kontynuowania jazdy.

1. Samo zapalenie się kontrolki (...) podświetlanej na żółto, świadczy o występującym problemie, potwierdzonym zachowaniem się samochodu (znaczny spadek prędkości, zatrzymanie, spadek mocy, szarpanie, nierównomierna praca), już same te objawy nakazywały zatrzymanie pojazdu,
2. ruch samochodu niesprawnego po autostradzie (najszybszej z dróg, o potencjalnie najwyższym poziomie bezpieczeństwa) naraża innych kierowców na poważne niebezpieczeństwo, w niniejszej sprawie doprowadził do katastrofy z ofiarami śmiertelnymi,
3. oskarżony jest kierowcą zawodowym, od którego wymaga się więcej niż od „zwykłego kierowcy”, ma on większe doświadczenie i umiejętności, a mimo to podejmując decyzję myśli wyłącznie o sobie, ignorując pozostałych uczestników ruchu,
4. oskarżony miał do dyspozycji pas awaryjny, kilka minut przed katastrofą 22:41:13 samochód się zatrzymał, a kierowca nie miał możliwości ustalić przyczyn awarii.
5. wada samochodu od ww. godziny nie była przemijająca, gdyż samochód nie reagował na polecenia kierującego i nie miał on na niego żadnego wpływu,
6. warunki atmosferyczne (mróz), zwiększały znacznie ryzyko całkowitego unieruchomienia samochodu.
7. oskarżony nie chciał narażać siebie lub też swojego pracodawcy na koszty związane z udzieleniem pomocy przez pomoc drogową (holowanie na parking lub do serwisu, ewentualnie naprawa na miejscu zdarzeń lub na parkingu)
8. włączając światła awaryjne zdawał sobie doskonale sprawę z awarii samochodu, a mimo to kontynuował jazdę,
9. wyjaśnienia oskarżonego, że pas awaryjny był wąski są bez znaczenia, z uwagi na jego twierdzenia że „własnymi rękami nic nie zrobi”.

Wobec powyższego oskarżony postępował w sposób dokładnie przeciwny do „wzorowego zachowania”

Orzecznictwo Sądu Najwyższego zasadnie zauważyło że: „Katastrofa może być wprawdzie i najczęściej bywa wynikiem nie jednej, lecz szeregu przyczyn, jednakże pod kątem widzenia oceny karnej decydujące znaczenie ma okoliczność, czy wadliwe prowadzenie samochodu (...) stanowi taką przyczynę, przy braku której pozostałe przyczyny byłyby dla wywołania katastrofy niewystarczające ( wyr. SN z 17.2.1954r., II K 49/54, NP .1954, Nr 5-6, s. 165)

Awaria samochodu mogła wynikać z wady konstrukcyjnej silnika, błędów w serwisowaniu lub jego braku, nieodpowiednim paliwie, warunków atmosferycznych lub szeregu innych, lecz wszystkie przyczyny nie miałyby żadnego znaczenia, gdyby nie decyzja oskarżonego o opuszczeniu pasa awaryjnego przez niesprawnego samochód, o niesprawności której miał pełną świadomość, a samodzielnie nie był w stanie jej usunąć.

Zatem należy bezsprzecznie przyjąć, że istnieje związek przyczynowy między 3 zachowaniem sprawcy, a skutkiem.

Zdaniem obrony wyrok w niniejszej sprawie musi oddziaływać indywidualnie oraz prewencyjnie. Dla pozostałych uczestników ruchu drogowego wyrok uniewinniający oznacza możliwość lekceważenia przez kierowców wszelkich reguł ostrożności i braku zainteresowania bezpieczeństwem innych uczestników ruchu.

Awaria samochodu oznacza jakkolwiek jego niesprawność i zawsze ma wpływ na bezpieczeństwo samego kierowcy prowadzącego taki pojazd oraz innych kierowców ( chociażby przepalenie się żarówki mijania, czy też stop)

Należy zauważyć że prawo nie przewiduje minimalnej prędkości, z jaką pojazd musi się poruszać po autostradzie. Kierowca ma jechać tak, aby nie utrudniać jazdy innym.

Zgodnie z art. 2 pkt 3 ustawy prawo o ruchu drogowym, autostrada to droga dwujezdniowa, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi, na której nie dopuszcza się ruchu poprzecznego, przeznaczona tylko do ruchu pojazdów samochodowych, z wyłączeniem czterokołowca, które na równej poziomej jezdni mogą rozwinąć prędkość co najmniej 40km/h, w tym również w razie ciągnięcia przyczep.

Jak z tego wynika wymóg minimalnej prędkości odnosi się do konstrukcji i parametrów pojazdu samochodowego, muszą być takie by pojazd był w stanie jechać przynajmniej 40 km/h.

Oskarżony uzyskiwał prędkości rzędu 7km/h, 21 km/ h i 31 km/h, zaś jadąc pasem awaryjnym zdaniem biegłych: H. B., E. P. i K. D. „jeżeli kierowca jechał tak rozpędzając się, to świadczy to o tym, że nie miał pewności, czy samochód mu się rozpędzi. Jeżeli samochód tak się porusza, to znaczy, że kierowca sprawdzał po prostu, czy samochód będzie jechał”.

Nie mógł zatem mieć pewności lub też zasadnie wnioskować, że osiągnie prędkość bezpieczną na autostradzie, tym bardziej że natężenie ruchu było małe, zaś widoczność dobra, a jednia sucha.

Wcześniejsza jazda z prędkością 88 km/h była normalna i dostosowana do panujących warunków

- nadto art. 7 k.p.k. w związku z art. 410 k.p.k., polegającą na oparciu treści orzeczenia na selektywnie dobranym zakresie materiału dowodowego, ocenionym dowolnie, z pominięciem zasad prawidłowego rozumowania, wskazań wiedzy i doświadczenia życiowego, bez należytej, ostrożnej i wnikliwej jego oceny oraz należytego i przekonującego uzasadnienia, poprzez:

- obdarzenie przymiotem wiarygodności wyjaśnień oskarżonego D. C. (1) w części odnoszącej się do zachowania kierowanego przez niego pojazdu marki M. o nr rej. (...) i czynności podjętych przez oskarżonego w dniu 10 lutego 2012 r. na odcinku autostrady (...) od zjazdu z autostrady na wysokości miejscowości K. do chwili zaistnienia stanowiącej przedmiot sprawy katastrofy w ruchu lądowym, w szczególności w zakresie zachowania pojazdu i przebiegu jazdy od momentu jego zatrzymania na pasie awaryjnym autostrady (o godz. 22:41:23) i ponownego uruchomienia uprzednio wyłączonego silnika (o godz. 22:42:06) do chwili katastrofy, gdzie wyjaśnienia te są sprzeczne ze znacznym fragmentem zeznań świadka M. Ł. (1), ustalonym przez Sąd stanem faktycznym oraz zasadami logiki i wskazaniami doświadczenia życiowego;

- odmówienie przymiotu wiarygodności zeznaniom M. Ł. (1) w części złożonej w toku prowadzonego w sprawie postępowania przygotowawczego jedynie ze względu na ich sprzeczność z wyjaśnieniami oskarżonego oraz pozorną tylko rozbieżność z ustaleniami zespołów biegłych K. D., M. Ł. i J. K., zaś przyznanie takiego waloru zeznaniom świadka złożonym w toku postępowania jurysdykcyjnego jedynie z uwagi na ich zbieżność z przyjętą przez oskarżonego linią obrony, pomimo iż zeznania te były niespójne, niekonsekwentne, jak też nie odpowiadające zasadom prawidłowego rozumowania oraz wskazaniom doświadczenia życiowego, jak również błędne, niepoprzedzone odebraniem od M. Ł. (1) oświadczenia co do poszczególnych, istotnych i jaskrawych niespójności pomiędzy jego depozycjami, jakie padły w czasie śledztwa i rozprawy głównej, oraz nieznajdujące uzasadnienia w zgromadzonym sprawie materiale dowodowym i dyrektywach art. 7 k.p.k. uznanie, iż świadek wytłumaczył przyczyny wskazanych rozbieżności, podczas gdy wypowiedź świadka w tym przedmiocie przeczy zasadom logiki, wskazaniom wiedzy i doświadczenia życiowego;

- ocenę dowodu z opinii zespołu biegłych M. Ł. w zakresie, w jakim biegli wskazali, iż silnik pojazdu kierowanego przez oskarżonego nie pracował w sposób prawidłowy, jako sprzeczną z odczytem tachografu samochodu marki M. o nr rej. (...), podczas gdy z zasad logiki, wskazań wiedzy i doświadczenia życiowego wynika iż silnik samochodu, który nie rozwija odpowiedniej mocy i pomimo starań kierowcy, na skutek awarii, nie może osiągnąć prędkości wyższej niż początkowo 41 km/h, następnie zaś 51 km/h, nie pracuje poprawnie;

- ocenę dowodu z opinii zespołu biegłych J. K., w zakresie wniosków co do przyczyn i przebiegu awarii pojazdu marki M. o nr rej. (...), jako całkowicie zbieżnej z wywodami opinii zespołu biegłych H. B., co pozostaje w sprzeczności z zasadami prawidłowego rozumowania albowiem zespół biegłych H. B., na rozprawie w dniu 15 marca 2015 r. wycofał się ze swoich pierwotnych twierdzeń w tym zakresie, w wyniku czego stwierdzić należy, iż wskazane opinie są ze sobą sprzeczne;

- ocenę dowodu z opinii zespołu biegłych J. K. jako pełnej, jasnej i wewnętrznie spójnej, pomimo iż wskazany zespół, kwestionując ustalenia zespołu biegłych M. Ł., nie wskazał rzeczowych, merytorycznych przyczyn katerycznego zanegowania ustaleń tegoż zespołu, w dokonanej przez siebie próbie odtworzenia przebiegu zdarzeń na podstawie analizy dowodów osobowych, z niewyjaśnionych przyczyn, w dowolny sposób zinterpretował oraz, wykraczając poza kompetencję biegłych, ocenił treść zeznań świadka P. Ł., złożonych w toku postępowania przygotowawczego, odmiennych od depozycji wskazanego świadka, jakie padły w toku rozprawy głównej, jak również poczynił dowolne założenia w przedmiocie kontrolki (...), jaka miała – w chwili zaistnienia awarii – zapalić się na desce rozdzielczej pojazdu (a następnie zgasnąć), co nie wynika w sposób jednoznaczny ze zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, jak również przyjęciu, że pojazd kierowany przez oskarżonego, w chwili wypadku oświetlony był światłami obrysowymi, co pozostaje w sprzeczności z zeznaniami świadków (innych uczestników zdarzenia) oraz nie wynika z materiału dowodowego, zgromadzonego w sprawie;

- art. 167 k.p.k. i art. 366 § 1 k.p.k. w zw. z art. 36 pkt 2 ustawy z dnia 27 września 2013 r. o zmianie ustawy Kodeks postępowania karnego oraz niektórych innych ustaw, art. 193 § 2 k.p.k., polegającą na nieustaleniu istotnej okoliczności sprawy, jaką jest bezpośrednia przyczyna awarii pojazdu marki M. o nr rej. (...), nieustaleniu czy charakterystyka ruchu pojazdu od ponownego uruchomienia jego silnika na pasie awaryjnym autostrady (o godz. 22:42:06) do chwili jego całkowitego unieruchomienia na pasie ruchu odpowiadała charakterystyce ruchu pojazdu tego typu, a nadto, pomimo nieustalenia wskazanych kwestii i znaczących rozbieżności w opiniach powołanych w sprawie zespołów biegłych, nie dopuszczeniu w tym zakresie dowodu z opinii właściwej instytucji naukowej lub specjalistycznej;

#### 4. błędne ustalenia stanu faktycznego:

- w zakresie rzeczywistych przyczyn awarii, poprzez oparcie się na sprzecznych opiniach biegłych, które w istocie nie mają bezpośredniego związku z oceną zachowania oskarżonego w kontekście naruszenia art. 173 § 2 i 4 kk, art. 177 § 1 i 3 kk i art. 157 § 3 kk w związku z art. 11 § 2 kk, gdyż:

- zespół biegłych K. D., H. B. i E. P. wskazywał na wyposażenie pojazdu w podwójną turbosprężarkę i ślady oleju silnikowego prawdopodobnie z odpowietrzenia skrzyni korbowej (odmy), obecność oleju silnikowego na wyjściu ze sprężarki przed i za intercoolerem, pojazd zatrzymał się na skutek awarii zasilania silnika w powietrze spowodowanej dostaniem się oleju silnikowego do turbiny turbosprężarki,

- biegli zachowanie kierującego uznali za standardowe, ponieważ kierujący wie od serwisanta, że jak się zapali żółte światło to zgaś i zaczekaj, a jak się drugi raz nie zapali to jedź, bez oceny takiego postępowania w kontekście zachowania samochodu (jego awarii) w okresie 5 minut przed katastrofą.

- zespół biegłych M. Ł., A. D. i M. P. stwierdzili, że przyczyną awarii samochodu była awaria hamulca górskiego, zaś wirniki turbiny i sprężarki nie były uszkodzone, wałek też nie był uszkodzony, turbosprężarka była sprawna,

- zespół biegłych J. K., M. J., W. B. orzekł, że nie jest możliwe kateryczne ustalenie przyczyn awarii pojazdu. Zdaniem biegłych opisane objawy były typowymi dla awarii siników, w których dochodziło do przedostawania się znacznych ilości oleju smarującego do cylindrów, gdzie ulegał on spalaniu oraz odparowaniu.



Zdaniem biegłych tylko z formalnego punktu widzenia po zatrzymaniu pojazdu w zatoce postojowej, ponownym uruchomieniu silnika i braku wyświetlania komunikatów wskazujących na prawidłową pracę silnika oskarżony mógł kontynuować jazdę i w tym zakresie trudno dopatrywać się nieprawidłowości w jego działaniu.

Całkowicie błędna jest opinia ww. biegłych w zakresie wskazania jako bezpośredniej przyczyny katastrofy gęstego dymu wydobywającego się z rury wydechowej samochodu. Nawet przy braku zadymienia i zatrzymania pojazdu na pasie ruchu, poza pasem awaryjnym doprowadziłoby do katastrofy z uwagi na zakaz zatrzymania pojazdu w takim miejscu i założenie innych kierowców o płynności ruchu oraz przestrzeganiu zasad ruchu drogowego ( w szczególności, że nastąpiło zatrzymanie w niewielkiej odległości od pasa awaryjnego około 170 m oraz braku oznaczenia awarii trójkątem ostrzegawczym ).

Zespół biegłych nie ustalił w sposób nie budzący wątpliwości przyczyn awarii, mimo precyzyjnego zobowiązania nałożonego przez Sąd oraz badania samochodu przez biegłych.

Nadto biegli nie wyjaśnili dlaczego ich zdaniem oskarżony nie naruszył zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Poszczególne decyzje oskarżonego oraz jego postępowanie jako całość powinno być rozpoznane pod kątem konkretnych norm i zasad prawa o ruchu drogowym.

Stwierdzenie ogólne że brak jest dowodów na naruszenie zasad bezpieczeństwa świadczy o braku zrozumienia istoty opiniowania.

Biegli podkreślili, że oskarżony w zaistniałych okolicznościach mógł przewidywać, że spadek mocy silnika pojazdu najprawdopodobniej miał związek z przemarzaniem filtra paliwa, powinien więc pozostać w zatoce postojowej i ewentualnie stamtąd wezwać pomoc drogową.

Zatem decyzja o kontynuowaniu jazdy, wbrew wnioskowi Sądu była błędna i naruszała zasady bezpieczeństwa w ruchu.

Nawet przypuszczenia oskarżonego kierowcy o przyczynie spadku mocy spowodowanej przemarzaniem filtra paliwa nakazywały zdaniem biegłych po uruchomieniu silnika odczekanie 15 do 30 minut co podniosłoby temperaturę wokół silnika i jego osprzętu i w konsekwencji mogłoby udroźnić układ zasilania lub ponownie zasygnalizować jego usterkę.

Nie potrzeba specjalistycznej wiedzy do wyciągnięcia wniosku, że przy temperaturze minusowej około - 18° c, samo uruchomienie zapłonu nie udroźni układu zasilania.

- poprzez pominięcie wpływu warunków atmosferycznych na ryzyko unieruchomienia samochodu. Skoro samochód nie pracował prawidłowo, dwukrotnie zgasł silnik, kilkakrotnie tracił moc, a prędkość spadała do 0 km/h to przy ujemnej temperaturze otoczenia ryzyko unieruchomienia pojazdu zwiększało się znacznie. Oskarżony podjął błędną decyzję o kontynuowaniu jazdy.

A nadto błąd w ustaleniach faktycznych przyjętych za podstawę wyroku, który miał wpływ na jego treść przez dowolne, niezajdujące uzasadnienia w zgromadzonym w sprawie materiale dowodowym przyjęcie, że:

1) kierowany przez oskarżonego samochód marki M. o nr rej. (...) był w dniu 10 lutego 2012r. sprawny technicznie, pomimo nieustalenia przyczyny awarii pojazdu, rozbieżności w opiniach powołanych w sprawie zespołów biegłych oraz niewyczerpania w tym zakresie inicjatywy dowodowej;

- oskarżony D. C. (1) postanowił, po ujawnieniu się pierwszych problemów z funkcjonowaniem silnika kierowanego przez niego pojazdu, kontynuować podróż wiedząc, że w odległości ok. 2 km od końca pasa awaryjnego autostrady znajduje się zatoczka, w której w razie konieczności będzie mógł zatrzymać pojazd, podczas gdy prawidłowa, zgodna z wymogami procedury karnej analiza i ocena zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, w szczególności w postaci wyjaśnień oskarżonego i zeznań świadka P. Ł. prowadzi do ustalenia, że oskarżony - wobec problemów z

funkcjonowaniem silnika pojazdu - z góry powziął zamiar zatrzymania się na wskazanym parkingu celem dokonania naprawy auta

- silnik pojazdu kierowanego przez oskarżonego, po zatrzymaniu auta na pasie awaryjnym autostrady, przestał pracować w wyniku wyłączenia go przez D. C. (1), podczas gdy z materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie, tj. zeznań jedyne go bezpośredniego świadka zdarzenia, P. Ł., wynika że doszło do jego samoczynnego zatrzymania;

- silnik pojazdu kierowanego przez oskarżonego, po jego ponownym uruchomieniu na pasie awaryjnym autostrady, pracował w sposób „normalny”, podczas gdy z analizy materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie, w postaci zeznań P. Ł., oraz opinii biegłych (w tym przede wszystkim biegłego K. D., przyjętej za podstawę opinii powołanych w sprawie kolejnych zespołów biegłych), wyjaśnień oskarżonego oraz zeznań P. Ł. jednoznacznie wynika, iż silnik ten nie rozwijał odpowiedniej mocy, zaś jego praca nie pozwalała na osiągnięcie właściwej do okoliczności oraz działań kierującego prędkości jazdy;

- kierowany przez oskarżonego pojazd, po zatrzymaniu na pasie awaryjnym autostrady oraz ponownym uruchomieniu jego silnika, przyspieszył prawidłowo do prędkości 51 km/h, podczas gdy analiza materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie, w postaci wyjaśnień D. C. (1), zeznań P. Ł., opinii powołanych w sprawie biegłych oraz odczytów tachografu wskazanego pojazdu prowadzi do ustalenia, iż samochód ten, we wskazanych okolicznościach, początkowo był zdolny do osiągnięcia jedynie prędkości 41 km/h, następnie utracił moc, a dopiero po tym osiągnął prędkość 51 km/h, co w sposób jednoznaczny wskazuje, iż auto nie przyspieszało w sposób prawidłowy i płynny;

- oskarżony mógł przypuszczać, że porusza się po drodze sprawnym pojazdem oraz nie wiedział i nie mógł wiedzieć o jakiegokolwiek awarii w pojeździe, a nadto przyjęcie, iż sam kierowany przez oskarżonego pojazd, po ponownym uruchomieniu silnika na pasie awaryjnym autostrady, nie dawał oznak istniejącej awarii, podczas gdy analiza materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie, w postaci wyjaśnień D. C. (1), zeznań P. Ł. oraz opinii powołanych w sprawie biegłych prowadzi do jednoznacznego ustalenia, że oskarżony wiedział o niesprawności pojazdu, którego silnik nie generował odpowiedniej mocy, co nie pozwalało na osiągnięcie właściwej prędkości, a co oskarżony sygnalizował innym użytkownikom drogi przy pomocy świateł awaryjnych oraz co skłoniło oskarżonego do podjęcia decyzji o planowanym zatrzymaniu na parkingu, znajdującym się ok. 2 km od miejsca katastrofy, celem dokonania naprawy auta;

- podjęta przez D. C. (1) decyzja o kontynuowaniu jazdy samochodem marki M. o nr rej. (...) nie naruszała zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, oskarżony nie mógł przypuszczać, że dojdzie do kolejnej awarii, zaś podejmowane przez niego decyzje były prawidłowe i cechowało je zachowanie należytej ostrożności podczas gdy z analizy całokształtu zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, w szczególności w postaci wyjaśnień D. C. (1), zeznań P. Ł., opinii powołanych w sprawie biegłych oraz odczytów tachografu wskazanego pojazdu prowadzi do ustalenia, iż awaria przedmiotowego pojazdu cały czas trwała, czego oskarżony miał świadomość, a nadto D. C. (1), w oparciu o symptomy usterki, własne bogate doświadczenie zawodowe, okoliczności towarzyszące zdarzeniu takie jak rodzaj drogi, po której się poruszał, rodzaj prowadzonego przez niego pojazdu, powinien przewidzieć, iż powyższe doprowadzić może do kolejnego spadku mocy silnika pojazdu, co w sposób nieakceptowany zwiększy ryzyko wystąpienia skutku w postaci zaistnienia bezpośredniego zagrożenia w ruchu drogowym, a także możliwego, tragicznego w skutkach wypadku”.

Wskazując na powyższe uchybienia skarżący wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku w całości i przekazanie sprawy Sądowi I instancji do ponownego rozpoznania.

### **Sąd Apelacyjny zważył, co następuje:**

Apelacje nie zasługują na uwzględnienie.

Na wstępie podkreślić należy, że apelacje w niniejszej sprawie, z wyjątkiem apelacji wniesionej przez adwokata W. S. (2) - pełnomocnika oskarżycielek posiłkowych A. P. i M. J. (1), zostały sporządzone w sposób niestandardowy, odbiegający znacznie od zasad wskazanych w przepisach Kodeksu postępowania karnego i przyjętych zwyczajów.

Zarzuty przedstawiono w nich w sposób mało przejrzysty i nieczytelny. Zostały one nadmiernie rozbudowane, połączono je z komentarzem i uzasadnieniem, przy czym w istocie skarżący wielokrotnie podnosili to samo uchybienie, tylko w różnych jego aspektach. Powyższe niedostatki tych środków sprawiają, że odniesienie się do wszystkich zarzutów w sposób klarowny, przejrzysty i symetryczny jest znacznie utrudnione. Stąd Sąd Apelacyjny podjął próbę usystematyzowania tych zarzutów według ich charakteru i rangi.

Przed odniesieniem się do treści poszczególnych apelacji należy na wstępie zwrócić uwagę na dwie zasady, którymi kierował się Sąd I instancji przy ocenie materiału dowodowego. Zasady te, o których poniżej, Sąd Apelacyjny uznaje za w pełni zasadne i całkowicie je podziela.

1. Jeżeli te same okoliczności relacjonowane przez świadków lub oskarżonego inaczej przedstawiały się w świetle dowodów obiektywnych, takich jak: wyniki oględzin samochodów i ich części, opinii biegłych, zapisu tachografu, to ustalenia faktyczne dotyczące uszkodzeń i zniszczeń samochodów, szybkości poruszania się pojazdów, przejechanych odcinków drogi, upływającego czasu, szybkości reakcji, itp., czyniono w oparciu o powyższe dowody obiektywne. O słuszności takiego stanowiska świadczą najlepiej wyniki porównania treści tych dowodów w zakresie w jakim dotyczą tych samych okoliczności. Znamionym przykładem w tym zakresie są zeznania świadka M. Ł. (1). Jego relacja w dużej mierze nie zgadzała się bowiem z zapisami tachografu. Zeznawał on bowiem, że „po uruchomieniu silnika samochód właściwie się toczył, a nie jechał. Mogliśmy jechać ok. 20 km/h. Silnik nie pracował równomiernie. Czuć było, że silnikiem szarpie. Potem silnikiem mocno szarpnęło, samochód się zatrzymał i dźwignia zmiany biegów poszła do przodu (...). Nie wiem jaką odległość mogliśmy przejechać od ponownego uruchomienia silnika do zatrzymania. Oceniam, że mogło to być 200-300 m” (k. 145-146). Tymczasem, jak wskazał biegły K. D. (2) (k. 1368) z zapisu tachografu wynika, że pojazd osiągnął prędkość 51 km/h, a przejechał do wypadku 1330 m. Kiedy ponownie zaczął tracić moc i zmniejszać prędkość z 51 km/h, to był już 74 metry za pasem awaryjnym (k. 1368v.) Rozbieżności powyższe zarówno co do prędkości z jaką poruszał się pojazd, jak i przejechanej odległości po zmianie jakości pracy silnika, wskazują jak subiektywne, a w konsekwencji błędne były w tym zakresie spostrzeżenia i oceny świadka.

2. Spośród trzech opinii biegłych, Sąd I instancji przyjął za najbardziej wiarygodną, o najwyższej wartości dowodowej, opinię zespołu (...)K. z uwagi na jej kompletność i wszechstronność, krytyczne i głęboko umotywowane odniesienie się do opinii pozostałych biegłych, a także niezwykle wysokie kompetencje sporządzających ją biegłych, wynikające z wykształcenia i wieloletniego doświadczenia zawodowego. Argumentacja przemawiająca za słusznością takiej oceny dowodów z opinii biegłych zostanie szczegółowo przedstawiona w części uzasadnienia dotyczącej apelacji wniesionej przez adwokata Ł. K..

Wydaje się, że autorzy skarg apelacyjnych pomijają kwestie zawarte w pkt.1 i 2, gdy formułują zarzuty błędnych ustaleń faktycznych i jako podstawy do odmiennych, a w ich ocenie prawidłowych ustaleń, wskazują dowody odrzucone w całości lub w części przez Sąd I instancji. Skoro taka ocena tych dowodów nie została skutecznie zakwestionowana przez apelujących, to zarzut błędnych ustaleń faktycznych, dokonanych w oparciu o dowody uznane przez Sąd I instancji za wiarygodne, nie mógł być skuteczny.

### ***Odnośnie apelacji adwokata W. S. (2) - pełnomocnik a oskarżycielek posiłkowych: A. P. i M. J. (1) :***

Nie sposób podzielić stanowiska apelującego, że oskarżony D. C. (1) włączając się do ruchu przez wjechanie na prawy pas autostrady, świadomie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym określone w ustawie Prawo o ruchu drogowym. O słuszności przyjętego przez Sąd I instancji stanowiska świadczą poniżej przedstawione okoliczności, które kwestionował apelujący.

W świetle prawidłowo ocenionych przez Sąd I instancji wyjaśnień oskarżonego i zeznań świadka M. Ł., a przede wszystkim opinii biegłych sporządzonej przez zespół (...) K., opartych na zapisach tachografu za nieprawdziwe uznać należy twierdzenia apelującego dotyczące okoliczności poruszania się po pasie awaryjnym samochodu kierowanego przez oskarżonego. Opierając się na zeznaniach świadka M. Ł. apelujący twierdził, że pojazd prowadzony przez D. C. (1) w trakcie jazdy po pasie awaryjnym nie jechał płynnie, szarpał, poruszając się z prędkością około 20 km/h. Po podejmowanych próbach, kierowcy udało się chwilowo zwiększyć prędkość do 51 km/h. Prędkość była jednak

zmienna, a pojazd przyspieszał i zwalniał. Tymczasem jak wynika z opinii biegłych „zapis tachografu wskazuje jednoznacznie, że samochód przyspieszał jednostajnie do prędkości 41 km/h, następnie po pewnym odcinku jazdy jednostajnej rozpoczął przyspieszanie do prędkości 51 km/h i potem nastąpiło łagodne hamowanie do zatrzymania. Samochód się nie toczył, a silnik nie szarpał (...) bo przyspieszał jednostajnie, nie szarpał po osiągnięciu 43 km/h, utrzymywał przez 30 sekund tę prędkość, a następnie przyspieszył do 51 km/h” (k. 1782).

Mając na uwadze wcześniejsze stwierdzenia odnośnie rozbieżności pomiędzy zeznaniami świadka M. Ł. a dowodem z zapisu tachografu i jego analizy przeprowadzonej przez biegłych (str. 18), nie można uznać za wiarygodną wersję poruszania się samochodu po pasie awaryjnym przedstawioną przez autora apelacji.

Dodać jednocześnie należy, że błędne jest twierdzenie apelującego upatrujące w decyzji oskarżonego D. C. (1) - o wprowadzeniu pojazdu na pas autostrady - możliwości przypisania mu winy odnośnie popełnienia przestępstwa z art. 177 §1 kk. Nie znajdujące pokrycia w stanie faktycznym jest bowiem założenie, że oskarżony wiedział, iż nie jest w stanie rozpedzić pojazdu do prędkości z jaką poruszał się przed awarią. Wbrew twierdzeniu autora apelacji, dowodem na wiedzę w tym zakresie nie może być wskaźnik prędkości jaką osiągnął na pasie awaryjnym samochód prowadzony przez D. C. (1). Oskarżony nie miał bowiem zamiaru rozpedzać zbytnio pojazdu, wiedząc o wcześniejszych zakłóceniach w jego ruchu. Jazda po pasie awaryjnym miała być testem na pracę silnika, a nie na możliwość uzyskania maksymalnej prędkości. Nie można tracić z pola widzenia, że minimalna prędkość dopuszczalna na autostradzie wynosi 40 km/h. Oskarżony miał zatem prawo jechać nawet z prędkością 51 km/h, którą osiągnął już na pasie awaryjnym. Poruszając się z taką prędkością nie stwarzał zagrożenia w ruchu.

Nie sposób również wymagać od D. C. (1) odczekania po pierwszym zatrzymaniu pojazdu na pasie awaryjnym przez okres 15 - 30 minut, aby udroźnić układ zasilania lub ponownie zasygnalizować usterkę, jak oczekiwał tego apelujący. Wprawdzie powyższe zachowanie za wskazane uznał zespół biegłych J. K., jednakże nie można tracić z pola widzenia, że przyjęcie takiej postawy jako wzorca zachowania było wynikiem dysponowania wiedzą specjalistyczną i 30 – letnim doświadczeniem zawodowym w (...) Instytucie (...), które to kompetencje posiadają jedynie specjaliści w zakresie motoryzacji. Zasadnie zatem przyjął Sąd I instancji, że takiej wiedzy nie ma żaden - nawet doświadczony - kierowca. A zatem decyzja oskarżonego o kontynuowaniu jazdy była zgodna z zasadami bezpieczeństwa w ruchu i logicznego rozumowania. Znajduje to w pełni odzwierciedlenie w o opinii uzupełniającej biegłych: „zachowanie oskarżonego na pewno nie stanowiło naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a przynajmniej brak jest takich dowodów, bo jeżeli zatrzymał pojazd w zatoce postojowej z powodu zakłócenia pracy silnika, odczekał 44 sekundy i ponownie uruchomił silnik i żadna z kontrolki sygnalizujących nieprawidłową pracę silnika się nie zapaliła i skoro rozpedził samochód do prędkości 51km/h, to nie było żadnych przesłanek, aby stwierdzić, że coś nieprawidłowego się zdarzy (k-1779).

Wbrew twierdzeniu apelującego nie można również przyjąć, by oskarżony swoim zachowaniem naruszył art. 3 ust. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym, który nakłada na kierującego pojazdem obowiązek przedsięwzięcia środków niezbędnych dla usunięcia spowodowanego przez siebie zagrożenia, a gdyby nie mógł tego uczynić - powiadomienia o zagrożeniu innych uczestników ruchu. Podkreślić bowiem należy, że od momentu zatrzymania samochodu kierowanego przez oskarżonego do chwili najechania na tył tego samochodu pierwszego samochodu uczestniczącego w wypadku minęło jedynie 8 sekund. Nie sposób zatem w tak krótkim czasie zamocować trójkąta odblaskowego, ani też użyć CB radia.

Z powyższych przyczyn zarzut apelującego, że oskarżony naruszył przepisy bezpieczeństwa w ruchu na skutek kontynuowania jazdy po pierwszym unieruchomieniu pojazdu jest nieprzekonujący i nie znajduje żadnego wsparcia w prawidłowych ustaleniach stanu faktycznego.

**Odnośnie apelacji** radcy prawnej D. C. (2) pełnomocnika oskarżyciela posiłkowego D. S.:

W pierwszej kolejności wskazać należy na uchybienia w sformułowaniu zarzutów przez apelującą. Radca prawny jako pierwszy sformułowała zarzut obrazy przepisów prawa materialnego w postaci art. 177 § 1 i § 2 kk, następnie zaś pod tym zarzutem umieściła 11 podpunktów, nie określając kategorii do jakiej można je zaliczyć. Po ich analizie dojść należy

do wniosku, że są to w istocie zarzuty dotyczące obrazu prawa procesowego, skutkujące w opinii skarżącej błędnymi ustaleniami faktycznymi. W świetle powyższego, zarzut pierwotny, tj. obrazu prawa materialnego uznać należy za całkowicie chybiony. O obrazie przepisów prawa materialnego można mówić dopiero wówczas, gdy stan faktyczny został w orzeczeniu prawidłowo ustalony, a nie zastosowano do niego właściwego przepisu (tak np. w wyroku SN z dnia 21 czerwca 1978 r., I KR 124/78, OSNPG 1979, nr 3, poz. 51; zob. też postanowienia SN: z dnia 9 stycznia 2002 r., V KKN 319/99, LEX nr 53010, czy z dnia 2 grudnia 2008 r., III KK 230/08, LEX nr 491425). Jeśli zatem apelująca zarzuca błędne ustalenia faktyczne, to podnoszenie obrazu prawa materialnego jest całkowicie chybione..

Nie zasługują na uwzględnienie zarzuty podniesione przez apelującą odnośnie zeznań świadka M. Ł. (1). Co do oceny ich wiarygodności podtrzymać należy twierdzenia wyrażone w części początkowej uzasadnienia odnoszącej się do wszystkich apelacji (k. 18), jak i przy analizie apelacji adw. W. S. (2) (k. 19). Prawidłowa ocena zeznań tego świadka sporządzona na podstawie konfrontacji jego zeznań z zapisem tachografu uwidacznia jak świadek ten mylił się na niekorzyść oskarżonego. Przypisywanie mu stronnictwa odnośnie oceny zachowania oskarżonego jest zatem chybione. Odnośnie faktu zapalenia się żółtego sygnału kontrolki (...) w samochodzie kierowanym przez oskarżonego dojść należy do wniosku, że jakkolwiek można mieć wątpliwości czy wyświetliła się kontrolka w tym kolorze, to jednak twierdzenie apelującej, że zapaliła się kontrolka w kolorze czerwonym, bo początkowo o żadnej kontrolce świadek nie mówił, jest rażąco dowolne i stanowi niedopuszczalny przejaw rozstrzygania wątpliwości na niekorzyść oskarżonego. Nieprzekonujące są także przedstawione przez apelującą rzekome powody, dla których oskarżony zrezygnował z wezwania pomocy drogowej, a zdecydował się kontynuować jazdę samochodem niesprawnym. Jeśli bowiem oskarżony miałby kierować się interesem ekonomicznym swego pracodawcy, jak sugeruje Autorka apelacji, to przede wszystkim nie mógłby zignorować palącej się jakiegokolwiek kontrolki ostrzegającej lub informującej o awarii samochodu, gdyż właśnie w ten sposób mógłby doprowadzić do powstania strat w mieniu swojego pracodawcy niewątpliwie dużo większych niż koszty wezwania pomocy drogowej.

Odnośnie zarzutów apelującej związanych z poruszaniem się pojazdu kierowanego przez oskarżonego po pasie awaryjnym, aktualne pozostają uwagi sformułowane przy omawianiu zarzutów apelacji wniesionej przez adw. W. S. (2) (k. 18-19).

W pełni podzielić należy ustalenia poczynione przez Sąd I instancji odnośnie wpływu powstałego w miejscu zdarzenia zadymienia na reakcję innych uczestników ruchu biorących udział w wypadku drogowym. Podkreślić bowiem należy, że wpływ powyższego czynnika należało oceniać nie tylko na podstawie zeznań świadków uczestniczących w wypadku (jak zrobiła to apelująca), a przede wszystkim - opinii biegłych opartych na analizie zapisów tachografów. Niewątpliwie postrzeżenie przez tychże świadków takich czynników jak m. in.: prędkość jazdy, odległość od pozostałych pojazdów czy dokładna chwila rozpoczęcia hamowania było istotnie zaburzone przez dynamizm sytuacji i ich nastawienie psychiczne w chwili zdarzenia. Przykładem najbardziej obrazowo o tym świadczącym są zeznania A. L. - kierowcy pierwszego z uczestniczących w wypadku pojazdów. Pomimo odmiennego odczucia przedstawionego w swojej relacji, nie zareagował on - jak twierdził - natychmiast na powstałe zadymienie. Z analizy biegłych wynika, że świadek A. L. podjął hamowanie dopiero 2 sekundy przed zderzeniem na wysokości 47 m od tyłu samochodu oskarżonego, po 6 sekundach od jego zatrzymania, gdy tymczasem zadymienie pojawiło się jeszcze przed zatrzymaniem samochodu kierowanego przez oskarżonego.

Kwestionowanie przez apelującą okoliczności faktycznych uznać należy za bezprzedmiotowe, przedstawione zarzuty stanowią zaś jedynie polemikę z prawidłowo ustalonym przez Sąd I instancji stanem faktycznym.

**Odnośnie apelacji adwokata Ł. K. (3)** oskarżycielki posiłkowej P. S. (1):

W stosunku do apelacji wniesionej przez adw. Ł. K. (4) aktualność zachowują uwagi dotyczące uchybień dostrzeżonych w apelacji sporządzonej przez radcę prawną D. C. (2). Skarżący „miesza” bowiem ze sobą rodzaj i charakter podniesionych zarzutów, wskazując na jednoczesną obrazę przepisów prawa materialnego i wystąpienie błędu w ustaleniach faktycznych.

Nie sposób podzielić zarzutu skarżącego, że Sąd I instancji dopuścił się obrazy prawa materialnego - art. 173 kk i art. 177 kk odnośnie błędnego w jego opinii przyjęcia, że oskarżony w żadnym momencie nie naruszył zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Okoliczności faktyczne świadczące o dochowaniu przez D. C. (1) wierności zasadom postępowania wzorcowego kierowcy, nie zostały przez apelującego skutecznie zakwestionowane.

Bezspornym było ustalenie, że oskarżony zatrzymał pojazd na pasie awaryjnym na 43 sekundy. Tymczasem sposób opisu zachowania oskarżonego, wskazany przez autora apelacji jako opis zachowania rzekomo na 7-8 sekund przed katastrofą, obejmuje w istocie zespół zdarzeń, które wystąpiły już od momentu zapalenia się żółtej kontrolki aż do czasu wypadku. Jego założenie, że pojazd w sposób przez niego szczegółowo opisany zachowywał się tak na 7-8 sekund przed katastrofą, jest zatem niezgodny z rzeczywistością.

Nie można również podzielić twierdzenia apelującego, że oskarżony mógł przewidzieć czy dojdzie do kolejnej awarii po opuszczeniu zatoki postojowej autostrady. Jak już wcześniej wskazywano, wiedza odnośnie właściwego sposobu zachowania w sytuacji podejrzenia przemarzania filtra wynika z dysponowania wiadomościami specjalistycznymi i wieloletnim doświadczeniem zawodowym biegłych z zespołu (...). K.. Przeciętny kierowca takich wiadomości nie posiada. Oskarżony mógł zatem uznać, że nie ma przeciwwskazań technicznych do kontynuowania jazdy.

Zupełnie chybione jest również zarzucanie przez apelującego, że nie ustalono czy dymienie nie następowało już od momentu pierwszego unieruchomienia pojazdu. Sąd I instancji w oparciu o wyjaśnienia oskarżonego i zeznania świadka M. Ł. (1), zweryfikowanych w świetle wiedzy specjalistycznej posiadanej przez biegłych sporządzających opinie w sprawie, prawidłowo ustalił moment kiedy pojawiło się zadymienie. Oznacza to, że wcześniej ono nie występowało. Skarżący nie podał żadnych okoliczności faktycznych mogących obalić powyższe ustalenie.

Nie jest zgodne z rzeczywistością twierdzenie autora apelacji, że opis zachowania się pojazdu przedstawiony przez świadka M. Ł. (1) (zacytowany w punkcie VI apelacji) odnosi się do sposobu poruszania się samochodu już po zatrzymaniu na 43 sekundy. Zeznania te dotyczą bowiem przebiegu całego okresu zdarzenia, jeszcze przed pierwszym zatrzymaniem, nie odnoszą się jedynie, jak twierdzi skarżący, do pracy silnika po ponownym uruchomieniu. O tym zaś, że silnik działał prawidłowo po ponownym uruchomieniu świadczy opinia biegłych sporządzona w oparciu o zapisy tachografów.

Za chybione i nieznajdzące potwierdzenia w logicznym wnioskowaniu uznać również należy przyjęcie przez apelującego, że jazda z prędkościami: 0, 21, 31, 43, 51 km/h świadczy jednoznacznie o utracie mocy silnika pojazdu prowadzonego przez oskarżonego. Przeciwnie, takie wskaźniki obrazują, że silnik systematycznie zwiększał moc, co znalazło odzwierciedlenie w stopniowym zwiększaniu szybkości jazdy. Nieuprawnione jest przy tym twierdzenie, że na rozwinięcie szybkości 51 km/h oskarżony musiał wykorzystać całą długość pasa awaryjnego, albowiem po pierwsze – z żadnego dowodu nie wynika, że oskarżony chciał uzyskać na pasie awaryjnym większą prędkość niż to miało miejsce, zaś po drugie – uzyskanie większej prędkości albo zmusiłoby go do gwałtownego hamowania na pasie awaryjnym albo też do wjazdu w sposób niekontrolowany i z dużą szybkością na autostradę, co mogłoby spowodować poważne zagrożenie dla osób poruszających się tą drogą.

Na uwzględnienie nie zasługuje również podniesiony przez apelującego zarzut obrazy przepisów postępowania, która miała wpływ na treść orzeczenia. Po analizie argumentacji apelującego dojść należy do przekonania, że obraza ta dotyczyła dwóch zagadnień - naruszenia art. 7 kpk w zakresie oceny zeznań M. Ł. i opinii trzech zespołów biegłych oraz art. 201 kpk odnośnie nieprzeprowadzenia, mimo takiej konieczności i wniosku strony w tej kwestii, kolejnej opinii.

Jak już powyżej wskazano, ustalenia dokonane na podstawie zeznań świadka M. Ł. zostały poczynione w takim zakresie, w jakim przeszły one weryfikację przeprowadzoną na podstawie opinii biegłych opartych o zapisy tachografu. Rozbieżności odnośnie pracy silnika powstałe pomiędzy pierwszym a dalszymi przesłuchaniami świadka zostały wyjaśnione na podstawie zapisu tachografów i wyjaśnień oskarżonego, co w konsekwencji ukazało, że rozbieżności te w dużej mierze spowodowane były dwuznacznością w odczytywaniu relacji świadka podczas jego pierwszego przesłuchania i mylnym przypisaniem okoliczności, które podawał do niewłaściwego okresu przebiegu

zdarzenia (przed czy po pierwszym zatrzymaniu pojazdu). Nadto jak już wcześniej wskazano niektóre z rozbieżności w relacji świadka przemawiały na niekorzyść oskarżonego. Dlatego też przypisywanie świadkowi działania w interesie oskarżonego z uwagi na łączące ich więzy towarzyskie, nie znajduje potwierdzenia w zasadach logicznego rozumowania. Natomiast zeznania tego świadka, jak i innych, ukazują jakim ograniczeniom ulegają ludzkie zdolności do postrzegania zdarzeń, zapamiętywania i odtwarzania, w szczególności, gdy świadkowie w trakcie lub bezpośrednio po zdarzeniu byli w stanie ogromnego stresu.

Wbrew twierdzeniu apelującego, oparcie się przez Sąd I instancji na przeprowadzonych opiniach biegłych jest uzasadnione i nie stanowi naruszenia przepisu art. 201 kpk.

Zasadnie Sąd I instancji przyznał walor najbardziej wyczerpującej na postawione biegłym pytania i najlepiej przedstawiającej mechanizmy przebiegu zdarzenia opinii zespołu biegłych J. K., M. J. i W. B.. Biegli ci dysponują wiedzą specjalistyczną i wieloletnim doświadczeniem zawodowym. Opisali oni przebieg awarii, zachowanie się samochodu, postawę oskarżonego i ocenili jego zachowanie w kontekście wzorcowego zachowania kierowcy w takich okolicznościach. Z uwagi na fakt, że wskutek zaniedbań organów prowadzących postępowanie przygotowawcze utracono dane komputera pokładowego samochodu kierowanego przez oskarżonego, niemożliwe stało się ustalenie bezpośredniej przyczyny awarii samochodu, rodzaju kodów błędów zapisanych w pamięci komputera oraz komunikatów, jakie wyświetliły się oskarżonemu. W świetle dysponowania informacjami ukazującymi reakcję D. C. (1) na przedmiotową awarię, powyższa niemożność posiadała jednak drugorzędne znaczenie dla oceny stopnia jego zawinienia. Przedmiotowa opinia była w istocie w dużej mierze zbieżna z opinią biegłych z pierwszego zespołu – K. D., H. B. i E. P., z tą jednak różnicą, że zespoły te przedstawiły odmienny wniosek w przedmiocie możliwości kontynuowania jazdy po zatrzymaniu się samochodu na pasie awaryjnym. Mając jednak na uwadze późniejsze stanowisko w tym zakresie wyrażone w opinii ustnej na rozprawie przez biegłych z zespołu (...) K., dojść należy do wniosku, że biegli sprecyzowali swoje wskazania w tym zakresie i wystarczająco je wyjaśnili. Wniosek o niemożliwości kontynuowania jazdy mógł bowiem nasunąć się jedynie osobom dysponującym profesjonalną wiedzą w zakresie techniki samochodowej, posiadającym 30 – letnie doświadczenie w pracy w (...) Instytucie (...), którą nie dysponuje jednak przeciętny kierowca.

Na walor najistotniejszej wartości dowodowej opinii biegłych z zespołu (...) K. wskazuje również profesjonalne i rzeczowe odniesienie się przez ten zespół do opinii biegłych z zespołu drugiego – M. Ł., A. D. i M. P. i przekonujące zakwestionowanie większości ich wniosków. Nadto nie można również tracić z pola widzenia, że biegli z zespołu (...). K. zauważyli również późną reakcję na zadymienie pozostałych uczestników katastrofy, co wskazuje na globalną ocenę zdarzenia będącego przedmiotem sprawy.

Hipotetyczne wnioski sformułowane przez biegłych z zespołu trzeciego odnośnie przyczyn awarii nie świadczą o ich niekompetencji, jak twierdzi apelujący, a wręcz przeciwnie - wskazują na rzetelność analizy zdarzenia jedynie w oparciu o jednoznaczne okoliczności.

Wniosek skarżącego o zasięgnięcie kolejnej opinii biegłych z uwagi na wydanie trzech sprzecznych ze sobą opinii i nie odniesienie się, dlaczego trzeci zespół biegłych nie podziela argumentów zespołu drugiego jest bezprzedmiotowy. W pierwszej kolejności raz jeszcze podkreślić należy, że biegli z zespołu trzeciego odnieśli się do dwóch poprzednich opinii i przekonująco uzasadnili wnioski w tym zakresie. Z wyjątkiem zespołu drugiego, dwa pozostałe zespoły biegłych jednoznacznie oświadczyły, że nie były w stanie w sposób kategoryczny ustalić przyczyny awarii samochodu na podstawie materiału dowodowego, którym dysponowali w postaci: zeznań świadków, zapisów tachografu, wyników oględzin samochodu i jego części. Pamięć komputera pokładowego po wypadku została bowiem skasowana. Z racji niezabezpieczenia komputera pokładowego, stanowiska wszystkich trzech zespołów biegłych są hipotezami, którymi również stałyby się ustalenia kolejno powołanego zespołu.

Nieuzasadnione jest również po wcześniejszym wielokrotnym powtórzeniu argumentów i zakwalifikowaniu ich jako obrazy prawa materialnego, podnoszenie przez skarżącego w końcowej części swojej apelacji błędów w ustaleniach faktycznych. Niezwykle rozbudowane, wręcz drobiazgowo i jednocześnie oderwane od siebie spostrzeżenia skarżącego

nie zasługują na uwzględnienie i dojsć należy do wniosku, że jako niepoparte rzeczową argumentacją, stanowią jedynie polemikę z prawidłowo dokonanyimi ustaleniami Sądu I instancji w sytuacji, gdy najważniejsze fakty bezpośrednio rzutujące na odpowiedzialność oskarżonego zostały ustalone zgodnie z regułami procesowymi.

Na podstawie art. 632 pkt 2 kpk w zw. z art. 633 kpk Sąd Apelacyjny zasądził od oskarżycieli posiłkowych M. J. (1), A. P., P. S. (1) i D. S. na rzecz oskarżonego D. C. (1) po 150 złotych z tytułu zwrotu kosztów obrony oskarżonego w postępowaniu odwoławczym. Jednocześnie na podstawie art. 624 § 1 kpk zwolnił oskarżycieli posiłkowych od obowiązku uiszczenia kosztów sądowych za postępowanie apelacyjne z uwagi na fakt, że ich uiszczenie w tym zakresie byłoby dla nich zbyt uciążliwe.

SSA Zdzisław Pachowicz SSA Barbara Krameris SSO(del.do SA)Edyta Gajgał