

Sygnatura akt II AKa 129/17

# WYROK

## W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 13 czerwca 2017 r.

Sąd Apelacyjny we Wrocławiu II Wydział Karny w składzie:

Przewodniczący: SSA Zdzisław Pachowicz

Sędziowie: SSA Wiesław Pędziwiatr

SSA Bogusław Tocicki (spr.)

Protokolant: Iwona Łaptus

przy udziale prokuratora Prokuratury Regionalnej Marka Ratajczyka

po rozpoznaniu w dniu 13 czerwca 2017 r.

sprawy **R. B. (1)**

oskarżonego z art. 173 § 1 kk w związku z art. 173 § 2 kk w związku z art. 173 § 4 kk

na skutek apelacji wniesionej przez oskarżonego

od wyroku Sądu Okręgowego w Opolu

z dnia 9 lutego 2017 r., sygn. akt III K 82/16

**I. zmienia zaskarżony wyrok w stosunku do oskarżonego R. B. (1) w ten sposób, że przypisane mu przestępstwo kwalifikuje jako występki z art. 173 § 4 kk w zw. z art. 173 § 2 kk, a także przyjmuje, iż oskarżony nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym;**

**II. w pozostałej części zaskarżony wyrok utrzymuje w mocy;**

**III. zwalnia oskarżonego od ponoszenia kosztów sądowych za postępowanie odwoławcze, obciążając nimi Skarb Państwa, w tym zwalnia go od opłaty za druga instancję.**

## UZASADNIENIE

Prokurator Rejonowy w Brzegu oskarżył R. B. (1) o to, że:

w dniu 22 czerwca 2015r. około godziny 11:20 na 199,8 km Autostrady (...) w rejonie zjazdu na miejscowość P., woj. (...), prowadząc ciągnik siodłowy marki V. (...) o nr rej. (...) wraz z naczepą marki W. o nr rej. (...) z kierunku W. w kierunku O., nieumyślnie spowodował katastrofę w ruchu lądowym zagrażającą życiu i zdrowiu wielu osób, w ten sposób, że nieumyślnie naruszył zasady związane z bezpieczeństwem w ruchu drogowym, poprzez to, że jadąc z prędkością około 80 km/h i znajdując się na prawym pasie ruchu, nie zachował należytej ostrożności związanej z obserwacją przedpola jazdy, w wyniku czego dojeżdżając do grupy pojazdów, nie podjął manewru hamowania i uderzył w jadący na prawym pasie ruchu samochód osobowy marki M. (...) nr rej (...) z kierowcą T. P., przepychając go do przodu, co doprowadziło do uderzenia w znajdujący się na prawym pasie jezdni samochód O. (...) nr rej. (...) prowadzony przez T. T. (1) wraz z pasażerami E. i E. T. (1), w wyniku czego samochód ten w dalszym etapie swojego ruchu siłą uderzenia wypchnięty został na lewy pas ruchu, a następnie przemieszczając się wjechał pod naczepę zestawu, w następstwie czego kierujący O. (...) doznał obrażeń ciała w postaci skręcenia

odcinka szyjnego i lędźwiowego kręgosłupa, stłuczenia klatki piersiowej, które to obrażenia spowodowały naruszenie czynności narządów ciała i rozstrój zdrowia określony w art. 157 § 1 k.k., E. T. (2) doznała obrażeń ciała w postaci rany palca III ręki prawej, stłuczenia okolicy łokcia i ramienia prawego, stłuczenia powłok brzusznych, a powyższe obrażenia spowodowały naruszenie czynności narządów ciała i rozstrój zdrowia określony w art. 157 § 1 k.k., zaś E. T. (1), doznała obrażeń ciała w postaci złamania kostnej przegrody nosa i lewej kości nosowej, złamania kości szczękowych obustronne, złamanie kości potylicznej, złamanie kręgu obrotowego (C2) oraz kręgow III i V piersiowych, podwichnięcia na poziomie V i VI kręgu szyjnego z przemieszczeniem odłamów i uciskiem na worek oponowy, złamania żeber II-V po stronie prawej oraz II-VII po stronie lewej, złamanie kości krzyżowej, kulszowej i łonowej prawej, złamania kości biodrowej lewej, rozejścia prawego stawu krzyżowo-biodrowego, a w wyniku uszkodzenia kręgosłupa i ucisku odłamów kostnych na rdzeń kręgowy doszło do prawie całkowitego porażenia cztero kończynowego, skutkującego koniecznością długotrwałej rehabilitacji ruchowej, a powyższe obrażenia ciała stanowią ciężki uszczerbek na zdrowiu w postaci innego ciężkiego kalectwa o jakim mowa w art. 156 § 1 pkt 2 k.k., po czym ciągnik siodłowy marki V. uderzył w pojazd M. (...) nr rej (...), który znajdował się już bezpośrednio przed stojącym autobusem marki V. (...) o nr rej. (...) w wyniku czego pojazd marki M. (...) został zmiądzony, a następnie zapalił się, wskutek czego T. P. poniósł śmierć na miejscu, zaś w następstwie uderzenia w autobus marki V. (...), który był prowadzony, przez J. C. (1) wraz z pasażerami: A. D., W. S., K. W., P. K., K. K. (1), J. G., M. W., G. G., która doznała obrażeń ciała w postaci stłuczenia okolicy głowy oraz stłuczenia kręgosłupa szyjnego i piersiowego, a powyższe obrażenia spowodowały naruszenie czynności ciała i rozstroju określony w art. 157 § 2 k.k. oraz pasażerką E. M., która doznała obrażeń ciała w postaci skrzywienia kręgosłupa szyjnego lekkiego stopnia, a powyższe obrażenia spowodowały naruszenie czynności ciała i rozstroju zdrowia określony w art. 157 § 2 k.k., a w skutek uderzenia autobus przemieścił się do przodu, uderzając w prawy bok znajdującego się na lewym pasie ruchu pojazdu F. (...) o nr rej (...) prowadzonego przez E. W. (1) oraz uderzył w prawy bok stojącego na lewym pasie ruchu pojazdu marki M. (...) o nr rej. (...)AX prowadzonego przez Y. K., który doznał wielomiejscowego stłuczenia powłok głowy, a powyższe obrażenia spowodowały naruszenie czynności ciała i rozstroju zdrowia określony w art. 157 § 2 k.k., wraz z pasażerem S. S. (1), który to pojazd uderzył w dwa pojazdy przed nim tj. marki K. (...) o nr rej. (...) prowadzony przez A. L., wyrzucając go na lewy pas ruchu, gdzie uderzył w stojący pojazd marki S. (...) o nr rej. (...) prowadzony przez M. M. wraz z pasażerką A. B. (1), po czym pojazd marki M. (...) o nr rej. (...) (...)siłą uderzenia, przemieszczając się w prawo, wjechał do rowu, uderzając uprzednio w stojący na prawym pasie ruchu pojazd marki S. (...) o nr rej. (...) prowadzony przez P. W. wraz z pasażerem R. P., działając w ten sposób na szkodę wyżej wymienionych osób,

- tj. o przestępstwo z art. 173 § 1 k.k. w zw. z art. 173 § 2 k.k. w zw. z art. 173 § 4 k.k.

Wyrokiem z dnia 9 lutego 2017 r. sygn. akt III K – 82/16 Sąd Okręgowy w Opolu orzekł następująco:

I. oskarżonego R. B. (1) uznał za winnego popełnienia czynu zabronionego opisanego w części wstępnej wyroku, przyjmując, że oskarżony jadąc z prędkością około 80 km/h, znajdując się na prawym pasie ruchu, nie zachowując należytej ostrożności poprzez nieobserwowanie przedpola jazdy, umyślnie naruszył zasady związane z bezpieczeństwem w ruchu drogowym, tj. przestępstwa z art. 173 § 1 k.k. w zw. z art. 173 § 2 k.k. w zw. z art. 173 § 4 k.k. i za to na podstawie art. 173 § 4 k.k. skazał go na karę 5 (pięciu) lat pozbawienia wolności;

II. na podstawie art. 63 § 1 k.k. na poczet orzeczonej kary pozbawienia wolności zaliczył oskarżonemu okres 2 (dwóch) dni (od 23 czerwca 2015 r., godz. 12.05 do 24 czerwca 2015 r., godz. 14.15) rzeczywistego pozbawienia wolności w sprawie;

III. na podstawie art. 42 § 1 k.k. orzekł wobec oskarżonego R. B. (1) zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym na okres 10 (dziesięciu) lat;

IV. na podstawie art. 43 § 3 k.k. nałożył na oskarżonego R. B. (1) obowiązek zwrotu dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym;

V. na podstawie art. 63 § 3 k.k. na poczet orzeczonego środka karnego w postaci zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym zaliczył oskarżonemu R. B. (1) okres stosowania wobec oskarżonego

środka zapobiegawczego w postaci nakazu powstrzymywania się od kierowania pojazdami mechanicznymi wszelkich kategorii od 24 czerwca 2014r. do 9 lutego 2017r.;

VI. na podstawie art. 627 k.p.k. zasądził od oskarżonego R. B. (1) na rzecz Skarbu Państwa koszty sądowe w części w kwocie 2.400 zł, w tym opłata 400 zł, na podstawie art. 624 § 1 k.p.k. zwalniając go od obowiązku ponoszenia kosztów sądowych ponad kwotę 2.400 zł.

Powyższy wyrok zaskarżył w całości oskarżony R. B. (1), za pośrednictwem swojego obrońcy z wyboru adw. Z. M., który powołując się na przepisy art. 438 pkt 1 i 2 k.p.k. orzeczeniu temu zarzucił:

1) naruszenie prawa materialnego poprzez przyjęcie przez Sąd I instancji, że osk. R. B. swoim postępowaniem wypełnił znamiona czynu opisanego w art. 173 § 1 k.k. w związku z art. 173 § 2 k.k. w związku 173 § 4 k.k., podczas gdy ze zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego wynika, że brak jest dostatecznych podstaw do przypisania oskarżonemu, że swoim zachowaniem wypełnił znamiona przestępstwa katastrofy w ruchu lądowym, nie mówiąc już o umyślnym naruszeniu zasad, związanych z bezpieczeństwem w ruchu lądowym, skoro sam Sąd I instancji nie miał pełnego przekonania co do popełnienia tego przestępstwa, czemu dał wyraz w uzasadnieniu punktu 2 dotyczącego oddalenia wniosku o zastosowanie wobec oskarżonego środka zapobiegawczego, a świadczą o tym też wyjaśnienia oskarżonego, zeznania świadków: A. W., T. T., J. C., P. P., a przede wszystkim nie konsekwencje, braki i wątpliwości wyrażone w opiniach biegłego dotyczących ustalenia rzeczywistego przebiegu wypadku, roli poszczególnych uczestników wypadku, drogi hamowania samochodów ciężarowych i osobowych w kontekście całego, krótkiego odcinka drogi, na którym zaistniało zdarzenie, możliwości zatrzymania całego zestawu ciężarowego, a także zachowania się kierowców samochodów M. i O., które spowodowało, że oskarżony zaskoczony manewrem kierowcy tego samochodu nie był w stanie wyhamować całego zestawu ciężarowego, na koniec Sąd powołał się w sposób błędny – zdaniem obrony – na podstawę prawną opisanego czynu;

2) obrazę przepisów prawa procesowego, które miały wpływ na treść zaskarżonego wyroku w postaci:

a) art. 4 k.p.k. – poprzez nieuwzględnienie na korzyść oskarżonego okoliczności ujawnionych w trakcie postępowania dowodowego, zwłaszcza zaskoczenia oskarżonego kierującego ciągnikiem ciężarowym V., zachowaniem się kierowców M. i O., brakiem analizy drogi hamowania samochodu O. i M., jak również możliwości wyhamowania samochodu V., brakiem analizy i odrzucenie innych wersji zdarzenia, weryfikacji drogi hamowania podanej przez kierowcę O. itp., czym naruszono zasadę obiektywizmu,

b) art. 5 k.p.k. – poprzez nieuwzględnienie na korzyść oskarżonego nie dających się usunąć, a zaistniałych w procesie wątpliwości, zwłaszcza zawartych w opinii biegłego, czym naruszono zasadę domniemania niewinności,

c) art. 7 k.p.k. – poprzez naruszenie zasady swobodnej oceny dowodów, co było wynikiem nie uwzględnienia wszystkich okoliczności istotnych dla prawidłowego rozstrzygnięcia sprawy, w szczególności okoliczności przemawiających na korzyść oskarżonego, co w rezultacie doprowadziło do dowolnych ustaleń przez Sąd I instancji, nie znajdujących oparcia w materiale dowodowym,

d) art. 170 § 2 k.p.k. – poprzez nieuzasadnione oddalenie wniosku dowodowego obrony, dotyczącego powołania nowego biegłego, dysponującego odpowiednim potencjałem do wydania tak skomplikowanej opinii, w szczególności dysponującego odpowiednim oprogramowaniem, dorobkiem oraz możliwościami w zakresie przeprowadzenia między innymi symulacji wypadku, wyliczeń prędkości i dróg hamowania samochodów biorących udział w zdarzeniu itp. – które prowadziłyby do prawidłowych wniosków końcowych co do przyczyn zdarzenia.

Podnosząc powyższe zarzuty, obrońca oskarżonego wniósł o:

1) zmianę zaskarżonego wyroku i uniewinnienie oskarżonego;

2) ewentualnie – uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi I instancji.

W pisemnej odpowiedzi na apelację, pełnomocnik z wyboru oskarżycieli posiłkowych: E. T. (1) i T. T. (1), r.pr. J. L. wniosła o: oddalenie apelacji i zasądzenie od oskarżonego na rzecz oskarżycieli posiłkowych kosztów procesu, w tym dwukrotności kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Obecni na rozprawie odwoławczej: prokurator oraz pełnomocnicy z wyboru pozostałych oskarżycieli posiłkowych: K. P., Z. P. i E. H., r.pr. D. O. oraz P. P. (2), adw. T. N. wnieśli o: nieuwzględnienie apelacji obrońcy oskarżonego i utrzymanie w mocy zaskarżonego wyroku.

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

Apelacja obrońcy z wyboru oskarżonego R. B. (1), adw. Z. M., nie zasługuje na uwzględnienie, a postawione w niej zarzuty i wnioski są całkowicie bezzasadne. Jedynym mankamentem wyroku było przyjęcie, że oskarżony R. B. (1) umyślnie naruszył zasady związane z bezpieczeństwem w ruchu drogowym przez to, że nie zachował należytej ostrożności poprzez nieobserwowanie przedpoła jazdy przez co najmniej kilkanaście sekund. Faktycznie jednak nie ustalono przyczyn braku takiej obserwacji, co uniemożliwiało przyjęcie, że było to umyślne naruszenie zasad ruchu drogowego. Nie zmieniało to oczywiście charakteru popełnionego przez oskarżonego przestępstwa, które było nieumyślne (co mylił obrońca oskarżonego błędnie identyfikując umyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym z przestępstwem umyślnym). Mimo tego, aby uniknąć tego rodzaju wątpliwości, zmieniono zaskarżony wyrok kwalifikując przestępstwo przypisane oskarżonemu R. B. (1) jako występki z art. 173 § 4 k.k. w zw. z art. 173 § 2 k.k.

I. Nie został prawidłowo sformułowany w apelacji zarzut obrazy prawa materialnego (przez przyjęcie przez Sąd I instancji, że oskarżony R. B. (1) swoim postępowaniem wypełnił znamiona czynu opisanego w art. 173 § 1 k.k. w związku z art. 173 § 2 k.k. w związku 173 § 4 k.k.), co prawdopodobnie wynikało z niezrozumienia charakteru popełnionego przez oskarżonego przestępstwa, które było nieumyślne (co mylił obrońca oskarżonego błędnie identyfikując umyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym z przestępstwem umyślnym). Wielokrotnie dawano wyraz w orzecznictwie temu, że zarzut obrazy prawa materialnego może być zasadny tylko wówczas, gdy dotyczy zastosowania lub niezastosowania przepisu zobowiązującego sąd do jego bezwzględnego respektowania. Jeżeli natomiast ustawa stwarza tylko fakultatywną możliwość zastosowania określonego przepisu prawa materialnego, to przez niestosowanie tego przepisu sąd nie dopuszcza się „obrazy” przepisu prawa materialnego, natomiast w takim przypadku mogą występować warunki do stawiania wyrokowi zarzutu błędu w ustaleniach faktycznych przyjętych za podstawę wyroku oraz rażącej niewspółmierności wymierzonej kary (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 kwietnia 1977r. sygn. I KR – 65/77 – OSNPG 1977/10/90).

Jak słusznie stwierdził Sąd Najwyższy w zachowującym aktualność wyroku 21 czerwca 1978r. sygn. I KR – 124/78” „Obraza prawa materialnego ma miejsce wtedy, gdy stan faktyczny został w orzeczeniu prawidłowo ustalony i do niego nie zastosowano właściwego przepisu. Natomiast nie ma tej obrazy, kiedy wadliwość orzeczenia w tym zakresie jest wynikiem błędnych ustaleń, przyjętych za jego podstawę lub naruszenia przepisów prawa procesowego”. (OSNPG 1979, nr 3, poz. 51). Nie ma obrazy prawa materialnego, gdy wada orzeczenia jest wynikiem błędnych ustaleń, przyjętych za jego podstawę. Jeżeli autor apelacji kwestionuje przyjętą w wyroku kwalifikację prawną czynu, ponieważ w działaniu oskarżonego dopatruje się innego od przypisanego mu przestępstwa, to podstawą takiej apelacji może być tylko zarzut błędu w ustaleniach faktycznych przyjętych za podstawę wyroku (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 2 sierpnia 1978r. sygn. I KR 155/78 (OSNPG 1979, nr 3, poz. 52).

Ponieważ apelacja obrońcy oskarżonego R. B. (1) kwestionował właśnie ustalenia faktyczne Sądu Okręgowego, przez wykazanie, że to to nie on stworzył sytuację wypadkową, podniesione w tym miejscu zarzuty zostały rozpoznane na gruncie art. 438 pkt 2 i 3 k.p.k.

II. Nie były zasadne zarzuty apelacji wniesionej przez obrońcę z wyboru oskarżonego R. B. (1), adw. Z. M., gdyż Sąd I instancji przeprowadził postępowanie dowodowe w sposób prawidłowy i wnikliwy, wyczerpując wszystkie

dostępne możliwości dowodowe w celu ustalenia czy istnieją podstawy do przypisania oskarżonemu zarzuconego mu przestępstwa.

Wbrew zarzutom apelacji, Sąd Okręgowy w Opolu przy rozpoznawaniu niniejszej sprawy respektował zasady procesowe, w tym zasadę prawdy materialnej (art. 2 § 2 k.p.k.), zasadę bezstronności (art. 4 k.p.k.), zasadę *in dubio pro reo* (art. 5 k.p.k.), a także zasadę swobodnej oceny dowodów (art. 7 k.p.k.). Dokonane w wyroku ustalenia faktyczne, poza kwestią przyjęcia umyślności naruszenia zasad ruchu drogowego przez oskarżonego R. B. (1), na co nie było w pełni przekonujących dowodów, wolne były od błędów i uwzględniały całokształt okoliczności ujawnionych w toku rozprawy (art. 410 k.p.k.). Swoje stanowisko Sąd Okręgowy w Opolu uzasadnił w sposób prawidłowy i wręcz analityczny, nie pomijając żadnej z istotnych okoliczności i odnosząc się do każdego istotnego i ujawnionego na rozprawie głównej dowodu. Uzasadnienie zaskarżonego wyroku w sposób rzeczowy odnosiło się do najistotniejszych okoliczności sprawy i, wbrew zarzutom obrońcy oskarżonego, wypełniało wymogi określone w przepisie art. 424 k.p.k. i pozwalało na kontrolę instancyjną zaskarżonego wyroku.

Na podstawie zebranego materiału dowodowego, Sąd Okręgowy w Opolu jednoznacznie stwierdził, że oskarżony R. B. (1) dopuścił się przestępstwa z art. 173 § 4 k.k. w zw. z art. 173 § 2 k.k. w ten sposób, że w dniu 22 czerwca 2015r. około godziny 11:20 na 199,8 km Autostrady (...) w rejonie zjazdu na miejscowość P., woj. (...), prowadząc ciągnik siodłowy marki V. (...) o nr rej. (...) wraz z naczepą marki W. o nr rej. (...) z kierunku W. w kierunku O., nieumyślnie spowodował katastrofę w ruchu lądowym zagrażającą życiu i zdrowiu wielu osób, w ten sposób, że nieumyślnie naruszył zasady związane z bezpieczeństwem w ruchu drogowym, poprzez to, że jadąc z prędkością około 80 km/h i znajdując się na prawym pasie ruchu, nie zachował należytej ostrożności związanej z obserwacją przedpola jazdy, w wyniku czego dojeżdżając do grupy pojazdów, nie podjął manewru hamowania i uderzył w jadący na prawym pasie ruchu samochód osobowy marki M. (...) nr rej. (...) z kierowcą T. P., przepychając go do przodu, co doprowadziło do uderzenia w znajdujący się na prawym pasie jezdni samochód O. (...) nr rej. (...) prowadzony przez T. T. (1) wraz z pasażerami E. i E. T. (1), w wyniku czego samochód ten w dalszym etapie swojego ruchu siłą uderzenia wypchnięty został na lewy pas ruchu, a następnie przemieszczając się wjechał pod naczepę zestawu, w następstwie czego kierujący O. (...) doznał obrażeń ciała w postaci skręcenia odcinka szyjnego i lędźwiowego kręgosłupa, stłuczenia klatki piersiowej, które to obrażenia spowodowały naruszenie czynności narządów ciała i rozstrój zdrowia określony w art. 157 § 1 k.k., E. T. (2) doznała obrażeń ciała w postaci rany palca III ręki prawej, stłuczenia okolicy łokcia i ramienia prawego, stłuczenia powłok brzusznych, a powyższe obrażenia spowodowały naruszenie czynności narządów ciała i rozstrój zdrowia określony w art. 157 § 1 k.k., zaś E. T. (1), doznała obrażeń ciała w postaci złamania kostnej przegrody nosa i lewej kości nosowej, złamania kości szczękowych obustronne, złamanie kości potylicznej, złamanie kręgu obrotowego (C2) oraz kręgów III i V piersiowych, podwichnięcia na poziomie V i VI kręgu szyjnego z przemieszczeniem odłamów i uciskiem na worek oponowy, złamania żeber II-V po stronie prawej oraz II-VII po stronie lewej, złamanie kości krzyżowej, kulszowej i łonowej prawej, złamania kości biodrowej lewej, rozejścia prawego stawu krzyżowo-biodrowego, a w wyniku uszkodzenia kręgosłupa i ucisku odłamów kostnych na rdzeń kręgowy doszło do prawie całkowitego porażenia czterokończynowego, skutkującego koniecznością długotrwałej rehabilitacji ruchowej, a powyższe obrażenia ciała stanowią ciężki uszczerbek na zdrowiu w postaci innego ciężkiego kalectwa o jakim mowa w art. 156 § 1 pkt 2 k.k., po czym ciągnik siodłowy marki V. uderzył w pojazd M. (...) nr rej. (...), który znajdował się już bezpośrednio przed stojącym autobusem marki V. (...) o nr rej. (...) w wyniku czego pojazd marki M. (...) został zmiądzony, a następnie zapalił się, wskutek czego T. P. poniósł śmierć na miejscu, zaś w następstwie uderzenia w autobus marki V. (...), który był prowadzony, przez J. C. (1) wraz z pasażerami: A. D., W. S., K. W., P. K., K. K. (1), J. G., M. W., G. G., która doznała obrażeń ciała w postaci stłuczenia okolicy głowy oraz stłuczenia kręgosłupa szyjnego i piersiowego, a powyższe obrażenia spowodowały naruszenie czynności ciała i rozstroju określony w art. 157 § 2 k.k. oraz pasażerką E. M., która doznała obrażeń ciała w postaci skręcenia kręgosłupa szyjnego lekkiego stopnia, a powyższe obrażenia spowodowały naruszenie czynności ciała i rozstroju zdrowia określony w art. 157 § 2 k.k., a w skutek uderzenia autobus przemieścił się do przodu, uderzając w prawy bok znajdującego się na lewym pasie ruchu pojazdu F. (...) o nr rej. (...) prowadzonego przez E. W. (1) oraz uderzył w prawy bok stojącego na lewym pasie ruchu pojazdu marki M. (...) o nr rej. (...) (...) prowadzonego przez Y. K., który doznał wielomiejscowego stłuczenia powłok głowy, a powyższe obrażenia spowodowały naruszenie czynności ciała i rozstroju zdrowia określony w art. 157 § 2 k.k., wraz z pasażerem S. S. (1),

który to pojazd uderzył w dwa pojazdy przed nim tj. marki K. (...) o nr rej. (...) prowadzony przez A. L., wyrzucając go na lewy pas ruchu, gdzie uderzył w stojący pojazd marki S. (...) o nr rej. (...) prowadzony przez M. M. wraz z pasażerką A. B. (1), po czym pojazd marki M. (...) o nr rej. (...) siłą uderzenia, przemieszczając się w prawo, wjechał do rowu, uderzając uprzednio w stojący na prawym pasie ruchu pojazd marki S. (...) o nr rej. (...) prowadzony przez P. W. wraz z pasażerem R. P., działając w ten sposób na szkodę wyżej wymienionych osób.

Podstawę do takich ustaleń faktycznych dawało szereg obiektywnych i przekonujących dowodów, przede wszystkim w postaci: wyników śledczych oględzin miejsca przestępstwa wraz ze szkicem miejsca zdarzenia oraz dokumentacją wizualizacyjną i fotograficzną (k. 319-324, 11a-d, 328, 331, 332-351), wyników śledczych oględzin pojazdów uczestniczących w zdarzeniu (k. 11-12, 13-14, 15-16, 17-18, 19-20), dokumentacji fotograficznej dostarczonej przez uczestników postępowania oraz media (k. 812-814, 894, 900), raportu historii działań policji (...)009 (k. 648-651), a także zeznań świadków: P. P. (3) (k. 179-180, 839-842), J. C. (1) (k. 42, 310, 826, 975-977), T. T. (1) (k. 189-190, 824-825), E. W. (2) (k. 23-26, 947-948), Y. K. (k. 69-70), S. S. (2) (k. 57-58), A. L. (k. 47-48, 946-947), P. W. (k. 837-839), R. P. (k. 833-834), M. M. (k. 31-33, 831-832), A. B. (2) (k. 832-833) i A. W. (2) (k. 834-837), a także częściowo wyjaśnień oskarżonego R. B. (1) (k. 114-115, 130-131, 818-823, 918).

Ostatecznie wskazany materiał dowodowy został także przekazany do analizy biegłemu z zakresu ruchu drogowego i techniki samochodowej oraz rekonstrukcji wypadków J. D., który przedstawił zarówno w postępowaniu przygotowawczym (k. 352-375, 458-485), jak w postępowaniu jurysdykcyjnym (k. 872-880, 909-917, 985-1006, 1012-1019), rozbudowane opinie zasadnicze oraz uzupełniające, zawierające wieloaspektową analizę śladów ujawnionych na miejscu przestępstwa i na pojazdach uczestniczących w zdarzeniu, a także zeznań świadków, udzielając jednocześnie odpowiedzi na szereg pytań stron procesowych i ich przedstawicieli procesowych, a w końcowej fazie opracowując wizualizację zdarzenia drogowego (k. 1006).

III. W oparciu o opisane wyżej dowody, bezdyskusyjne było to, że oskarżony R. B. (1) w dniu 22 czerwca 2015r. rozpoczął pracę w firmie (...) Sp. z o.o. z siedzibą w O., której właścicielem był A. W. (2). Tego dnia spotkał się z A. W. (2), który około godz. 5.45 zawiózł go na stację paliw w O., do zaparkowanego tam ciągnika siodłowego marko V. (...) o nr rej. (...) wraz z naczepą plandekową o nr rej. (...) załadowaną ładunkiem o wadze około 5 ton. Pojazd i naczepa posiadały aktualny przegląd techniczny, były również wyposażone w układ (...). Przed udostępnieniem pojazdu oskarżonemu, R. B. (1) wraz z A. W. (2) sprawdzili stan pojazdu, w tym zużycie opon. Następnie oskarżony R. B. (1) wyjechał w trasę do L. autostradą (...) około godz. 7.00. Po rozładowaniu towaru, oskarżony powrócił na autostradę (...) i pojechał w kierunku K.. Oskarżony R. B. (1) prowadził pojazd z prędkością około 80 km/h i około godz. 11.15 minął zjazd autostradowy w rejonie P.. Poruszał się prawym pasem ruchu.

Na podstawie wskazanych wyżej dowodów, bezdyskusyjne było także to, że ciągnik siodłowy z naczepą, kierowany przez oskarżonego R. B. (1) został w pewnym momencie wyprzedzony lewym pasem przez autokar firmy (...), kierowany przez J. C. (1), w którym znajdowało się 9 pasażerów. Autokar firmy (...) zjechał na prawy pas i jechał przed samochodem ciężarowym prowadzonym przez oskarżonego R. B. (1). Za ciągnikiem siodłowym z przyczepą, kierowanym przez oskarżonego R. B. (1), prawym pasem autostrady, jechał P. P. (3), kierujący ciągnikiem siodłowym marki (...). Na 202 km autostrady (...) pomiędzy węzłami B. i O. prowadzony był remont odcinka autostrady i zorganizowano zwężenie jezdni południowej autostrady (...) w kierunku K. od 202 km do 206 km, związane z tym remontem. Przed tym zwężeniem doszło do wypadku drogowego, który spowodował korek na 199 km autostrady, widziany przez kierowców z daleka, nawet z odległości kilkuset metrów, gdyż ze względu na porę dnia, brak opadów i suchą jezdnię, widoczność nie była niczym ograniczona. Kierowcy widząc z daleka sznur stojących samochodów, zaczęli zwalniać, spokojnie wyhamowywać, dojeżdżali do korka, włączając światła awaryjne, a także zatrzymując się na obu pasach jezdni.

Zarówno wyjaśnienia oskarżonego R. B. (1) (k. 114-115, 130-131, 818-823, 918), jak i opinie biegłego z zakresu ruchu drogowego i techniki samochodowej oraz rekonstrukcji wypadków J. D. (k. 352-375, 458-485, 872-880, 909-917, 985-1006, 1012-1019), nie pozostawiały wątpliwości, że ciągnik siodłowy marko V. (...) o nr rej. (...) miał konstrukcyjne ograniczenia uniemożliwiające jazdę z prędkością większą niż około 93 km/h. Zwiększenie prędkości ponad tę granicę

było wykluczone, gdyż w takim wypadku automatycznie ograniczony był dopływ paliwa do silnika, co powodowało obniżenie prędkości samochodu ciężarowego. Samochód, którym poruszał się oskarżony R. B. (1), oprócz typowego układu hamulców, które po włączeniu powodowały także zapalenie się świateł hamowania w tyle pojazdu (tzw. światła „stop”), posiadał także system hamowania „retarder”, nazywany także „zwalniaczem” albo „hamulcem górskim”, który powodował tzw. hamowanie silnikiem, ograniczając dopływ paliwa do silnika. Po włączeniu systemu „retarder” nie włączały się światła hamowania z tyłu pojazdu (tzw. światła „stop”).

Oznaczało to, że w wypadku potrzeby hamowania, oskarżony R. B. (1) mógł użyć hamulca naciskając pedał hamulca nożnego (co powodowało zmniejszanie prędkości samochodu oraz włączenie świateł „stop” z tyłu pojazdu) albo hamulca „retarder” (co powodowało zmniejszanie prędkości samochodu bez włączenia świateł „stop” z tyłu pojazdu). W obu wypadkach niewątpliwie inni uczestnicy ruchu drogowego mogli zaobserwować i ocenić, że ciągnik siodłowy prowadzony przez oskarżonego zmniejsza prędkość.

IV. Jeżeli chodzi o ustalenie i zrozumienie przyczyn katastrofy w ruchu lądowym, spowodowanej przez oskarżonego R. B. (1), to zdecydowanie najważniejsze były **zeznania świadka P. P. (3)**, kierującego ciągnikiem siodłowym marki (...) i jadącego za samochodem ciężarowym prowadzonym przez oskarżonego R. B. (1), który przed wypadkiem znajdował się w takiej samej sytuacji, jak oskarżony, a zatem zbliżał się do zatoru na drodze i potencjalnie mógł także stać się sprawcą wypadku komunikacyjnego, a jednak tego uniknął. Warto zatem wyjaśnić dlaczego świadek P. P. (3) nie spowodował katastrofy w ruchu drogowym, a jego sprawcą stał się oskarżony.

Warto zacytować zeznania świadka P. P. (3) z poszczególnych etapów postępowania karnego, który był niezwykle ważnym świadkiem, gdyż jechał bezpośrednio za samochodem oskarżonego, co oznacza, że miał nieskrępowane możliwości obserwacji sposobu jazdy i sposobu prowadzenia ciągnika siodłowego z przyczepą przez oskarżonego R. B. (1). Co więcej, świadek P. P. (3) nie brał bezpośredniego udziału w późniejszym wypadku, nie odniósł obrażeń, a zatem nic nie zakłóciło mu możliwości obserwacji i wyciągnięcia trafnych wniosków co do okoliczności poprzedzających wypadek tym bardziej, że jako zawodowy kierowca zwracał uwagę na najistotniejsze szczegóły.

W pierwszym zeznaniach ze śledztwa świadek P. P. (3), przesłuchany bezpośrednio po zdarzeniu, jeszcze tego samego dnia, czyli 22.06.2015r. (k. 179-180), zeznał jednoznacznie: „Jestem kierowcą firmy (...), z siedzibą w K., jestem kierującym ciągnika siodłowego marki (...) o nr rej (...) wraz z naczepą o nr (...). W dniu dzisiejszym około godziny 10:20 wyjechałem z miejscowości B. udając się w kierunku K., gdzie mam bazę autostradą (...) w kierunku G., K., dokładnie na 199 km autostrady w rejonie węzła P., dokładnie przy zjeździe N. byłem świadkiem wypadku drogowego była godz. ok 11:15. **Już wcześniej na CB radiu słyszałem, że na drodze jest korek, gdyż na wysokości ok 202 km autostrady, miał miejsce wypadek czy też kolizja. Ja jechałem prawym pasem z prędkością ok 80 km na godzinę przede mną jechał ciągnik siodłowy marki V. z naczepą o początkowych numerach rejestracyjnych (...), nie pamiętam koloru tej naczepy ani ciągnika. Jechaliśmy tą samą prędkością jeden za drugim. W pewnym momencie lewym pasem zostałem wyprzedzony przez autobus firmy (...).PL koloru czerwonego nr rej nie znam. Autobus ten wyprzedził mój samochód, jak również jadące przede mną V. i zjechał na prawy pas. Ja wiedząc, że za kilka kilometrów jest zdarzenie drogowe i będzie korek, o czym sygnalizowali kierowcy za pośrednictwem CB radia zacząłem zwalniać, już w momencie kiedy wyprzedził nas wskazany autobus. Kierujący pojazdem V., nie hamował, nie widziałem włączonych świateł stopu ani żadnych innych symptomów wskazujących o hamowanie np. retarderem bądź hamulcem górskim. Po wyhamowaniu byłem oddalony od samochodu V. około 100-150 metrów i zauważyłem jak kierujący tym samochodem najeżdża na samochód osobowy jadący lewym pasem, nie wiem jakiej marki był to samochód i V. w wyniku uderzenia, samochód został wypchnięty na skraj lewego pasu~ następnie kierujący V. uderzył w jadący prawym pasem BUS dostawczy koloru białego. W wyniku uderzenia BUS został wyrzucony na pobocze, do melioracyjnego po prawej stronie drogi. Ja zatrzymałem samochód, wyłączyłem silnik, włączyłem światła awaryjne i pobiegłem w kierunku wypadku. Na miejscu okazało się że pomiędzy wcześniej wyprzedzającym nas autobusem pod ciągnikiem V. znajduje się jeszcze jeden samochód osobowy, nie wiem co to był za samochód,**

**był doszczętnie zmiądzony, widziałem jak rozlewa się paliwo i zaczyna płonąć.** Pobiegłem po gaśnicę, inni uczestnicy ruchu również wyjęli gaśnicę i próbowali ugasić pożar, jednak był on tak duży, że nasze działania były bezskuteczne w płomieniach stanęła ciężarówka, znajdujący się pod nią samochód osoby oraz autobus. Sytuacja była bardzo dynamiczna, z autobusu, w który uderzyła ciężarówka zaczęli wychodzić ludzie, z tego co pamiętam kierowca V. wyskoczył z samochodu. Jako że widziałem, iż brak jest możliwości ugaszenia pożaru udałem się poszkodowanej osoby z wcześniej opisanego samochodu osobowego, w który również uderzyło v. celem pomocy przy udzieleniu pomocy. **Ja widziałem jak kierujący ciągnikiem siodłowym V. uderza w samochód osobowy, w jadącego Busa dostawczego oraz autobus firmy (...).PL. (...) nie widziałem uderzenia w pojazd poprzedzający ciągnik, zauważyłem to auto dopiero kiedy podszedłem bliżej, auto znajdowało się zupełnie pod ciężarówką.** Na miejscu było ogromne zamieszkanie, kazałem komuś wezwać karetkę, był chaos. Po przyjeździe na miejscu służb ratowniczych, pracownicy tych służb przejęli dalsze czynności, moje dane zostały spinane przez funkcjonariuszy policji” (podkreślenia Sądu Apel.).

Na rozprawie głównej w dniu 27 września 2016r. świadek P. P. (3) złożył zeznania w pełni zbieżne z relacją ze śledztwa, a nadto rzeczowo odniósł się do pytań stron procesowych i ich przedstawicieli procesowych (k. 839-842). Opisując najistotniejsze fragmenty zdarzenia świadek P. P. (3) zeznał następująco: „Pamiętam, że ok. godz. 10:45 wyjechałem z B.. **Kierowałem samochodem ciężarowym marki (...). W pewnym momencie wyprzedzałem (...). W pewnym momencie miałem CB radio i usłyszałem, że na zwichnięciu drogi jest wypadek, ale nie starałem się go objeżdżać, bo był to mój ostatni dzień u pracodawcy i nie spieszyło mi się do domu. Zobaczyłem, że (...) wyprzedził mnie i jechał przede mną. Potem zauważyłem, że jest korek koło tego zdarzenia drogowego i zachowałem szczególną ostrożność, żeby nie spowodować żadnego zdarzenia. Przykuło moją uwagę to, że ten samochód V. nie hamuje. Ja zacząłem hamować, on oddalał się ode mnie, czyli z tego wnioskuje, że on nie hamował. Nie widziałem, żeby były jakieś oznaki ostrego hamowania, dym z opon. Trzeba było wiele czynników wokół siebie uchwycić, ciężko było powiedzieć, czy były jakieś inne oznaki hamowania. Starałem się hamować, używałem hamulca nożnego i silnikowego – górskiego. Powoli starałem się wytracać prędkość. W pewnym momencie zobaczyłem, że ten samochód ciężarowy najeżdża na auta stojące przed tym zdarzeniem, w tym korku.** Potem, gdy zobaczyłem, co się stało, starałem się wyjść jak najszybciej z samochodu, włączyłem światła awaryjne i jak najszybciej starałem się pobiec, żeby pomóc ewentualnym poszkodowanym. Dobięłem do tego miejsca, na miejscu zobaczyłem ten samochód ciężarowy marki V., który uderzył do autobusu. Potem jeszcze zobaczyłem, że pod tymi dwoma samochodami znajduje się jeszcze jakiś pojazd osobowy, ale nie dało się stwierdzić, co to za samochód. Jak dobiegłem, zobaczyłem ten samochód osobowy przygnieciony, zauważyłem, że już zaczyna się palić. Ja posiadałem gaśnicę, pobiegłem po tą gaśnicę w celu usiłowaniu ugaszenia pożaru. Ktoś w okolicy kabiny samochodu ciężarowego starał się wyskoczyć, nie wiem, czy to było z kabiny ciężarówki, czy z końca autobusu. Chyba z okna. Widziałem to dokładnie w tym momencie, kiedy pomagałem osobie poszkodowanej. Nie jestem w stanie powiedzieć, czy osoba, która wyskakiwała, musiała zbić szybę. Nie jestem w stanie powiedzieć, czy ta ciężarówka miała wybite szyby wskutek wypadku, byłem wówczas od niej w odległości ok. 20 m. Na pewno wyprzedzały mnie samochody osobowe, jak ta ciężarówka była już przede mną, ale nie jestem w stanie określić marki. To było przed korkiem. To działo się na odległości ok. 5 km, ciężko mi powiedzieć, czy było widać już korek” (podkreślenia Sądu Apel.).

Po odczytaniu zeznań ze śledztwa (k. 179-180) świadek P. P. (3) potwierdził, że je składał oraz podtrzymał je. Zeznał następnie: „Jeżeli używamy retardera, bądź hamulca górskiego, lub nożnego, wtedy zapalają się światła stopu. Nie jestem w stanie powiedzieć, czy tak jest we wszystkich markach. Na pewno przed samym zdarzeniem nie widziałem, by włączały się światła stopu”. Odpowiadając na pytania stron i ich przedstawicieli procesowych świadek P. P. (3) zeznał: „Jak mnie wyprzedzał kierowca (...), to jechałem prawym pasem z prędkością 80-85 km/h. Nie jestem w stanie określić prędkości ciężarówki, która mnie wyprzedzała. Jechała z podobną prędkością. Wolno mnie wyprzedzając. Nie jestem w stanie powiedzieć, czy ta ciężarówka wyprzedziła mnie zanim wyprzedził (...), czy po tym. **Tego wyprzedzania przez V. nie pamiętam, ale jechało z podobną prędkością co ja, ja rozpędzałem się z bramek poboru opłat, musiał mnie ten samochód wyprzedzać.** Faktem jest, że na pewno wyprzedzał (...). Jakiś czas na pewno jechałem za V., ale czy mnie wyprzedzało, nie jestem pewien. Ja to dziś powiedziałem widocznie z nerwów,

chodziło mi o (...). **Ja nie hamowałem gwałtownie, hamowałem ekonomicznie. Ja myślę, że to było ok. 10 s, kilkunastu sekund, jak widziałem, jak to V. się oddala, kiedy ja hamowałem. Ja staram się przestrzegać odległości jadąc za ciężarówkami, ja jechałem za tą ciężarówką ok. 100-200 m. Ja hamowałem powoli, żeby wykorzystywać jak najmniej hamulec nożny. Ja dojechałem do niego. Myślę, że 100m między nami było, jak jechaliśmy. Odległość dwóch słupków drogowych to 100m.** To się mniej więcej przyjmuje jako wyznacznik (...) **Miałem włączone CB radio, ta informacja o korku była na 19 kanale.** Samochód osobowy znajdował się pod samochodem ciężarowym. Trudno mi powiedzieć, czy ciężarówka stała kołami. Naprawdę nie wiem, czy ciężarówka stykała się z autobusem. (...) (...) na pewno mnie wyprzedzał, bo te autobusy są charakterystyczne. To wyprzedzanie było przed korkiem, nie było go jeszcze widać. **Postrzegam to tak, że ten tir najechał na stojące w korku samochody. Kierowca mógł się nie spieszyć, informacje na CB radio też bywają przesadzone. Autostrada nie jest prosta. W chwili otrzymania informacji, jeszcze korka nie widziałem. Mniej więcej ten korek widziałem z odległości 300-400 m. Ja byłem przygotowany, że on będzie. Nie był dla mnie zaskoczeniem. Kierowca V. poruszał się mniej więcej tak samo jak ja, nie widziałem nic podejrzanego. Myślę, że nie było innych czynników, jak brak hamowania.** Nie wiem. Nie jestem w stanie powiedzieć, czy przed tą ciężarówką wjechały jeszcze jakieś samochody osobowe (...) Przy załadowanym samochodzie potrzebuję ok. 150 m, by wyhamować z 90km do zera. Mówię o hamowaniu awaryjnym. Przy pustym samochodzie może to być 100 m (...) Jeźdźcą pojazdem, który ma (...). Jak auto jest wyposażone w (...), też powinno zostawiać ślady hamowania. (...) Ja starałem się pomóc jednej kobiecie, która miała problemy z oddychaniem. Na tym się skupiłem, nie byłem świadkiem rozmów odnośnie tego, co się mogło stać. Nie rozmawiałem z oskarżonym.(...) Jeźdźcą na tirach ok. 6-7 lat. Jeździłem różnymi markami, również V.. Nowe V. na pewno posiada retarder. Od bramek koło W. do miejsca zdarzenia jest ok. 30 km. (...) (...) wyprzedził mnie ok. 5 km przed zdarzeniem, choć nie jestem w stanie dokładnie powiedzieć. Mogło to być ok. 3 min wcześniej. Na pewno były samochody osobowe, które wyprzedzały. Nie jestem w stanie powiedzieć, czy widziałem wyprzedzającego mnie O.. Nie potrafię powiedzieć, czy wyprzedzała mnie też M.. Generalnie w przypadku hamowania silnikiem świecą się światła stopu. Nie widziałem śladów hamowania samochodów. Istnieje możliwość niezauważenia światła hamowania samochodu poprzedzającego. **Zacząłem hamować, gdy zauważyłem korek.** Widziałem, że został uderzony biały bus dostawczy, który wpadł do rowu. Ja zarejestrowałem to, że bus wyskakuje do rowu. Nie widziałem nic z tym osobowym samochodem (...) Złożyłem takie zeznania. Tam było dużo samochodów. Nie pamiętam, by w naczepie ciągnika siodłowego był samochód osobowy. Przechodziłem wzdłuż samochodu V. z jego prawej strony, od strony pobocza (...) Udzielałem pomocy kobiecie za ciężarówką. Prawdopodobnie była to kobieta z M. (...). M. stał obok zdarzenia (...) Nie jestem w stanie powiedzieć, skąd była ta kobieta. Po zatrzymaniu włączyłem światła awaryjne. Na 89 km/h generalnie odcina dopływ paliwa, przynajmniej powinno odcinać paliwo, by ciężarówka nie jechała szybciej niż 90. Nie jestem w stanie powiedzieć, czy był ruch w stronę W. ” (podkreślenia Sądu Apel.).

Jak wynika zatem z zacytowanych wyżej wiarygodnych w pełni zeznań świadka P. P. (3), kierującego ciągnikiem siodłowym marki (...) i jadącego za samochodem ciężarowym prowadzonym przez oskarżonego R. B. (1), korek samochodów na autostradzie był widoczny z daleka, a nadto kierowcy byli ostrzegani przez CB-radio na kanale 19 o zbliżającym się zatorze na drodze. Obie te przesłanki nakazywały jednoznacznie stwierdzić, że prawidłowo obserwujący przedpole jazdy kierowca, tak jak to uczynił świadek P. P. (3), mógł zatrzymać samochód przed zatorem pojazdów i uniknąć najechania na samochody stojące w korku. Tak, zresztą, zachowywali się wszyscy pozostali uczestnicy ruchu drogowego, poza oskarżonym R. B. (1).

V. Kolejnym kluczowym dowodem, dla ustalenia przyczyn i przebiegu wypadku drogowego były wyniki **śledczych oględzin miejsca przestępstwa wraz ze szkicem miejsca zdarzenia oraz dokumentacją wizualizacyjną i fotograficzną** (k. 319-324, 11a-d, 328, 331, 332-351), wyniki śledczych oględzin pojazdów uczestniczących w zdarzeniu (k. 11-12, 13-14, 15-16, 17-18, 19-20) oraz dokumentacja fotograficzna dostarczona przez uczestników postępowania oraz media (k. 812-814, 894, 900), z których dość jasno wynikało, że na drodze jazdy ciągnika siodłowego V. z naczepą, prowadzonego przez oskarżonego R. B. (1) nie ujawniono żadnych śladów, świadczących, że przed uderzeniem w poprzedzające pojazdy oskarżony R. B. (1) hamował.

Tymczasem, na podstawie powołanych wyżej dowodów, Sąd Okręgowy w Opolu w pełni prawidłowo ustalił, że przed korkiem na autostradzie, lewym pasem przed w kierunku K. jechał samochód marki O. (...) kierowany przez T. T. (1), który podróżował wraz z córką E. T. (2), zajmującą przedni fotel pasażera, oraz z żoną E. T. (1), która znajdowała się na tylnej kanapie. T. T. (1) wyprzedził ciągnik siodłowy V. z naczepą, kierowany przez oskarżonego R. B. (1), skręcił na prawy pas, widząc wskazany wyżej tworzący się przed nim ciąg samochodów, na końcu którego znajdował się autokar (...). T. T. (1) zaczął hamować do osiągnięcia prędkości 5-10 km/h. Za O. (...) T. T. (1), na prawy pas ruchu przez samochodem ciężarowym prowadzonym przez oskarżonego R. B. (1) wjechał także T. P., kierujący M. (...) o nr rej. (...). Oba pojazdy, czyli O. (...) i M. (...) zdążyły się już zatrzymać przed korkiem na drodze albo jeszcze bardzo powoli się poruszały dojeżdżając do stojącego przed nimi sznura pojazdów.

Wskazane dowody potwierdzały jednoznacznie prawdomówność świadka P. P. (3), że przed najechaniem na poprzedzające pojazdy, oskarżony R. B. (1) nie zareagował prawidłowo na widoczny z daleka korek samochodów na autostradzie, a nadto na ostrzeżenia przez CB-radio na kanale 19 o zbliżającym się zatorze na drodze. Pozwala to stwierdzić, że gdyby oskarżony R. B. (1) prawidłowo obserwował przedpole jazdy, to podobnie jak inni kierowcy, w tym świadek P. P. (3), mógł zatrzymać samochód przed zatorem pojazdów i uniknąć najechania na samochody stojące w korku.

Zresztą, należy jasno stwierdzić, że z wyjaśnień oskarżonego R. B. (1) (k. 114-115, 130-131, 818-823, 918) wynika dość jednoznacznie, iż nie hamował on prowadzonego przez siebie samochodu ciężarowego z naczepą aż do momentu, gdy zauważył przed swoim samochodem inne samochody znajdujące się na prawym pasie ruchu, w tym O. (...) kierowanego przez T. T. (1). Tezę o braku prawidłowej obserwacji przedpola jazdy potwierdzało także i to, że oskarżony w swoich wyjaśnieniach nie opisywał samochodu marki M. (...) o nr rej. (...), kierowanego przez T. P., który jechał bezpośrednio przed nim, za samochodem O. (...) kierowanym przez T. T. (1). Już taka okoliczność świadczyła, że oskarżony R. B. (1), z nieznanymi i niezrozumiałymi względów, nie obserwował prawidłowo przedpola jazdy.

Co więcej, wnioski o braku właściwej reakcji na informacje o korku na autostradzie oraz o niewłaściwej obserwacji przedpola jazdy przez oskarżonego R. B. (1) potwierdzały także wyjaśnienia samego oskarżonego, z których wynika, że miał włączone CB radio na kanale 19, na którym są ogłaszane informacje o przeszkodach na drodze. Skoro oskarżony R. B. (1) miał włączone CB radio na kanale 19, to musiał słyszeć ostrzeżenia o zatorze na drodze w wyniku wypadku, gdyż właśnie takie informacje słyszał świadek P. P. (3) i prawidłowo na nie zareagował, zwalniając prędkość prowadzonego przez siebie samochodu ciężarowego, a następnie hamując go. Jeżeli zatem oskarżony R. B. (1) nie zareagował, to po prostu zignorował ostrzeżenia i nie obserwował właściwie przedpola jazdy.

VI. Nawet bez uciekania się do opinii biegłego z zakresu ruchu drogowego i techniki samochodowej oraz rekonstrukcji wypadków J. D. (k. 352-375, 458-485, 872-880, 909-917, 985-1006, 1012-1019), było dość oczywiste, że oskarżony R. B. (1) dopuścił się rażącego naruszenia zasad ruchu drogowego nie obserwując należycie przedpola jazdy i na czas nie wyhamowując prowadzonego przez siebie pojazdu. Przyjęta przez oskarżonego linia obrony, która miała wykazać, że to inne samochody, najpierw O. (...), kierowany przez T. T. (1), a następnie M. (...), kierowana przez T. P., zajęły tor jazdy oskarżonemu R. B. (1), czym wywołały jego zbyt późną reakcję, nie wytrzymuje krytyki. Jest to linia obrony nielogiczna nawet dla osoby, która ma wiedzę ogólną, a nie specjalistyczną. Słusznie krytyka takiej postawy procesowej znalazła się w odpowiedzi na apelację pełnomocnika z wyboru oskarżycieli posiłkowych: E. T. (1) i T. T. (1), r.pr. J. L., której argumenty warto przywołać.

Po pierwsze, to właśnie oskarżony R. B. (1) rażąco naruszył zasadę ruchu drogowego nakazującą właściwą obserwację przedpola jazdy. Świadczą o tym okoliczności wypadku, a szczególnie to, że do zdarzenia doszło na prostym odcinku drogi, wszyscy kierowcy (poza oskarżonym) nie mieli najmniejszych trudności z dostrzeżeniem zatoru i wyhamowaniem pojazdów (zarówno ci jadący przed nim, jak i za nim), niezależnie od tego czy prowadzili samochody osobowe, autobusy czy ciągniki siodłowe z naczepami. Żaden ze świadków (kierowców i pasażerów) zeznających w niniejszej sprawie nie odczytywał powstałego zatoru jako sytuacji nagłej, wymagającej podjęcia gwałtownego hamowania.

Po wtóre, wyłącznie oskarżony R. B. (1) był zaskoczony zatorem na drodze, a następnie tym, że jego pojazd staranował dwa samochody osobowe, przepchnął o 22 m wypełniony pasażerami autobus, uszkadzając przy tym pięć kolejnych pojazdów stojących przed tym autobusem. Co więcej, oskarżony starał się wykazać, że „przecież hamował” i rozważał, że mógł zjechać na pobocze. Taka postawa oskarżonego, wbrew twierdzeniom obrony, nie wynikała z szoku powypadkowego, ale właśnie z zaskoczenia sytuacją na drodze, która dla żadnego innego uczestnika ruchu nie była zaskoczeniem. Świadczy to dobitnie o skali rozproszenia uwagi oskarżonego.

Po trzecie, całkowicie bezzasadny był zarzut apelacji obrońcy oskarżonego o rzekomej obrazie art. 4 k.p.k. poprzez nieuwzględnienie przez Sąd I instancji na korzyść oskarżonego jego zaskoczenia zachowaniem kierowców M. (...) i O. (...) i brakiem analizy drogi hamowania tych samochodów. Zaskoczenie widokiem obu tych pojazdów poprzedzających ciągnik siodłowy z naczepą kierowany przez oskarżonego, działało właśnie na niekorzyść oskarżonego R. B. (1), gdyż potwierdzało brak należytej koncentracji i obserwacji drogi z jego strony.

Po czwarte, podnoszone w apelacji obrońcy oskarżonego zarzuty w zakresie braku analizy drogi hamowania pojazdów, są całkowicie sprzeczne z doświadczeniem życiowym każdego przeciętnego kierowcy. Skoro bowiem – jak twierdził obrońca – oskarżony zaczął hamować wskutek nieprawidłowych manewrów dwóch samochodów osobowych zajeżdżających mu drogę, to nie ma żadnego wytłumaczenia tego, że pojazd oskarżonego znacząco uszkodził jeszcze tylną część autobusu, a następnie uszkodzeniu uległo pięć samochodów stojących przed tym autobusem. Skoro obrońca twierdził, że długość drogi hamowania pojazdu, którym kierował oskarżony, jest znacznie większa niż pojazdów osobowych, które (według niego) wymusiły na nim podjęcie hamowania, to gdyby pojazdów M. (...) i O. (...) nie było przed pojazdem oskarżonego, to z pewnością jeszcze z większą siłą samochód kierowany przez oskarżonego R. B. (1) uderzyłby w autobus (...) (...). Gdyby na pasie przed pojazdem oskarżonego nie było samochodów osobowych, które w dużej mierze przyjęły energię uderzenia ciągnika siodłowego, wyhamowując go do prędkości 70 km/h w momencie uderzenia w autobus, to siła uderzenia w autobus byłaby znacznie większa i można założyć, że uszkodzenia autobusu i uszczerbek na zdrowiu osób nim podróżujących, a także szkody w pojazdach stojących przed tym autobusem byłyby znacznie większe.

***Najważniejsza jest następująca konkluzja: Zasady wiedzy i doświadczenia życiowego przekonują, że oskarżony R. B. (2), na skutek nieprawidłowej obserwacji przedpola jazdy i braku wyhamowania auta przed zatorem na drodze, i tak nie mógłby uniknąć uderzenia w autobus (...) (...), skoro uderzając w poprzedzające go samochody osobowe, co niewątpliwie powodowało wyhamowanie samochodu oskarżonego, i tak z dużą siłą i prędkością uderzył w autobus.***

Na tym tle, jak słusznie wskazano w odpowiedzi na apelację pełnomocnika z wyboru oskarżycieli posiłkowych: E. T. (1) i T. T. (1), r.pr. J. L., wszystkie podnoszone w apelacji obrońcy zarzuty są jedynie nieudolną próbą znalezienia jakiegokolwiek uchybienia, a także koncentrują się na okolicznościach, które nie mają większego znaczenia dla przypisywanego oskarżonemu sprawstwa. Nie ma większego znaczenia okoliczność, w którą stronę obrócił się samochód O. (...), z jaką prędkością samochód M. (...) uderzył w pojazd przed nim ani fakt, iż brak wielu danych uniemożliwiał w pełni przeprowadzenie symulacji wypadku. ***Poza wszelką wątpliwość ustalono bowiem, że autobus i pojazdy znajdujące się przed nim już stały, zanim autobus został uderzony przez ciągnik siodłowy prowadzony przez R. B. (1), a nawet jeżeli się poruszały, to z minimalną prędkością. To nie samochody: O. (...) oraz M. (...) wjechały w autobus (...) (...), lecz najechał na nie ciągnik siodłowy z naczepą, kierowany przez oskarżonego R. B. (1), przepychając O. (...) na lewy pas, a następnie taranując i wbijając M. (...) pod autobus, miażdżąc M. (...) i powodując śmierć jego kierowcy, a także uszkadzając cały tył autobusu i przesuując ten pojazd do przodu o 22 metry.***

Spójne i logiczne są zeznania wszystkich świadków w zakresie zachowania praktycznie wszystkich uczestników zdarzenia. Niezaprzeczalnym pozostaje fakt, że pojazd, którym poruszał się oskarżony, uderzył w dwa samochody osobowe, znajdujące się przed nim, zmiażdżył jeden z nich i uderzył w autobus uszkadzając cały jego tył i przesuując ten pojazd do przodu. Obrona nie kwestionuje tych faktów. Nie podnosi przy tym żadnych okoliczności, które usprawiedliwiłyby fakt, iż pojazd kierowany przez oskarżonego nie wyhamował przed stojącym autobusem. Podnosi

wiele zarzutów odnośnie do zachowania kierowców M. (...) i O. (...), które jednak nie znajdują potwierdzenia w zebranych materiale dowodowym. Poza niespójnymi wyjaśnieniami oskarżonego, że któryś z tych samochodów zajeżdżał mu drogę (początkowo bowiem oskarżony twierdził, że to O. (...) zajeżdżał mu drogę, a dopiero gdy zostało mu udowodnione zdjęciami i opinią biegłego, że O. (...) nie miał kontaktu z jego pojazdem, przed uderzeniem w autobus, zmienił zeznania zrzucając winę na kierowcę M. (...), o którego istnieniu dowiedział się dopiero w toku postępowania), zeznania wszystkich innych uczestników zdarzenia, w tym kierowców jadących przed i za pojazdem oskarżonego, nie dają najmniejszych podstaw ku temu, aby zarzucić cokolwiek kierowcom M. (...) lub O. (...). Co więcej, żaden inny dowód zebrany w sprawie nie daje podstaw, aby przypuszczać, że zachowanie tych kierowców było nieprawidłowe. Biegły w swojej opinii w sposób spójny i logiczny wykazał, że pojazd M. (...) uderzył prosto w tył pojazdu O. (...), co świadczy dobitnie o tym, że koła pojazdu M. znajdowały się w pozycji równoległej do pasa, na którym doszło do uderzenia, a to z kolei przeczy twierdzeniom oskarżonego, że któryś z pojazdów zajeżdżał mu drogę.

VII. Mimo szeregu zarzutów stawianych przez oskarżonego i jego obrońcę, należało uznać za pełną, wiarygodną i przekonującą **opinię biegłego z zakresu ruchu drogowego i techniki samochodowej oraz rekonstrukcji wypadków J. D.**, który przedstawił zarówno w postępowaniu przygotowawczym (k. 352-375, 458-485), jak w postępowaniu jurysdykcyjnym (k. 872-880, 909-917, 985-1006, 1012-1019), rozbudowane opinie zasadnicze oraz uzupełniające, zawierające wieloaspektową analizę śladów ujawnionych na miejscu przestępstwa i na pojazdach uczestniczących w zdarzeniu, a także zeznań świadków, udzielając jednocześnie odpowiedzi na szereg pytań stron procesowych i ich przedstawicieli procesowych, a w końcowej fazie opracowując wizualizacje zdarzenia drogowego (k. 1006).

Na podstawie dostępnych danych ze śledczych oględzin miejsca przestępstwa wraz ze szkicem miejsca zdarzenia oraz dokumentacją wizualizacyjną i fotograficzną (k. 319-324, 11a-d, 328, 331, 332-351), śledczych oględzin pojazdów uczestniczących w zdarzeniu (k. 11-12, 13-14, 15-16, 17-18, 19-20) oraz dokumentacji fotograficznej dostarczona przez uczestników postępowania oraz media (k. 812-814, 894, 900), uzupełnionych zeznaniami świadków, biegły J. D. przeprowadził analizę przyczyn i przebiegu wypadku. Pozwoliło to jednoznacznie ustalić, że oskarżony R. B. (1), kierując ciągnikiem siodłowym marki V. i poruszając się z prędkością ok. 80 km/h, z nieustalonych przyczyn przez okres kilkunastu sekund nie obserwował przedpola jazdy, nie zauważył uformowanego na autostradzie i widocznego z daleka korka, stojących pojazdów i nie podjął czynności zredukowania prędkości pojazdu i wyhamowania. W wyniku tego, oskarżony swoim pojazdem uderzył w samochód osobowy marki M. (...), znajdujący się na końcu kolumny pojazdów, kierowany przez T. P.. Pojazd ten wskutek uderzenia nabierając prędkości 40-60 km/h większej niż prędkość znajdującego się bezpośrednio przed nim samochód O. (...) T. T. (1) uderzył w niego, powodując jego przemieszczenie w lewą stronę, w kierunku wewnętrznego pasa, który zawadzając jeszcze o okolice lewego rogu autobusu, przemieszczając się znalazł się pod naczepą ciągnika siodłowego, kierowanego przez oskarżonego. Natomiast samochód M. (...) siłą uderzenia przez ciągnik siodłowy marki V. przesunął się dalej do przodu, bezpośrednio w kierunku następnego w korku autokaru (...). Dopiero wskutek uderzenia w pojazd M. (...) ciągnik siodłowy V., kierowany przez oskarżonego R. B. (1), zaczął hamować, jednakże T. P. ze względu na położenie swojego pojazdu i niewielkie odległości, jakie dzieliły auta stojące w korku, nie mógł wykonać żadnego manewru. Kierowany przez niego samochód M. (...), po wypchnięciu w wyniku uderzenia O. (...), uderzył w autobus (...) (...), a następnie został zmiażdżony pomiędzy tyłem autokaru (...) a rozpędzonym jeszcze do prędkości około 70 km/h ciągnikiem siodłowym V., kierowanym przez oskarżonego. Wyciekające wskutek wypadku z samochodu M. (...) paliwo zapaliło się. Nie udało się opanować ognia, w wyniku czego doszło do całkowitego spalenia się autobusu. Ogień pochłonięła również kabinę ciągnika siodłowego V., prowadzonego przez oskarżonego R. B. (1). Kabina pojazdu, rama, podłużnice zostały uszkodzone przez wysoką temperaturę. Spód pojazdu, dolny zderzak i chłodnica nosiły uszkodzenia mechaniczne związane z uderzeniem w samochód osobowy. Oskarżony R. B. (1) samodzielnie wy dostał się z kabiny, która w szybkim tempie wypełniała się dymem.

Nie były to wszystkie skutki zdarzenia, gdyż po uderzeniu przez ciągnik siodłowy z naczepą i M. (...) w tył autokaru (...), został on przesunięty do przodu o około 22 m. W wyniku tego, autobus uderzył w znajdujący się na lewym pasie samochód kierowany przez E. W. (2) oraz w M. (...), za kierownicą którego znajdował się Y. K. wraz z pasażerem

S. S. (1). Pojazd ten uderzył następnie w dwa samochody stojące przed nim: K. (...), kierowaną przez A. L. oraz S. (...), kierowaną przez P. W., który podróżował wraz z R. P.. Następnie M. (...) wjechał do rowu. (...) K. O., uderzone przez pojazd kierowany przez Y. K., zderzył się ze stojącym samochodem marki S. (...) prowadzonym przez M. M.. W pojeździe tym znajdowała się również pasażerka A. B. (1).

VIII. Przepiętną katastrofą w komunikacji jest zdarzenie w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, w którym kilka osób doznało obrażeń ciała lub powstała poważna szkoda w mieniu, a nadto zagraża ono życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach. Ilościowe określenie dóbr zagrożonych wskazuje, że ma to być zdarzenie groźne, niosące za sobą tak duże zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, że stanowi jednocześnie zagrożenie bezpieczeństwa powszechnego. Na istnienie tego ostatniego elementu wskazuje identyczne określenie dóbr zagrożonych w tym przepisie jak w art. 163 § 1 k.k., określającym zdarzenia mające postać zagrożenia bezpieczeństwa powszechnego. W obu przepisach chodzi o życie lub zdrowie wielu osób albo mienie w wielkich rozmiarach. Liczba co najmniej 10 osób (nie licząc sprawcy) pozwala stwierdzić, że jest to wiele osób. Za przyjęciem takiej liczby – mającej oczywiście charakter umowny – przemawia w zakresie tego przestępstwa m.in. i to, że aby było zagrożone życie lub zdrowie co najmniej 10 osób, muszą uczestniczyć w zdarzeniu minimum 3 pojazdy. W większości samochodów osobowych liczba przewożonych osób nie może przekraczać 5 i po odliczeniu kierowcy, będącego sprawcą, by uzyskać liczbę 10 osób w grę muszą wejść co najmniej 3 takie samochody (por. wyrok SN z dnia 27.04.1970r., sygn. IV KR – 32/70, OSNPG 1970, nr 9-10, poz. 125 oraz K. Buchała, Przepięstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej, Warszawa 1973, s. 66).

Z powyższych przyczyn z pewnością, przestępstwo popełnione przez oskarżonego R. B. (1) miało postać katastrofy w ruchu lądowym, pomyśli art. 173 § 4 k.k. w zw. z art. 173 § 2 k.k.

IX. Zarzuty apelacji obrońcę oskarżonego skierowane przeciwko prawidłowości i wiarygodności opinii biegłego z zakresu ruchu drogowego i techniki samochodowej oraz rekonstrukcji wypadków J. D., zmierzały w istocie do podważenia jej wartości ze względu na przesłanki z art. 201 k.p.k. Podnoszono w orzecznictwie (por. wyrok SN z dnia 6 maja 1983r., sygn. IV KR – 74/83, OSNKW 1983, nr 12, poz. 102), że ocena ta winna uwzględniać na następujących przesłankach:

- a) czy biegły dysponuje wiadomościami specjalnymi niezbędnymi dla stwierdzenia danych okoliczności,
- b) czy opinia ta jest logiczna, a więc wewnętrznie niesprzeczna i zgodna z doświadczeniem życiowym,
- c) czy jest ona pełna i jasna oraz
- d) czy nie zachodzi sprzeczność między nią a inną opinią ujawnioną w postępowaniu.

W orzecznictwie przyjmuje się trafnie, że opinia jest niepełna, jeżeli biegły nie udziela odpowiedzi na wszystkie postawione pytania, na które zgodnie z zakresem posiadanych wiadomości specjalnych i udostępnionym mu materiałem dowodowym może oraz powinien udzielić odpowiedzi, lub jeśli nie uwzględnia wszystkich istotnych dla rozstrzygnięcia konkretnej kwestii okoliczności bądź nie zawiera uzasadnienia wyrażonych w niej ocen i poglądów (por. wyrok SN z dnia 3 lipca 2007r., sygn. II KK – 321/06, LEX nr 299187; postanowienie SN z dnia 26 czerwca 2008r., sygn. IV KK – 206/08, Prok. i Pr.-wkł. 2008, nr 12, poz. 20; wyrok SA w Krakowie z dnia 14 października 2008r., sygn. II AKa – 133/08, KZS 2008, z. 11, poz. 58). Pominięcie zatem dowodów mających znaczenie dla opracowania opinii powoduje, że jest ona niepełna, tzn. nie uwzględnia wszystkich istotnych dla rozstrzygnięcia kwestii okoliczności (wyrok SN z dnia 9 maja 1988r., sygn. II KR – 96/88, OSNKW 1988, nr 9-10, poz. 72). Niepełna jest też opinia, która pomija niezbędne czynności badawcze, co ma wpływ na końcowe wnioski (wyrok SN z dnia 12 maja 1988r., sygn. II KR – 92/88, OSNPG 1989, nr 2, poz. 35). Należy też uznać za zasadne przyjęcie, że nie może stanowić podstawy do poczynienia ustaleń faktycznych opinia, która zawiera jedynie lakoniczną konkluzję bez wskazania przesłanek, jakimi kierowali się biegli (por. wyrok SN z dnia 12 marca 1979r., sygn. I KR – 27/79, OSNPG 1979, nr 10, poz. 138); jest to także opinia niepełna, nie daje bowiem możliwości dokonania rzetelnej jej oceny jako dowodu. Sam fakt, że treść opinii jest krótka (np. treść opinii psychiatrycznej sporządzonej w wyniku badań

ambulatoryjnych oskarżonego), nie oznacza jeszcze, że jest ona niepełna, zwłaszcza gdy na rozprawie została ustnie uzupełniona, gdyż oceniając opinię, bierze się pod uwagę jej całość, a więc zarówno część pisemną, jak i część ustną (por. postanowienie SN z dnia 1 października 2004 r., sygn. III KK 28/04, LEX nr 126705).

Za opinię niejasną uznaje się opinię, której sformułowania nie pozwalają na zrozumienie wyrażonych w niej ocen i poglądów oraz sposobu dochodzenia do nich albo gdy posługuje się ona nielogicznymi argumentami. Opinia biegłego jest więc niejasna, np. gdy wnioski końcowe są nieściśle lub łączą się z takimi zastrzeżeniami, że nie można wręcz ustalić ostatecznego poglądu biegłego, albo gdy jest ona niezrozumiała, gdyż nie jest jasne, jakie biegły w ogóle zajmuje stanowisko, ponieważ jego poglądy są niespójne, a tezy wieloznaczne (por. wyrok SN z dnia 12 maja 1988r., sygn. II KR – 92/88, OSNPG 1989, nr 2, poz. 35; postanowienie SN z dnia 27 września 2006r., sygn. IV KK – 330/06, LEX nr 32579; wyrok SA w Krakowie z dnia 6 listopada 2008r., sygn. II AKa – 160/08, Prok. i Pr.-wkl. 2009, nr 6, poz. 50). Opinię można zaś uznać za wewnętrznie sprzeczną, gdy zawarte w niej wnioski są nielogiczne albo nie znajdują oparcia w przeprowadzonych przez biegłego badaniach bądź też budzą zastrzeżenia co do ich trafności w porównaniu z podanym w opinii materiałem badawczym, a także gdy w opinii podano kilka różnych, wzajemnie wykluczających się ocen i wniosków (zob. też np. wyrok SA w Krakowie z dnia 14 października 2008r., sygn. II AKa – 133/08, KZS 2008, z. 11, poz. 58).

W odniesieniu do opinii biegłego z zakresu ruchu drogowego i techniki samochodowej oraz rekonstrukcji wypadków J. D., nie można postawić takich zarzutów niepełności lub niejasności, albo wewnętrznej sprzeczności opinii. Jeżeli opinia biegłego jest pełna dla sądu, który swoje stanowisko w tym względzie uzasadnił, to fakt, iż opinia taka nie jest przekonywująca dla stron, nie jest przesłanką dopuszczenia kolejnej opinii (por. postanowienie SN z dnia 21 sierpnia 2013r. sygn. IV KK – 178/13, LEX nr 1375229).

Zarówno w postępowaniu przygotowawczym (k. 352-375, 458-485), jak w postępowaniu jurysdykcyjnym (k. 872-880, 909-917, 985-1006, 1012-1019), biegły przedstawił rozbudowane opinie zasadnicze oraz uzupełniające, zawierające wieloaspektową analizę śladów ujawnionych na miejscu przestępstwa i na pojazdach uczestniczących w zdarzeniu, a także zeznań świadków, udzielając jednocześnie odpowiedzi na szereg pytań stron procesowych i ich przedstawicieli procesowych, a w końcowej fazie opracowując wizualizacje zdarzenia drogowego (k. 1006). Mimo tego, obrońca oskarżonego, który przez cały proces domagał się opracowania wizualizacji wypadku przez biegłego, także tej pracy biegłego nie zaakceptował, co oznaczało, że ocenia ją wyłącznie życzeniowo i wybiórczo, oczekując akceptacji dla wyjaśnień oskarżonego, który się nie przyznał do przestępstwa. Taka ocena obrońcy była dowolna i sprzeczna z art. 7 k.p.k.

Nie było żadną słabością biegłego to, że nie miał prawa jazdy na samochód ciężarowy, co wyolbrzymiał obrońca oskarżonego jako rzekomy brak wiadomości specjalnych biegłego. Istotą kwalifikacji biegłego jest bowiem wiedza z zakresu ruchu drogowego i techniki samochodowej oraz rekonstrukcji wypadków, a tą głęboką wiedzą biegły w swoich opiniach zdecydowanie się wykazał.

Oczywiście bezzasadny był zarzut apelacji obrońcy o rzekomej obrazie przez Sąd I instancji art. 170 § 2 k.p.k. poprzez niezasadnione oddalenie wniosku dowodowego obrony, dotyczącego powołania nowego biegłego, dysponującego odpowiednim potencjałem do wydania tak skomplikowanej opinii, w szczególności dysponującego odpowiednim oprogramowaniem, dorobkiem oraz możliwościami w zakresie przeprowadzenia między innymi symulacji wypadku, wyliczeń prędkości i dróg hamowania samochodów biorących udział w zdarzeniu itp., które prowadziłyby do prawidłowych wniosków końcowych co do przyczyn zdarzenia. Wielokrotnie dawano w orzecznictwie i doktrynie wyraz temu, że co do opinii biegłego, to podstawą do formułowania wniosku dowodowego jest spełnienie przesłanek z art. 201 k.p.k., a nie z art. 170 k.p.k., to znaczy jeżeli opinia jest niepełna lub niejasna albo gdy zachodzi sprzeczność w samej opinii lub między różnymi opiniami w tej samej sprawie. Nie ma jednak obowiązku powołania kolejnych biegłych, lecz można wezwać ponownie tego samego biegłego, aby wyjaśnił wątpliwości w drodze opinii uzupełniającej. Właśnie taki tryb zastosował w niniejszej sprawie Sąd Okręgowy w Opolu i w efekcie biegły kompleksowo i w sposób pełny wyjaśnił przyczyny i przebieg katastrofy w ruchu drogowym.

X. Całkowicie bezpodstawne były zarzuty i argumenty wyrażane w toku postępowania przez oskarżonego i jego obrońcę, a także przytoczone w apelacji, jakoby biling rozmów telefonicznych, znajdujący się na karcie 452 akt sprawy, świadczył o tym, że to kierowca samochodu marki M. (...) – T. P., który zginął w trakcie katastrofy, telefonował z telefonu komórkowego tuż przed wypadkiem, co w domyśle miało świadczyć o tym, że to on spowodował katastrofę w ruchu drogowym, a nie oskarżony. W ocenie obrońcy, wniosek taki miał wynikać z faktu, że numer telefonu, z którego prowadzone były wspomniane rozmowy, nie należał ani do oskarżonego, ani do kierowcy O. (...).

Wskazany biling rozmów telefonicznych jednoznacznie dowodzi, że numer telefonu (...) nie należał do T. P. (k. 431-436, 441-454), podobnie jak pozostałe numery telefonów sprawdzane przez organa ścigania: (...) (k. 420-423) oraz (...) (k. 438-439). Wspomniane numery telefonów nie należały także do pokrzywdzonego T. T. (3).

Co więcej, już podczas pierwszego przesłuchania w trakcie śledztwa, siostra zmarłego T. P., oskarżycielka posiłkowa E. H. podała, jaki numer telefonu miał jej brat. Był to numer (...) (k. 87v), a zatem nie ten, z którego rozmowy były prowadzone przed zdarzeniem.

XI. Jak podkreślano w doktrynie, błąd w ustaleniach faktycznych (error facti) przyjętych za podstawę orzeczenia to błąd, który wynika bądź to z niepełności postępowania dowodowego (tzw. błąd "braku"), bądź też z przekroczenia granic swobodnej oceny dowodów (tzw. błąd "dowolności"). Może on więc być wynikiem nieznamomości określonych dowodów lub nieprzestrzegania dyrektyw obowiązujących przy ocenie dowodów (art. 7 k.p.k.), np. błąd logiczny w rozumowaniu, zlekceważenie niektórych dowodów, danie wiary dowodom nieprzekonującym, bezpodstawne pominięcie określonych twierdzeń dowodowych, oparcie się na faktach w istocie nieudowodnionych itd. (T. Grzegorzczak – Kodeks postępowania karnego. Komentarz, wyd. III, Zakamycze 2003, – s. 1133-1134).

Wielokrotnie podkreślano w orzecznictwie, że zarzut błędów w ustaleniach faktycznych nie może ograniczać się wyłącznie do polemiki z ocenami dokonanymi przez Sąd I instancji, bez wskazania, jakich konkretnie uchybień w zakresie zasad logicznego rozumowania dopuścił się sąd w ocenie zebranego materiału dowodowego. Możliwość przeciwstawienia ustaleniom sądu orzekającego odmiennego poglądu, nie może prowadzić do wniosku o dokonaniu przez sąd błędów w ustaleniach faktycznych. Wyraża to wyrok Sądu Najwyższego z dnia 10 maja 2005r. sygn. WA – 10/05: „Zarzut błędów w ustaleniach faktycznych nie może sprowadzać się do samej polemiki z ustaleniami sądu a quo wyrażonymi w uzasadnieniu zaskarżonego rozstrzygnięcia, lecz musi zmierzać do wykazania jakich konkretnie uchybień w zakresie logicznego rozumowania i doświadczenia życiowego dopuścił się sąd w ocenie zebranego w sprawie materiału dowodowego. Sama możliwość przeciwstawienia ustaleniom sądu orzekającego odmiennego poglądu w kwestii ustaleń faktycznych, opartego nie na innych dowodach od tych, na których oparł się sąd pierwszej instancji (...) nie może prowadzić do wniosku o popełnieniu przez ten sąd błędów w ustaleniach faktycznych. Istota zarzutu błędów w ustaleniach faktycznych nie może opierać się na odmiennej ocenie materiału dowodowego, innymi słowy mówiąc na forsowaniu własnego poglądu strony na tę kwestię. Stawiając tego rodzaju zarzut należy wskazać, jakich uchybień w świetle zgodności (lub niezgodności) z treścią dowodu, zasad logiki (błądność rozumowania i wnioskowania) czy sprzeczności (bądź nie) z doświadczeniem życiowym lub wskazaniem wiedzy dopuścił się w dokonanej przez siebie ocenie dowodów sąd pierwszej instancji” (OSNwSK 2005, z. 1, poz. 949 oraz poz. 947; podobnie T. Grzegorzczak – Kodeks postępowania karnego. Komentarz, , wyd. III, Zakamycze 2003 s. 1134 oraz P. Hoffmański, E. Sadzik, K. Zgryzek – Kodeks postępowania karnego. Komentarz, t. II, Warszawa 2007, s. 666-667).

W realiach niniejszej sprawy, poza polemiką z ustaleniach faktycznymi, w swojej apelacji obrońca oskarżonego R. B. (1) nie postawił zaskarżonemu wyrokowi rzeczowych zarzutów dotyczących niewłaściwego odczytania treści dowodów, błędów logicznego rozumowania i wnioskowania, a także sprzeczności ustaleń Sądu I instancji ze wskazaniem wiedzy i zasadami doświadczenia życiowego.

Nie można w żadnym wypadku doszukiwać się także naruszenia zasady swobodnej oceny dowodów (art. 7 k.p.k.) w tym, że Sąd I instancji uznał za niewiarygodne wyjaśnienia oskarżonego, odrzucając szereg podanych przez niego okoliczności jako nieistotnych, niewiarygodnych i wynikających wyłącznie z obaw przed odpowiedzialnością karną.

Jak wielokrotnie podkreślano w doktrynie i orzecznictwie, przekonanie sądu o wiarygodności jednych dowodów i niewiarygodności innych pozostaje pod ochroną art. 7 k.p.k. wtedy, gdy: jest poprzedzone ujawnieniem w toku rozprawy głównej całokształtu okoliczności sprawy (art. 410 k.p.k.) i to w sposób podyktowany obowiązkiem dochodzenia prawdy (art. 2 § 2 k.p.k.), stanowi wyraz rozważenia wszystkich tych okoliczności przemawiających zarówno na korzyść, jak i na niekorzyść oskarżonego (art. 4 k.p.k.), jest wyczerpujące i logiczne - z uwzględnieniem wskazań wiedzy i doświadczenia życiowego - uargumentowane w uzasadnieniu wyroku (art. 424 § 1 pkt 1 k.p.k.). Akcentuje to szereg orzeczeń Sądu Najwyższego i sądów apelacyjnych (por. wyrok SN z 3.09.1998r. sygn. V KKN 104/98 – Prokuratura i Prawo 1999, nr 2, poz. 6; a także wyrok S.A. w Łodzi z 20.03.2002r. sygn. II AKa 49/02 – Prokuratura i Prawo 2004, nr 6, poz. 29). Wszystkim tym wymogom Sąd Okręgowy w Opolu sprostał, nie naruszając także przepisu art. 5 § 2 k.p.k. nakładającego obowiązek rozstrzygnięcia niedających się usunąć wątpliwości na korzyść oskarżonego.

Sąd Najwyższy odnosił się w szeregu swoich orzeczeń do tego jak należy rozumieć i stosować zasadę *in dubio pro reo*. Jak stwierdził w jednym z nich: „Zasada *in dubio pro reo* (art. 5 § 2 k.p.k.) nie ogranicza utrzymanej w granicach racjonalności swobody oceny dowodów. Jeżeli zatem z materiału dowodowego wynikają różne wersje wydarzenia, to nie jest to jeszcze równoznaczne z zaistnieniem "nie dających się usunąć wątpliwości" w rozumieniu tego przepisu. W takim wypadku sąd jest zobowiązany do dokonania ustaleń właśnie na podstawie swobodnej oceny dowodów. Dopiero wtedy, gdy - po wykorzystaniu wszelkich istniejących możliwości - wątpliwości nie zostaną usunięte, należy je wytłumaczyć w sposób korzystny dla oskarżonego. Jeżeli jednak sąd dokona stanowczych ustaleń, to w ogóle nie może zachodzić obraza art. 5 § 2 k.p.k. (bo według tych ustaleń nie ma wątpliwości), a tylko powstaje kwestia, czy ustalenia te są prawidłowo dokonane (bez naruszenia zasady swobodnej oceny dowodów)” (postanowienie SN z dnia 17.12.2003r. sygn. V KK 72/03 - LEX nr 83771).

Podobne stanowisko znajdujemy w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 14 maja 1999r. sygn. IV KKN 714/98: „Stan określany przez ustawodawcę, jako "nie dające się usunąć wątpliwości" (art. 5 § 2 k.p.k.), powstaje - jeśli pominać wątpliwości natury nie faktycznej, lecz prawnej - dopiero w następstwie oceny dowodów (art. 7 k.p.k.). Dopiero wówczas bowiem można stwierdzić, czy wątpliwości w ogóle wystąpiły, czy były rozsądne, a nie wydumane, czy i jakie miały znaczenie dla kwestii odpowiedzialności prawnej oskarżonego, czy udało się je przewyciężyć w sposób dopuszczalny przez prawo procesowe itp. O naruszeniu zasady *in dubio pro reo* nie można zatem mówić wówczas, gdy sąd w wyniku pełnej i poprawnie dokonanej swobodnej oceny dowodów uznał, że brak jest wątpliwości, albo że nie mają one znaczenia dla odpowiedzialności prawnej oskarżonego. Jest jednocześnie dobrym prawem obrony oskarżonego mnożenie, a nawet wyolbrzymianie na każdym etapie postępowania takich faktów i ich ocen, które pozwalają na powątpiewanie w jego winę, pod warunkiem wszakże nieprzeinaczania faktów (lojalności wobec faktów)” (Prokuratura i Prawo 2000, nr 4, poz. 8).

W wyniku analizy dowodowej Sąd Okręgowy ocenił wyjaśnienia oskarżonego R. B. (1) i zeznania wszystkich świadków, opinie biegłego oraz zebraną dokumentację. Zatem, Sąd Okręgowy nie tylko nie podjął wątpliwości co do wiarygodności dowodów obciążających oskarżonego, lecz wręcz uznał je za prawdziwe, a wyjaśnienia oskarżonego ocenił wyłącznie jako przyjętą linię obrony, obliczoną na uniknięcie odpowiedzialności karnej. Słusznie zatem Sąd Okręgowy doszedł do przekonania, że oskarżony R. B. (1) dopuścił się zarzuconego przestępstwa z art. 173 § 4 k.k. w zw. z art. 173 § 2 k.k. Jak już wyżej wskazano jedynym mankamentem wyroku było przyjęcie, że oskarżony R. B. (1) umyślnie naruszył zasady związane z bezpieczeństwem w ruchu drogowym przez to, że nie zachował należytej ostrożności poprzez nieobserwowanie przedpola jazdy przez co najmniej kilkanaście sekund. Faktycznie jednak nie ustalono przyczyn braku takiej obserwacji, co uniemożliwiało przyjęcie, że było to umyślne naruszenie zasad ruchu drogowego. Mogły to być powody wynikające z lekkomyślności lub niedbalstwa (zagapienie się, zamyślenie, skupienie uwagi na obiekcie poza przedpolem jazdy itp.) albo powody umyślne (np. oglądanie filmów lub śledzenie Internetu na laptopie, gdyż oskarżony miał w kabinie 2 laptopy). Ponieważ jednak przyczyn tych nie zdołano ustalić, należało niedające się usunąć wątpliwości rozstrzygnąć na korzyść oskarżonego (art. 5 § 2 k.p.k.). Z tych przyczyn przyjęto, że oskarżony R. B. (1) nieumyślnie naruszył zasady związane z bezpieczeństwem w ruchu drogowym przez to, że nie zachował należytej ostrożności poprzez nieobserwowanie przedpola jazdy przez co najmniej kilkanaście sekund.

Nie zmieniało to oczywiście charakteru popełnionego przez oskarżonego przestępstwa, które było nieumyślne (co mylił obrońca oskarżonego błędnie identyfikując umyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym z przestępstwem umyślnym).

XII. Ponieważ apelacja obrońcy oskarżonego była zwrócona przeciwko całości wyroku, zgodnie z art. 447 § 1 k.p.k. należało na jej tle ocenić także prawidłowość wymierzonej oskarżonemu R. B. (1) kary i środka karnego. Wymierzona oskarżonemu kara 5 lat pozbawienia wolności z pewnością nie może zostać uznana za rażąco niewspółmierną (zbyt surowa), jeżeli się uwzględni dyrektywy wymiaru kary przewidziane w art. 53 § 1 i 2 k.k.

Niewątpliwie czyn oskarżonego R. B. (1) odznaczał się wysokim stopniem społecznej szkodliwości i winy, co słusznie dostrzegł Sąd I instancji. Nie zaszyły żadne okoliczności, które ograniczałyby w dniu zdarzenia poczytalność R. B. (1), a które miałyby wpływ na podejmowane przez niego działania. Oskarżony świadomie naruszył podstawą zasadę bezpieczeństwa w ruchu drogowym, mając świadomość, że porusza się po samochodem ciężarowym, wiedząc, że skutki zderzenia z pojazdem ciężarowym na autostradzie są tragiczne, a nadto na autostradzie, na której pojazdy poruszają się ze znacznymi prędkościami, co wymaga szczególnej uwagi. W wypadku oskarżonego R. B. (1) wspomniana okoliczność była szczególnie obciążająca, gdyż jest on osobą, od której należy wymagać więcej: jako kierowca z uprawnieniami kategorii A, B, C i E, kilkudziesięcioletnim doświadczeniem zawodowym oraz jako instruktor jazdy.

Wysoki stopień społecznej szkodliwości czynu oskarżonego był związany z tragicznymi skutkami spowodowanej przez oskarżonego R. B. (1) katastrofy w ruchu lądowym (drogowym). Jeden z kierowców, T. P. poniósł śmierć na miejscu, a E. T. (1), pasażerka O. (...), doznała ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, związanego z paraliżem kończyn górnych i dolnych, a obecnie zdana jest na nieprzerwaną codzienną opiekę innych osób, bez perspektyw poprawy stanu zdrowia. Ponadto inne osoby doznały mniejszych obrażeń ciała.

Sąd Okręgowy w Opolu słusznie zwrócił uwagę, że ze względu na cele wychowawcze i zapobiegawcze kary w stosunku do sprawcy, kara 5 lat pozbawienia wolności, mimo swojej surowości, wcale nie jest karą rażąco niewspółmierną, a potrzeba orzeczenia takiej kary wynika także z zachowania oskarżonego R. B. (1) po przestępstwie. Oskarżony, w żadnym momencie przedmiotowego postępowania nie wykazał najmniejszej skruchy, refleksji odnośnie nagannego zachowania, nie wykazywał również starań w celu przeproszenia osób poszkodowanych lub ich rodzin, co miałoby wpływ na wymiar kary. Wprost przeciwnie, R. B. (1) bezkrytycznie oceniał swoje zachowanie na drodze w krytycznym dniu, nie tylko nie przyznając się do winy, co jest jego prawem, ale wręcz jej nie dostrzegając i szukając winy u innych.

Rażącym przykładem arogancji oskarżonego R. B. (1) i jego braku krytycyzmu co do naganności swojego zachowania, a także braku jakiegokolwiek refleksji co do rozmiaru wyrządzonych krzywd, było to, że mimo zastosowania wobec niego środka zapobiegawczego w postaci nakazu powstrzymywania się od kierowania pojazdami mechanicznymi wszelkich kategorii, oskarżony R. B. (1) podejmował działania mające na uzyskanie wtórnika dokumentu prawa jazdy, który otrzymał, a następnie kierował pojazdami, co jednoznacznie wynika z wpisu w ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego z KWP we W. (k. 973). Co więcej, jadąc w dniu 13.09.2016r. właśnie na odcinku autostrady (...) na wysokości W., kilkadziesiąt kilometrów od miejsca, w którym spowodował katastrofę w ruchu drogowym, oskarżony R. B. (1) prowadził samochód mimo zastosowania wskazanego wyżej środka zapobiegawczego i w dodatku dopuścił się wykroczenia drogowego polegającego na wyprzedzaniu w niedozwolonym miejscu, za co został ukarany mandatem karnym w wysokości 100 złotych (k. 973).

Orzeczona kara pozbawienia wolności niewątpliwie czyni zadość społecznemu poczuciu sprawiedliwości, szczególnie potrzebie reagowania na niebezpieczną jazdę autostradami i drogami szybkiego ruchu przez kierowców samochodów ciężarowych (Tirów), przekraczających niejednokrotnie przepisy, niezachowujących obowiązków należytej ostrożności i właściwej obserwacji przedpola jazdy. Trzeba mieć świadomość, że wspomniany samochód ciężarowy, ze względu na swoje gabaryty i masę, stanowi na drodze tak wielkie zagrożenie, że należy wszelkimi środkami zapewniać bezpieczne prowadzenie tego rodzaju pojazdów przez kierowców, nie unikając także surowych

kar pozbawienia wolności w wypadku rażącego naruszenia zasad ruchu drogowego i wywołania poważnych nieodwracalnych skutków dla życia i zdrowia innych uczestników ruchu drogowego.

W taki sam sposób, jako w pełni sprawiedliwy, należało ocenić orzeczone wobec oskarżonego przez Sąd Okręgowy, na podstawie art. 42 § 1 k.k., zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym na okres 10 lat, kierując się kwestią zapewnienia bezpieczeństwa uczestnikom ruchu drogowego. Chodzi o wyeliminowanie na długi czas z polskich dróg osoby stwarzającej poważne zagrożenie w ruchu drogowym.

XIII. Orzeczenia o zwolnieniu oskarżonego R. B. (1) od kosztów sądowych za postępowanie odwoławcze oparto o przepisy art. 624 § 1 k.p.k. w zw. z art. 634 k.p.k. oraz art. 636 § 1 k.p.k. i art. 616 § 2 k.p.k., czyli od zryczałtowanych wydatków Skarbu Państwa w tym postępowaniu oraz od opłaty za drugą instancję. Przy wspomnianym orzeczeniu wzięto pod stan majątkowy, rodzinny i osobisty oskarżonego, uznając, że poniesienie kosztów sądowych za postępowanie odwoławcze przekracza jego możliwości i nie może ich ponieść bez uszczerbku dla siebie i rodziny. Istotne znaczenie miało przy tej ocenie orzeczenie bezwzględnej kary pozbawienia wolności oraz długotrwały zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym, co bezsprzecznie ogranicza możliwości zarobkowe oskarżonego.

***SSA Wiesław Pędziwiatr SSA Zdzisław Pachowicz SSA Bogusław Tocicki***