

Sygn. akt III K 318/14

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 20 stycznia 2016 r.

Sąd Okręgowy we Wrocławiu w III Wydziale Karnym w składzie:

Przewodniczący SSA w SO Wiesław Rodziewicz

Protokolant Ewelina Doroszkiewicz

w obecności Prokuratora Prokuratury Rejonowej w Środzie Śląskiej Marka Rogowskiego

po rozpoznaniu w dniach 20.I, 16.II, 5.III, 15.V, 15.X, 3.XI, 4.XII.2015r. oraz 8.I, 20.I.2016r. sprawy

D. C. urodz. (...) w S.

syna M. i H. z domu W.

oskarżonego 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. (1), S. S., A. S. (1), 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 nagłej awarii samochodu i po zatrzymaniu się na 44 sekundy kontynuowania jazdy 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 odmą 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. (1) 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. (1) 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 ar. 177 § 1 i 2 kk i art. 157 § 3 kk w zw. z art. 11 § 2 kk

I. uniewinnia oskarżonego D. C. od popełnienia zarzucanego mu czynu,

II. na podstawie art. 632 pkt 2 k.p.k. kosztami postępowania, za wyjątkiem kosztów udziału pełnomocników oskarżycieli posiłkowych, obciąża Skarb Państwa.

Sygn. akt III K 318/14

UZASADNIENIE

Na podstawie zgromadzonego materiału dowodowego Sąd Okręgowy ustalił następujący stan faktyczny:

D. C. i M. Ł. (1) byli zatrudnieni jako kierowcy w firmie (...) M. P. (1) w S..

Dowód:

- wyjaśnienia oskarżonego k. 1279v-1282v;
- zeznania M. P. (1) k. 773-775, 1316-1318;
- zeznania M. Ł. (1) k. 145-146, 949-950, 1318-1320.

W firmie (...) wykorzystywany był samochód marki M. o nr rej. (...). Serwis i naprawy samochodu odbywały się w serwisie (...) Sp. z o.o.". Ostatnią naprawę przed zdarzeniem samochód przeszedł w dniu 1 lutego 2012r. W jej trakcie wymieniono filtr paliwa (...), uszczelkę separatora i filtr separatora.

We wcześniejszym okresie użytkowania dokonano naprawy instalacji elektrycznej oświetlenia kabinowego, dokonano diagnozy pojazdu i wymieniono elektrozawór hamulca górskiego (30 stycznia 2012r.). Samochód był systematycznie badany i dokonywano jego przeglądów.

Dowód:

- zeznania M. P. (1) k. 773-775, 1316-1318;
- zeznania M. Ł. (1) k. 145-146, 949-950, 1318-1320;
- faktury VAT k. 566-569, 577-580, 777;
- pismo Z. z dnia 29.01.2013r. k. 576;
- pismo Z. z dnia 6.11.2013r. k. 751-756.

W dniu 10 lutego 2012r. w ramach obowiązków pracowniczych D. C. i M. Ł. (1) wyjechali (...) o nr rej (...) z Ł. do M. celem odebrania i załadowania towaru, który miał być przewieziony następnie do bazy firmy w miejscowości S.. M. Ł. (1) dojechał samochodem służbowym do M., gdzie nastąpił załadunek części firmy (...).

Z M. wyjechali około godz. 22.00. Samochodem ciężarowym marki M. o nr rej. (...) z M. kierował D. C., a M. Ł. (1) siedział z przodu z prawej strony jako pasażer. Z M. kierowali się na autostradę (...), a następnie zjechali na autostradę (...). Samochód był sprawny technicznie. Samochód miał włączone światła mijania. D. C. pracę w tym dniu zaczął dopiero w M..

Dowód:

- wyjaśnienia oskarżonego k. 1279v-1282v;
- zeznania M. Ł. (1) k. 145-146, 949-950, 1318-1320;
- opinia biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych, analizy czasu pracy kierowców, odczytów tarcz tachografu oraz odczytu z tachografów cyfrowych k. 185-196;
- podgląd wydruku tarczy k. 776;
- zlecenia warsztatowe k. 823-879;
- opinia zespołowa biegłych z zakresu wypadków drogowych H. B., E. P. i K. D. wraz z opiniami uzupełniającymi k. 381-398, 626-699, 1362v-1369v, 1457v-1458;
- częściowo opinia zespołowa biegłych sądowych M. Ł., A. D. i M. P. z zakresu ruchu drogowego i techniki samochodowej wraz z opinią uzupełniającą k. 1026-1064, 1452-1458;
- opinia biegłych z zakresu techniki samochodowej i rekonstrukcji przebiegu wypadków drogowych J. K., M. J., W. B. wraz z załącznikiem i opinią uzupełniającą k. 1544-1591, 1593, 1778-1783.

Tego dnia był duży mróz. Temperatura wynosiła około -18 - -21 stopni C. Warunki atmosferyczne, w tym przejrzystość powietrza i widoczność, były dobre. Natężenie ruchu na drodze (...) prowadzącej z W. w kierunku L. było małe.

Dowód:

- wyjaśnienia oskarżonego k. 1279v-1282v.

Silnik pojazdu kierowanego przez D. C. pracował w sposób normalny. Pojazd poruszał się płynnie, w sposób prawidłowy przyspieszał i hamował.

Po wjeździe na autostradę (...) w kierunku L. w okolicach 135 kilometra autostrady silnik samochodu zaczął tracić moc. Na desce rozdzielczej samochodu pojawił się żółty sygnał kontrolki (...). D. C. korzystając z wydzielonej wyspy/pasa awaryjnego zatrzymał się. Włączył światła awaryjne. Wyłączył silnik pojazdu (o godzinie 22:41:23) i po 43 sekundach (o godzinie 22:42:06) uruchomił go ponownie. Kontrolka (...) nie świeciła się. D. C. ruszył w kierunku L.. Poruszając się pasem awaryjnym, a następnie również częściowo po prawym pasie jezdni, D. C. rozpędził pojazd do prędkości 43 km/h,

a następnie do 51 km/h. W związku z tym D. C. przypuszczając, że problemy występują z uwagi na zamarzanie oleju w filtrze paliwa postanowił, że będzie kontynuował podróż wiedząc, że w odległości około 2 km znajduje się parking, na którym w razie konieczności będzie mógł zatrzymać pojazd. Włączywszy się do ruchu D. C. wyłączył światła awaryjne.

Po przejechaniu około 1330 metrów, gdy pojazd znajdował się około 74 metry za końcem zatoki awaryjnej, na wysokości 133,7 kilometra autostrady M. o nr rej. (...) zaczął tracić moc i zwalniać.

Dowód:

- wyjaśnienia oskarżonego k. 1279v-1282v;
- zeznania M. Ł. (1) k. 145-146, 949-950, 1318-1320;
- zeznania M. P. (1) k. 773-775, 1316-1318;
- opinia zespołowa biegłych z zakresu wypadków drogowych H. B., E. P. i K. D. wraz z opiniami uzupełniającymi k. 381-398, 626-699, 1362v-1369v, 1457v-1458;
- częściowo opinia zespołowa biegłych sądowych M. Ł., A. D. i M. P. z zakresu ruchu drogowego i techniki samochodowej wraz z opinią uzupełniającą k. 1026-1064, 1452-1458;
- opinia biegłych z zakresu techniki samochodowej i rekonstrukcji przebiegu wypadków drogowych J. K., M. J., W. B. wraz z załącznikiem i opinią uzupełniającą k. 1544-1591, 1593, 1778-1783.

Na skutek awarii silnika spowodowanej najprawdopodobniej awarią turbosprężarki nastąpił gwałtowny wzrost obrotów silnika i wyrzucenie biegu, a przekręcenie kluczyka w stacyjce nie spowodowało wyłączenia silnika. Była godzina 22:44:26. W kabinie pojazdu i na zewnątrz po jego lewej stronie pojawiło się gęste i ciemne zadymienie znacznie ograniczające widoczność. Samochód ciężarowy marki M. o nr rej. (...) zatrzymał się na prawym pasie ruchu, bliżej prawej krawędzi tego pasa, równoległe do osi jezdni. W tym miejscu nie było pasa awaryjnego ani wysepki (pojazd znajdował się wówczas około 170 metrów za jej końcem).

D. C. chciał wysiąść z samochodu, aby odłączyć zasilanie silnika.

Dowód:

- wyjaśnienia oskarżonego k. 1279v-1282v;
- zeznania M. Ł. (1) k. 145-146, 949-950, 1318-1320;
- zeznania M. P. (1) k. 773-775, 1316-1318;
- opinia biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych, analizy czasu pracy kierowców, odczytów tarcz tachografu oraz odczytu z tachografów cyfrowych k. 185-196;
- opinia zespołowa biegłych z zakresu wypadków drogowych H. B., E. P. i K. D. wraz z opiniami uzupełniającymi k. 381-398, 626-699, 1362v-1369v, 1457v-1458;
- częściowo opinia zespołowa biegłych sądowych M. Ł., A. D. i M. P. z zakresu ruchu drogowego i techniki samochodowej wraz z opinią uzupełniającą k. 1026-1064, 1452-1458;
- opinia biegłych z zakresu techniki samochodowej i rekonstrukcji przebiegu wypadków drogowych J. K., M. J., W. B. wraz z załącznikiem i opinią uzupełniającą k. 1544-1591, 1593, 1778-1783.

Po 7-8 sekundach od zatrzymania M.- (...), o godzinie 22:44:33, nastąpiło mocne uderzenie przez najechanie na tył tego pojazdu ciągnika siodłowego z cysterną marki S. o nr rej. (...) z naczepą o nr rej. (...) kierowanego przez A. L., który bezpośrednio przed zatrzymaniem jechał z prędkością 88 km/h. Do uderzenia doszło przy prędkości rzędu 80-48 km/h. Gdy A. L. zauważył światła samochodu M. początkowo hamował on delikatnie, dopiero w ostatniej chwili rozpoczął manewr hamowania awaryjnego i zjechał w prawą stronę jezdni. Nastąpiło uderzenie lewą przednią stroną jego samochodu w prawą tylną stronę samochodu M.. Następnie samochód (...) zjechał do prawego rowu.

W wyniku tego uderzenia samochód ciężarowy marki M. o nr rej. (...) został przemieszczony do przodu i w prawo, zatrzymując się na metalowej barierce.

Dowód:

- wyjaśnienia oskarżonego k. 1279v-1282v;
- zeznania A. L. k. 95-97, 1663v-1664v;
- opinia biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych, analizy czasu pracy kierowców, odczytów tarcz tachografu oraz odczytu z tachografów cyfrowych k. 185-196;
- opinia biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych, analizy czasu pracy kierowców, odczytów tarcz tachografu oraz odczytu z tachografów cyfrowych k. 199-207;
- tarcza tachografu k. 208;
- opinia zespołowa biegłych z zakresu wypadków drogowych H. B., E. P. i K. D. wraz z opiniami uzupełniającymi k. 381-398, 626-699, 1362v-1369v, 1457v-1458;
- częściowo opinia zespołowa biegłych sądowych M. Ł., A. D. i M. P. z zakresu ruchu drogowego i techniki samochodowej wraz z opinią uzupełniającą k. 1026-1064, 1452-1458;
- opinia biegłych z zakresu techniki samochodowej i rekonstrukcji przebiegu wypadków drogowych J. K., M. J., W. B. wraz z załącznikiem i opinią uzupełniającą k. 1544-1591, 1593, 1778-1783.

Na te samochody najechał jadący w tym samym kierunku samochód marki N. (...) o nr rej. (...) kierowany przez L. M., który także uderzył w tył stojącego samochodu ciężarowego marki M..

Za nim uderzył jadący z tego samego kierunku samochód ciężarowy marki M. o nr rej. (...) z naczepą (...) kierowany przez J. K. (1), który przed zdarzeniem jechał z prędkością 85 km/h. Około 108 m przed zdarzeniem rozpoczął on hamowanie.

Dowód:

- zeznania świadka J. K. (1) k. 134v-135;
- zeznania świadka I. K. k. 1285v-1286v;
- opinia biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych, analizy czasu pracy kierowców, odczytów tarcz tachografu oraz odczytu z tachografów cyfrowych k. 185-196.

Na tył M.-a kierowanego przez J. K. (1) najechał następnie samochód ciężarowy marki M. o nr rej. (...) kierowany przez D. P.. Bezpośrednio przed wypadkiem D. P. jechał z prędkością 90 km/h, a do uderzenia w poprzedzający go pojazd doszło przy prędkości 60 km/h.

Dowód:

- opinia biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych, analizy czasu pracy kierowców, odczytów tarcz tachografu oraz odczytu z tachografów cyfrowych k. 199-207;
- tarcza tachografu k. 208.

Na jego tył najechał samochód ciężarowy marki S. o nr rej. (...) wraz z naczepą o nr rej. (...) kierowany przez Z. B.. Z. B. bezpośrednio przed zdarzeniem poruszał się z prędkością 90 km/h. Po wjechaniu w zadymiony obszar rozpoczął manewr hamowania i uderzając w samochód ciężarowy marki M. o nr rej. (...) poruszał się już z prędkością około 43 km/h.

Dowód:

- zeznania Z. B. k. 368v-369, 1709-1710;
- opinia biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych, analizy czasu pracy kierowców, odczytów tarcz tachografu oraz odczytu z tachografów cyfrowych k. 199-207;
- tarcza tachografu k. 208.

Na tył tego pojazdu najechał samochód marki N. (...) o nr rej. (...) kierowany przez G. G., który po uderzeniu przemieścił się na lewy pas, gdzie zderzył się z jadącym tym pasem samochodem osobowym marki M. o nr rej. (...) kierowanym przez S. S., po czym na stojącą naczepę ciągnika siodłowego marki S. o nr rej. (...) najechał samochód osobowy marki K. o nr rej. (...) kierowany przez D. S..

Dowód:

- zeznania A. S. (1) k. 112-113, 1283-1284;
- zeznania P. S. (1) k. 109-110, 1284v-1285;
- zeznania D. S. k. 92-93, 1285-1285v;
- zeznania S. S. k. 115-116, 1314-1315;
- zeznania G. G. k. 215-216, 1315-1316;
- zeznania R. B. k. 378-378v;
- szkic miejsca katastrofy drogowej k. 5;
- protokół oględzin miejsca wypadku drogowego k. 6-8;
- protokół oględzin pojazdu M. k. 9-10;
- protokół oględzin pojazdu (...) k. 11-12;
- protokół oględzin naczepy typu SILOS k. 13-14;
- protokół oględzin pojazdu N. k. 15-16;
- protokół oględzin pojazdu M. k. 17-18;
- protokół oględzin naczepy S. k. 19-20;
- protokół oględzin pojazdu M. k. 21-22;
- protokół oględzin pojazdu S. k. 23-24;
- protokół oględzin naczepy S. k. 25-26;
- protokół oględzin pojazdu M. k. 27-28;

- protokół oględzin pojazdu N. k. 29-30;
- protokół oględzin pojazdu K. k. 31-32;
- dokumentacja fotograficzna k. 36-53, 549.

Wszyscy uczestnicy zdarzenia drogowego byli trzeźwi.

Dowód:

- protokoły badania stanu trzeźwości k. 55-65;
- sprawozdania z badania krwi na zawartość alkoholu k. 303-304, 306-307, 309-310, 312-313, 315-316, 318-319;
- sprawozdanie z badań k. 354, 458-459.

Samochód N. (...) kierowany przez L. M., samochód M. (...) kierowany przez S. S., samochód N. (...) kierowany przez G. G., samochód K. (...) prowadzony przez D. S. znajdowały się w stanie technicznym pozostającym poza związkiem z zaistniałym zdarzeniem, a ich układy hamulcowe były sprawne.

Układy i podzespoły odpowiedzialne za bezpieczeństwo ciągnika siodłowego S. nr rej. (...) z naczepą typu silos o nr rej. (...) były technicznie sprawne, oprócz bieżnika opon naczepy – nadmierne zużycie. Sprawny technicznie był również ciągnik siodłowy marki M. o nr rej. (...) z naczepą o nr rej. (...) oraz (...) o nr rej. (...). Sprawne były też układy i podzespoły odpowiedzialne za bezpieczeństwo ciągnika siodłowego S. o nr rej. (...) z naczepą S. o nr rej. (...).

Dowód:

- opinie biegłego z zakresu techniki i budowy pojazdów samochodowych i rekonstrukcji wypadków drogowych k. 220-229, 233-240, 244-247, 250-255, 258-261.

W wyniku zdarzenia kierowca samochodu ciężarowego marki M. o nr rej. (...) D. P. doznał rozległych obrażeń ciała skutkujących jego śmiercią na miejscu zdarzenia. Z przeprowadzonej sądowo-lekarskiej sekcji zwłok w Zakładzie Medycyny Sądowej we W. wynika, że D. P. doznał zmian urazowych wykazujących cechy powstania za życia: otarcia naskórka i drobne rany cięte na twarzy; podbiegnięcie krwawe powłok miękkich czaszki w okolicy czołowej prawej; złamanie łuski kości czołowej po stronie prawej przechodzące na strop prawego oczodołu; podbiegnięcie krwawe podpajęczynówkowe w biegunach obu płatów czołowych; rozerwanie tkanki mózgowej podstawy prawego płata czołowego z ogniskami stłuczenia na jego obrzeżach; rozerwanie krążka międzykręgowego na wysokości Th7/8; linijne pęknięcie wątroby z obecnością około 120 ml płynnej krwi w jamie otrzewnowej; złamanie wieloodłamowe trzonu i nasady dalszej kości udowej prawej; złamanie prawej kości piszczelowej; rany darte na kończynach dolnych. Wyniki sekcji zwłok świadczą o tym, że przyczyną nagłej i gwałtownej śmierci D. P. były obrażenia wielonarządowe z następowym zachłyśnięciem krwią i wstrząsem krwotocznym.

Dowód:

- protokół zgonu k. 34;
- sprawozdanie z sekcji zwłok k. 345-353.

Pasażerka samochodu osobowego marki K. E. S. doznała obrażeń ciała, wskutek których zmarła w dniu 13 lutego 2012 roku. Z przeprowadzonej sądowo-lekarskiej sekcji zwłok w Zakładzie Medycyny Sądowej we W. wynika, że E. S. w wyniku wypadku doznała zmian urazowych o cechach przyżyciowości ich powstania: złamanie kości nosa i zmiażdżenie gałki oka prawego, wylewy krwawe spojówki oka lewego i błony śluzowej przedsiönka ust, obrzęk, podbiegnięcia krwawe, otarcia naskórka i liczne rany tłuczone, zaopatrzone chirurgicznie, skóry głowy i szyi; wylewy

krwawe powłok miękkich czaszki i obu mięśni skroniowych, złamanie kości pokrywy czaszki w okolicy czołowej i skroniowej prawej oraz kości podstawy czaszki w obrębie dołów przedniego i środkowego, z rozległym krwotokiem nadtwardówkowym i podpajęczynówkowym, stłuczenie płata czołowego lewego mózgu, z masywnym rozmiękaniem i obrzękiem mózgu i następowym krwotokiem do mostu; złamanie obu różków górnych chrząstki tarczowatej i wylewy krwawe tkanek miękkich szyi; podbiegnięcia krwawe i rany skóry tułowia, rozerwanie krezki jelita cienkiego, zaopatrzone chirurgicznie; podbiegnięcia krwawe, otarcia naskórka i rany skóry kończyn górnych i dolnych. Wyniki sekcji zwłok świadczą, iż przyczyną gwałtownej śmierci E. S. były obrażenia czaszkowo-mózgowe z krwotokiem śródczaszkowym.

Dowód:

- sprawozdanie z sekcji zwłok k. 284-296.

Kierujący pojazdem N. (...) L. M. doznał rozległych obrażeń ciała skutkujących jego śmiercią na miejscu zdarzenia. Z przeprowadzonej sądowo- lekarskiej sekcji zwłok w Zakładzie Medycyny Sądowej we W. wynika, że L. M. doznał zmian urazowych wykazujących cechy powstania za życia: liczne rany tłuczone i cięte na ręce lewej i lewej kończynie dolnej, rozległą ranę tłuczono-darto-miażdżoną prawego podudzia, podbiegnięcia krwawe na głowie, klatce piersiowej, brzuchu, kończynach górnych i dolnych, skupisko podbiegnięć krwawych w powłokach miękkich czaszki, podbiegnięcia krwawe w mięśniach ściany klatki piersiowej i mięśniach międzyżebrowych po lewej stronie, wieloodłamowe złamanie żeber po stronie lewej, podbiegnięcia krwawe w tkance podskórnej i mięśniach przedniej ściany jamy brzusznej w jej części dolnej, wieloodłamowe złamanie w stawach krzyżowo-biodrowych obustronnie oraz złamanie z rozejściem się spojenia łonowego, podbiegnięcia krwawe, rozerwania i zmiażdżenia tkanki podskórnej prawego stawu kolanowego, prawego podudzia i lewego uda, stawu kolanowego i podudzia, wieloodłamowe otwarte złamanie prawego stawu kolanowego oraz nasad bliższych i trzonów prawej kości piszczelowej i strzałkowej, rozerwanie torebki stawowej prawego stawu kolanowego z obecnością w niej płynnej krwi, wieloodłamowe złamanie dalszej części trzonu lewej kości udowej oraz bliższych części trzonów lewej kości piszczelowej i strzałkowej. Wyniki sekcji zwłok świadczą, iż przyczyną gwałtownej śmierci L. M. były rozległe obrażenia wielonarządowe, z licznymi złamaniami kości, które doprowadziły do niewydolności oddechowej w przebiegu rozsianej zatorowości tłuszczowej płuc.

Dowód:

-sprawozdanie z sekcji zwłok k. 447-457.

Pasażer samochodu marki N. (...) M. W. na skutek wypadku doznała urazu głowy z krwiakiem podskórnym okolicy ciemieniowej prawej, wylewu krwi do sitowia, prawej zatoki szczękowej oraz prawej części zatoki klinowej, urazu klatki piersiowej z odną obustronną, złamania wieloodłamowe obojczyka prawego, rany ręki prawej, złamania kości krzyżowej po stronie lewej, złamania kości łonowej, rozległej rany podudzia prawego z uszkodzeniem tętnicy piszczelowej przedniej wymagającym jej podwiązania w odcinku bliższym, które to obrażenia zagroziły realnie jego życiu w rozumieniu art. 156 § 1 pkt 2 k.k.

Dowód:

- zeznania świadka M. W. k. 299v;

- opinia sądowo-lekarska k. 149.

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 są inne niż określone w art. 156 k.k. i naruszają czynności narządów jego ciała na czas powyżej dni siedmiu - art. 157 § 1 k.k.

Dowód:

- zeznania G. G. k. 215-216, 1315-1316;

- opinia sądowo-lekarska k. 167-168.

Kierujący samochodem marki M. J. K. (1) doznał obrażeń ciała w postaci powierzchownego urazu klatki piersiowej, które to są inne niż określone w art. 156 k.k. i naruszają czynności narządów jego ciała na czas poniżej dni siedmiu.

Dowód:

- zeznania świadka J. K. (1) k. 134v-135;

- opinia sądowo-lekarska k. 150.

Pasażerowie samochodu marki M. o nr rej. (...): P. S. (1) doznał powierzchownego urazu głowy i szyi oraz klatki piersiowej, które to są inne niż określone w art. 156 k.k. i naruszają czynności narządów jego ciała na czas poniżej dni siedmiu takie jak określone w art. 157 § 2 k.k., zaś S. S. doznał stłuczenia kręgosłupa szyjnego i lędźwiowego oraz stłuczenia kolana lewego, które to są inne niż określone w art. 156 k.k. i naruszają czynności narządów jego ciała na czas poniżej dni siedmiu, takie jak określone w art. 157 § 2 k.k.

Dowód:

- zeznania P. S. (1) k. 109-110, 1284v-1285;

- opinie sądowo-lekarskie k. 152, 162-163.

Z kolei A. S. (1) doznała stłuczenia odcinka szyjnego kręgosłupa, które to obrażenia są inne niż określone w art. 156 k.k. i naruszają czynności narządów jej ciała na czas poniżej dni siedmiu, takie jak określone w art. 157 § 2 k.k.

Dowód:

- zeznania A. S. (1) k. 112-113, 1283-1284;

- opinia sądowo-lekarska k. 164-165.

Pasażer samochodu ciężarowego marki M. o nr rej. (...) M. Ł. (1) doznał stłuczenia i otarcia naskórka okolicy lędźwiowej prawej bez złamania, które to obrażenia są inne niż określone w art. 156 k.k. i naruszają czynności narządów jego ciała na czas poniżej dni siedmiu, takie jak określone w art. 157 § 2 k.k.

Dowód:

- zeznania M. Ł. (1) k. 145-146, 949-950, 1318-1320;

- opinia sądowo-lekarska k. 160-161.

Kierujący samochodem osobowym marki K. D. S. doznał rany na głowie, stłuczenia kręgosłupa szyjnego i stłuczenia kolana lewego, które to są inne niż określone w art. 156 k.k. i naruszają czynności narządów jego ciała na czas poniżej dni siedmiu, takie jak określone w art. 157 § 2 k.k.

Dowód:

- zeznania D. S. k. 92-93, 1285-1285v;

- opinia sadowo-lekarska k. 171-172.

Kierujący samochodem ciężarowym marki S. A. L. doznał wstrząśnienia mózgu i stłuczenia prawego przedramienia, które to są inne niż określone w art. 156 k.k. i naruszają czynności narządów jego ciała na czas poniżej dni siedmiu, takie jak określone w art. 157 § 2 k.k.

Dowód:

- opinia sadowo-lekarska k. 211.

Pasażer samochodu osobowego marki N. (...) I. K. doznał stłuczenia okolicy lędźwiowej po stronie lewej i rany ciętej przedramienia lewego, które to są inne niż określone w art. 156 k.k. i naruszają czynności narządów jego ciała na czas poniżej dni siedmiu, takie jak określone w art. 157 § 2 k.k.

Dowód:

- zeznania świadka I. K. k. 1285v-1286v;

- opinia sadowo-lekarska k. 212.

Kierujący samochodem ciężarowym marki S. Z. B. doznał skrzywienia kręgosłupa szyjnego i klatki piersiowej, które to obrażenia są inne niż określone w art. 156 k.k. i naruszają czynności narządów jego ciała na czas poniżej dni siedmiu, takie jak określone w art. 157 § 2 k.k.

Dowód:

- zeznania Z. B. k. 367v-368, 1709-1710;

- opinia sadowo-lekarska k. 213.

D. C. w wyniku zdarzenia doznał urazu mięśni grzbietu po stronie prawej, który nie spowodował naruszenia czynności narządu ciała na czas powyżej dni 7.

Dowód:

- opinia sadowo-lekarska k. 158-159.

Po zdarzeniu (...) o nr rej. (...) został sprzedany firmie PPHU (...), a następnie odsprzedany firmie Usługi (...).

Dowód:

- faktury VAT k. 581, 610.

Przedmiotowy samochód został naprawiony i odbudowany, i obecnie jest eksploatowany przez nabywcę. Pamięć komputera po wypadku została skasowana, co nie pozwala na przeprowadzenie w oparciu o zapis komputera analizy stanu pojazdu istniejącego bezpośrednio przed przedmiotowym wypadkiem oraz nie jest możliwe ustalenie istniejących w tym czasie danych tzw. „trendu” pojazdu i błędów w układach i zespołach.

Dowód:

- sprawozdanie biegłego T. I. z zakresu techniki ruchu i wypadków drogowych z przeprowadzonych czynności i badań samochodu ciężarowego marki M.

k. 719-733.

Z zasięgniętej opinii zespołu biegłych sądowych: K. D., H. B. (2) i E. P. (2) wynika, że do zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu i wypadku doszło wskutek zdarzenia losowego, tj. nagłej awarii silnika i zatrzymania się pojazdu, której to kierowca samochodu marki M. o nr rej. (...) nie mógł przewidzieć. Zdaniem biegłych, z uwagi 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. Wysoka temperatura pracy turbosprężarki i jej bardzo wysokie obroty doprowadziły do spalania oleju połączonego z wydzielaniem dużej ilości dymu, który wydostawał się z komory silnika na zewnątrz. Dalsza jazda pojazdem była niemożliwa. Awaria zasilania silnika mogła nie dawać wcześniej żadnych objawów, które można byłoby zauważyć w czasie jazdy i obsługi codziennej pojazdu. W samochodzie zapaliła się również lewa wewnętrzna opona (brak jest możliwości ustalenia czy nastąpiło to jednocześnie z awarią silnika czy też w trakcie wypadku), co dodatkowo wytwarzało czarne zadymienie. Rozmiary katastrofy, tj. najechanie na siebie kolejno 4 pojazdów ciężarowych i 4 samochodów osobowych wskazuje na to, że kierujący tymi wszystkimi pojazdami po zauważeniu zadymienia na prostym odcinku autostrady w warunkach nocnych nie byli w stanie zatrzymać swoich pojazdów przed obszarem zadymienia, w wyniku czego doszło do zderzeń pojazdów. Kierowcy poszczególnych samochodów nie przyczynili się do zaistniałego wypadku, a czas 8 sekund od zatrzymania pojazdu M. do pierwszego uderzenia uniemożliwił jakiegokolwiek zareagowanie w postaci ostrzegania innych uczestników ruchu o awarii.

Dowód:

- opinia zespołowa biegłych z zakresu wypadków drogowych H. B., E. P. i K. D. k. 381-398.

W uzupełniającej opinii biegły K. D. (2) wskazał, że do wypadku doszło między 133,6 a 133,7 km autostrady (...) patrząc od strony W.

w kierunku K.. Od godziny 22:15 do godz. 22:39 pojazd M. kierowany przez oskarżonego poruszał się płynnie z prędkościami rzędu 85-90 km/h,

z uwzględnieniem mniejszej prędkości między godzinami 22:28 – 22:30 wynikającą ze zjazdu z autostradowej obwodnicy W. na autostradę (...). Biegły ustalił nadto, że w okresie od godz. 22:35 do 22:44 pojazd zatrzymywał się dwa razy i było to o godz. 22:41:13 – krótkotrwały postój i natychmiastowe ruszenie oraz między godz. 22:41:23 i 22:42:06.

Jak wskazał biegły o godzinie 22:39:40 M. zaczął zmniejszać prędkość z 88 km/h do 21 km/h i w tym czasie przejechał około 550 m. Z prędkości 21 km/h M. przyspieszył do 31 km/h między godz. 22:40:25 – 22:40:56 i w tym czasie przejechał około 210 m. Następnie z prędkości 31 km/h M. zmniejszył prędkość do 0 km/h (chwilowe zatrzymanie) między godz. 22:40:56 – 22:41:14 i w tym czasie przejechał około 80 m. Z prędkości 0 km/h M. przyspieszył do 7 km/h, a następnie zmniejszył prędkość do 0 km/h. Niewielki podjazd samochodu wystąpił między godzinami 22:41:14 – 22:41:23 i w tym czasie przejechał około 7 m. Między godz. 22:41:23 – 22:42:06 pojazd pozostawał na postoju przez 43 sekundy. Po 43 sekundowym postoju M. ruszył i przejechał około 1330 m. Podczas ruchu między godz. 22:42:06 – 22:44:26 rozpędził się do 51 km/h. O godz. 22:44:26 zatrzymał się, a następnie po około 7 sekundach doszło do wypadku. W trakcie 43 sekundowego postoju samochód M. znajdował się w okolicy 135 km autostrady (...) i w tym miejscu występowała zatoka awaryjna.

Dowód:

- opinia uzupełniająca biegłego z zakresu wypadków drogowych K. D. k. 626-699.

W ustnej uzupełniającej opinii biegli H. B. (2), E. P. (3)

i K. D. (2) wskazali, iż wyświetlane przez pojazd komunikaty informują

o błędach funkcjonowania. Żółty komunikat jest ostrzeżeniem o jakimś potencjalnym błędzie, czerwony komunikat jest już tak poważnym spostrzeżeniem, że bez wyjaśnienia przyczyn jego wyświetlania nie należy kontynuować jazdy. Przy komunikacie żółtym najczęstszą procedurą sprawdzenia, czy to jest rzeczywista wada, jest wyłączenie silnika i po jakimś czasie włączenie go z powrotem, tj. po stosunkowo krótkim czasie, czyli kilkadziesiąt sekund zwykle wystarczy. Jeśli po ponownym włączeniu silnika zniknie ten komunikat to oznacza, że ta wada nie miała miejsca albo była przemijająca. Lista kodów wyświetlanych przez system liczy 77 stron. Część z nich tylko jest wyświetlanych na tablicy i najczęściej one nie podają informacji co się konkretnie zepsuło, tylko tak jak w przypadku podawanym przez oskarżonego jest ogólna informacja, że jakiś błąd jest z systemem komputerowego sterownia silnika, bez ustalenia jaki to jest błąd.

Biegli wskazali, iż w trakcie badań stwierdzili, że mogło dojść do awarii turbosprężarki. Świadczył o tym olej i ślady na turbince. Takie zachowanie i stan oleju w silniku może o tym świadczyć, że doszło w krótkim czasie do zgaśnięcia silnika. Zgaśnięcie silnika nastąpiło samoczynnie.

Biegły H. B. (2) wskazał, że na miejscu zdarzenia widział tylne koła, one były całe, chyba lekko u dołu były nadpalone. Zdaniem biegłego pojazd z miejsca zdarzenia na parking w O. został przetransportowany w taki sposób, że koła uległy zniszczeniu. Gdy pojazd znajdował się na parkingu, to na tylnych kołach były tylko felgi i zniszczone opony. Przymuszczalnie doszło do tego w trakcie transportu z miejsca zdarzenia na miejsce postoju.

Biegli opisali również eksperyment, jaki przeprowadzili badając, co się dzieje, gdy zamknięty zostanie zawór hamulca górskiego. Okazało się, że nie ma żadnego dymienia. Z układu wydechowego pojazdu nie wydobywał się żaden widoczny dym. Żaden widoczny dym nie wydobywał się także z silnika ani z żadnych innych elementów.

Następnie biegli podali, że specyficzne zjawisko występuje w takich samochodach jak przedmiotowy M., w którym sprężone w turbosprężarce powietrze jest chłodzone w chłodnicy powietrza nazywanej często intercooler. Przy niskich temperaturach następuje wykroplenie wody z powietrza, ta woda gromadzi się w chłodnicy i bywa, że nawet zamarza, zatyka cienkie rurki chłodnicy i powoduje utratę mocy aż do zatrzymania silnika. Co do przyczyn zatrzymania się tego M.-a, to można tylko budować hipotezy, bo wszystko wskazuje na to, że to nie była wada trwała pojazdu, to był najtrudniejszy rodzaj wady, tj. raz jest a raz jej nie ma. Hipotezy te można ograniczyć, tj. kolorem tego dymu, w jaki sposób samochód się zatrzymywał według zapisów tachografu i ujemną bardzo niską temperaturą. Jeżeli przyjąć, jak większość świadków powiedziała, że dym był biały i gęsty jak ściana, to należy ograniczyć się, a nawet w pierwszej kolejności rozpatrywać hipotezy dotyczące awarii układu zasilania tj. układu, który buduje mieszanke paliwowo powietrzną i dostarcza ją do silnika. Jeżeli w takim samochodzie zostanie wyłączony zapłon kluczykiem, to następuje natychmiastowe przerwanie wtrysku paliwa. Jeżeli przyjąć, że samochód dymił jak już stał, to nie mogło być to paliwo, zresztą paliwo

w takim nowoczesnym silniku gdyby było w nadmiarze, to nie daje białego dymu

a dym czarny. Hipotezy, że paliwo miało niewłaściwy skład, zapis nie uprawdopodobnia. Gdyby to było paliwo nieprzystosowane do niskich temperatur, takie w którym przy niskich temperaturach wydziela się parafina, to proces zatykania filtrów jest powolny. W ocenie biegłych powodów zaprzestania pracy silnika tego M.-a tuż przed katastrofą nie da się jednoznacznie ustalić, można to jedynie zawęzić do kilku hipotez. Jest pewne, że M. zatrzymał się z powodu awarii sterowania silnikiem. Biegli uznali za pewne, że w końcowej fazie ruchu przed ostatecznym zatrzymaniem z samochodu wydzielał się gęsty dym, najprawdopodobniej biały lub biało siwy i że było bardzo zimno.

W ich ocenie brak jest przesłanek do uznania, że ten pojazd był niesprawny technicznie już w chwili, w której dysponent polecił jazdę tym pojazdem oskarżonemu. Jeżeli chodzi o sprawność hamulca górskiego, to w bliskim czasie przed wypadkiem był on naprawiany w serwisie (...) -a, a sterujący go zawór był wymieniany na nowy. W aktach sprawy nie ma nic, co mogłoby wskazywać, że oskarżony w tym dniu bezpośrednio przed wypadkiem wiedział, że kierowany przez niego M. ma jakiegokolwiek niesprawności. Zapis tachografu na odcinku około 49 km przed miejscem wypadku wskazuje, że ten samochód przyśpieszał i hamował, przez długie odcinki jechał ze stałą prędkością - w pobliżu prędkości maksymalnie dopuszczalnej. Awaria powstała nagle i czas zagrożenia z nią związany trwał kilka minut.

Ważne jest, żeby zauważyć, że te parę minut dzielą się na dwa wyraźne, różniące się od siebie okresy. One się różniły zewnętrznymi objawami awarii samochodu, inne były do pierwszego zatrzymania, a inne pomiędzy pierwszym a drugim zatrzymaniem. Analizując zapis tachografu, a więc pierwsze zatrzymania, to trwało ono 45 sekund, od prędkości 88 km/h do 0 km/h trwało 94 sekundy. Składało się ono z dwóch faz, najpierw samochód zmniejszał prędkość z 88 km/h do 21 km/h w czasie 45 sekund, co daje opóźnienie hamowania około 0,41 metra na sekundę do kwadratu, z tego można przyjąć, że było to hamowanie silnikiem, bez użycia hamulca zasadniczego. Podobnie i drugie zatrzymanie od prędkości 51 km/h do 0 km/h trwało 18 sekund, co daje opóźnienie 0,79 metra na sekundę do kwadratu i to też jest opóźnienie wskazujące na hamowanie silnikiem. Nie można tu mówić o żadnym gwałtownym zatrzymaniu się samochodu. Pierwszemu zatrzymaniu towarzyszy spadek mocy silnika i sygnalizacja jakiejś awarii wyświetlanej w kolorze żółtym

i dotyczy systemu (...). Nic w aktach sprawy nie sprzeciwia wyjaśnieniom oskarżonego w tym względzie. Oskarżony się zatrzymuje się albo jest do tego zmuszony, bo coś się dzieje. Gasi silnik, za jakiś czas go zapala i nie ma już żółtej sygnalizacji błędu. Takie zachowanie kierującego jest standardowym, ponieważ kierujący wie także od serwisanta, że jak się zapali żółte to zgaś i zaczekaj, a jak się drugi raz nie zapali, to jedź dalej. Z tego wynika, że ta wada miała charakter przejściowy i ustępowała. Żółty komunikat jest ostrzeżeniem, tym bardziej że jest to komunikat dotyczący całego systemu. Gdyby kontrolka (...) zapaliłaby się na czerwono, to kontynuowanie jazdy byłoby wbrew zasadom. W przekonaniu biegłych kierujący prawidłowo zrobił, jeśli już nie miał sygnalizacji błędu, to ruszył samochodem do przodu i postanowił jechać dalej. W czasie tego drugiego rozpatrywanego odcinka zauważył, że samochód ma niewystarczającą moc i że są kłopoty z przyśpieszaniem. Jak analizujemy ten okres, to mamy tu do czynienia z tym, że ten samochód najpierw w miarę normalnie przyśpieszał, potem maleje moc przyśpieszania, potem znowu przyśpiesza, a następnie zupełnie traci moc i dochodzi do zatrzymania z małym opóźnieniem, w ciągu 18 sekund się zatrzymuje. W tym czasie dowiadujemy się od oskarżonego, że on podejmuje decyzję, że pojedzie do najbliższego postoju, gdzie jest jakiś parking. Według oceny biegłych była to prawidłowa decyzja, bo jeśli samochód jechał 40-50 km/h można więc było w krótkim czasie dojechać do tego miejsca, ale okazało się, że samochód przestał jechać, stracił moc. Należałoby przeanalizować, w którym miejscu był samochód, w momencie kiedy zaczął zmniejszać prędkość z prędkości 51 km/h do 0 km/h. Okazało się, że ten odcinek drogi miał długość 96 metrów, wypadek miał miejsce 170 metrów za końcem tej drugiej zatoki. Jak odejmiemy 96 metrów zużytych na zatrzymanie się samochodu wbrew woli oskarżonego, to wynika z tego, że to zjawisko zaczęło się 74 metrów za końcem tej zatoki, a nie na jej wysokości.

Biegli wskazali, że nie upierają się przy turbosprężarce, ale przyczyną zatrzymania pracy silnika było coś, co miało bezpośredni związek z jego zasilaniem

i na co kierowca nie miał żadnego wpływu i nie miał wcześniej żadnych przesłanek, że coś takiego może się zdarzyć.

Samo rozpędzanie samochodu nie kwalifikuje do włączania świateł awaryjnych. Stan zagrożenia powstał dopiero, jak samochód zaczął tracić moc. Poruszanie się przez pewien czas częściowo pasem ruchu, a pasem awaryjnym nie miało związku przyczynowo-skutkowego z zaistniałym zdarzeniem. 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 to, że kierowca sprawdzał po prostu czy samochód będzie jechał. Gdy samochód zaczął tracić moc i zmniejszać prędkość z 51 km/h, to był już 74 metry za pasem awaryjnym.

Zdaniem biegłych w tym przypadku drugorzędną sprawą jest, jaki to był rodzaj awarii, tylko ważne jest to, czy zachowanie kierowcy było prawidłowe. Ich zdaniem ważna jest ocena, czy zachowanie kierowcy było poprawne. Zdaniem biegłych oskarżony nie miał wystarczających przesłanek, które skłaniały go do podjęcia decyzji o niekontynuowaniu jazdy. Wycofując się z hipotezy, że przyczyną awarii była turbosprężarka, biegli nie sformułowali żadnej konkretnej hipotezy wskazując, że była to awaria przemijająca, która dotyczyła układu dolotowego.

Dowód:

- ustna uzupełniająca opinia biegłych H. B., E. P. i K. D. k. 1362v-1369v, 1457v-1458.

Z zasięgniętej opinii kolejnego zespołu biegłych sądowych: M. Ł. (2), A. D. (2) i M. P. (3) wynika, że przyczyną awarii samochodu M. o nr rej. (...) była awaria hamulca górskiego, która spowodowała zamknięcie bądź bardzo silne ograniczenie wylotu spalin z silnika tego samochodu, co w konsekwencji przy nierozpoznaniu tej awarii i kontynuowaniu jazdy, przy dostarczaniu do silnika paliwa, które nie mogło się spalać, gdyż nie było ku temu warunków, doszło do zatrzymania silnika. Po samozapłonie paliwa, przy unieruchomionym samochodzie, doszło do rozbiegnięcia silnika i wyrzucenia na zewnątrz niespalonego ładunku odparowanego paliwa i powietrza, które rozprężone na zewnątrz samochodu spowodowało bardzo silne i gęste zadymienia miejsca, w którym stał wtedy samochód M..

Pierwsze objawy awarii samochodu M. o nr rej. (...) powstały na autostradzie (...), w odległości ok. 2160 m przed miejscem katastrofy. Po wystąpieniu pierwszych objawów awarii samochód zatrzymał się w miejscu, gdzie zaczynał się pas awaryjny, którego długość wynosiła ok. 1200 m. W tym miejscu samochód ten stał przez 44 sek., a jego zatrzymanie spowodowane było tym, że przestał pracować silnik samochodu.

D. C., po kilku próbach uruchomił silnik i pomimo tego, że nie uzyskiwał on odpowiedniej mocy, kontynuował jazdę niesprawnym samochodem jadąc po pasie awaryjnym lub wzdłuż tego pasa, na odcinku drogi o długości ok. 1200 m. Następnie zjechał on z odcinka autostrady wyposażonego w pas awaryjny, gdzie po przejechaniu odcinka o długości ok. 170 m silnik ponownie zgasł, samochód się zatrzymał i po 8 sekundach tam też doszło do pierwszego zderzenia i tej katastrofy. Po wystąpieniu pierwszych objawów awarii samochodu i zjechaniu na pas awaryjny, gdzie pierwszy raz zatrzymał się M., oskarżony powinien był właściwie oznakować pozycję M.- a, by ostrzegać innych użytkowników autostrady. Mógł on zmierzać do ustalenia przyczyny awarii lub powiadomić pomoc drogową, lecz nie powinien był kontynuować jazdy niesprawnym samochodem.

Biegli wskazali, że ustalenie w sposób jednoznaczny i niebudzący wątpliwości przyczyny awarii samochodu M. było możliwe poprzez właściwe, szczegółowe i specjalistyczne badania powypadkowe tego samochodu z pełną jego diagnostyką, a co możliwe było do przeprowadzenia w specjalistycznym serwisie firmy (...), jaka znajduje się w odległości ok. 16 km od miejsca tej katastrofy. Przyczynę tą można było również ustalić poprzez bardzo wnikliwie i szczegółowe badania warsztatowe lecz nie takie jakie przeprowadził biegły H. B. (2). Ustalenia biegłych w zakresie wskazanej przez nich awarii tego samochodu, a wskazujące na awarię hamulca górskiego były oparte na szerokich analizach i konsultacjach warsztatowych, łącznie z konsultacjami i ustaleniami, jakie poczynili w serwisie M.-a.

Objawy i przebieg zachowania się silnika tego samochodu, przebieg prędkości jego jazdy zapisany na wykresie jego prędkości jazdy od momentu zapoczątkowania awarii do momentu pierwszego zderzenia, analizy materiału osobowego pozwalają obecnie wykluczyć awarię silnika spowodowaną awarią turbosprężarki i awarię samochodu spowodowaną awarią układu hamulcowego i spalaniem się opony tylnego lewego koła.

Z bardzo dużym prawdopodobieństwem biegli ustalili i przyjęli, że taką awarię tego samochodu spowodowała awaria hamulca górskiego.

Stan zagrożenia na drodze wytworzył wyłącznie D. C., który w oczywistych okolicznościach i w świadomości o niesprawności samochodu M., którym kierował, nie zatrzymał samochodu na pasie awaryjnym, jaki znajdował się jeszcze ok. 170 m przed miejscem tej katastrofy, a kontynuując jazdę po autostradzie niesprawnym samochodem, co jest zabronione, stworzył bezpośrednie zagrożenie w ruchu drogowym i doprowadził do tej katastrofy. Oskarżony D. C., po wystąpieniu objawów awarii samochodu M., gdy spadła moc jego silnika i prędkość jazdy samochodu, gdy nie usunięta została przyczyna tej awarii, a próby jazdy samochodem nie dawały pozytywnych rezultatów, powinien był zatrzymać samochód na pasie awaryjnym, prawidłowo go oznakować i powstrzymać się od dalszej jazdy, a w ten sposób nie stwarzałby on zagrożenia w ruchu drogowym i uniknąłby on też tej katastrofy.

Pozostali kierujący pojazdami, którzy uczestniczyli w tej katastrofie, nie byli w stanie fizycznie przewidzieć takiego lokalnego stanu na drodze i tak ograniczonej widoczności, niczym i w jakikolwiek sposób nie będąc ostrzegani o takim stanie, nie przyczynili się w ogóle do zaistnienia tej katastrofy i nie mogli tym samym fizycznie uniknąć uczestniczenia w niej.

Stan techniczny samochodu M. o nr rej. (...) nie pozostaje w związku przyczynowym z zaistnieniem tej katastrofy drogowej. Po wystąpieniu awarii samochodu pojazd ten stał się niesprawnym i do momentu usunięcia tej niesprawności jazda niesprawnym samochodem była zabroniona. W ocenie biegłych awaria hamulca górskiego nie pozostaje tu w związku przyczynowym z zaistnieniem przedmiotowej katastrofy.

Do awarii samochodu doszło w miejscu, gdzie możliwe było bezpieczne zatrzymanie samochodu na pasie awaryjnym, który do tego celu jest wyznaczany na autostradach. Pierwsze zatrzymanie M.-a miało miejsce na początku pasa awaryjnego, którego długość wynosi ok. 1200 m. Tak więc kierujący tym samochodem, do czasu gdy nie została awaria usunięta, czyli do czasu gdy samochód ten był niesprawny, nie mógł kontynuować nim jazdy. Na odcinku drogi ok. 1200 m miał on możliwość bezpiecznie przekonać się o trwającej niesprawności samochodu i nie powinien był on zjeżdżać z pasa awaryjnego na jezdnię, gdzie takiego pasa nie ma i w ten właśnie sposób, zjeżdżając z pasa awaryjnego, stworzył on zagrożenie na autostradzie.

Dowód:

- opinia zespołowa biegłych sądowych M. Ł., A. D. i M. P.
z zakresu ruchu drogowego i techniki samochodowej k. 1026-1064.

W ustnej uzupełniającej opinii biegli M. Ł., A. D. i M. P. podtrzymali wnioski zawarte w pisemnej opinii wskazując, iż ich zdaniem przyczyną awarii silnika była awaria hamulca górskiego i wykluczając w tym względzie awarie turbosprężarki.

Biegli wyjaśnili, że silnik nie będzie mógł pracować, nie tylko gdy nie dostanie ładunku powietrza albo paliwa, ale nie będzie mógł też pracować, gdy nie będzie mógł wydać produktów spalania. Z wykresu prędkości wynika, że oskarżony jedzie na włączonym tempomacie i nagle spada mu moc. Silnik się dławi i pierwszym co można wtedy zrobić, to każdy stara się wrócić z obrotami silnika i włącza kolejne porcje paliwa. Gdyby doszło do awarii turbosprężarki, która to awaria spowodowałaby jej zatrzymanie, to silnik będzie normalnie pracował. Nie będzie tak zrywny, straci moc, co będzie znaczyło, że będzie wolniejszy, ale będzie jechał, silnik nie zgaśnie, oczywiście przy awarii tego typu. Jedną z przyczyn awarii sprężarki jest zatarcie się wałka bądź mechaniczne uszkodzenie wirników, co przy takich wysokich obrotach prowadzi do niezrównoważenia wałka i turbina się rozsypuje. Wtedy może dojść do uszkodzeń przewodów i silnik może dalej pracować jako silnik wolno ssący. Biegły B. badając ten samochód ustalił, że wirniki turbiny i sprężarki nie były uszkodzone, wałek też nie był uszkodzony. Turbosprężarka była sprawna. Skoro była sprawna należy znaleźć powód, dla którego wygenerowano tyle spalin. Częstą przyczyną awarii turbosprężarki jest rozszczelnienie wirnika, który smarowany jest pod ciśnieniem olejem silnikowym tym samym co tłoki. Jeżeli pójdzie uszczelniacz i olej dostanie się do układu dolotowego, to te 200 tys. obrotów z tego oleju robi aerozol, mgłę o małych drobinkach. Zmieszany olej z powietrzem, który czeka na temperaturę pchany pod wysokim ciśnieniem, wpada do silnika. Dochodzi do rozbiegnięcia się silnika, wchodzi na duże obroty, co między innymi wynika

z wyjaśnień oskarżonego i jego zmiennika. Wtedy dochodzi do tego w trakcie jazdy, silnik dostaje kopa, wchodzi na maksymalne obroty i reakcją kierowcy jest po prostu zatrzymanie się. Wyciąga bieg, hamuje, a silnik dalej chodzi. Wtedy silnik się zaciera. Silnik pracuje aż wyciągnie cały olej z miski olejowej. Jak wyczerpie ten olej to zgaśnie. Z opinii biegłego B. wynika, że sprawdzał stan oleju i na miarce była połowa - pomiędzy maximum a minimum, czyli stan normalny. W związku z powyższym, że poziom oleju był normalny, nie zachodził problem rozbiegania się silnika powodowany przedostawaniem się oleju do turbosprężarki. Drogą eliminacji biegli wykluczyli jako przyczyny awarii - awarię turbosprężarki. Ona się nie rozleciała, nie miała uszkodzonych elementów. Ta ilość oleju jest typowa w takiego rodzaju silnikach.

Biegli podali następnie, iż w przypadku tej sprawy podczas jazdy na płaskim terenie zamknął się hamulec górski wskutek jego awarii. Przepustnica zamknęła wydech. 11 dni wcześniej wg dokumentacji był wymieniany zawór, który steruje hamulcem górskim. Teraz w przypadku zamknięcia, gdy silnik jest napędzany energią samochodu, pracuje jak sprężarka i pompuje, co powoduje wzrost ciśnienia. Przy zamkniętym wydechu dochodzi do takiego zjawiska, że jak się napompowała część wydechu do przepustnicy, że ładunek płynie zwrotnie aż do filtra powietrza. Uchodzi przez uchylony zawór wydechowy, komorę spalania i otwarty zawór ssący do atmosfery. Dochodzi do czegoś takiego, że mieszanina gazów, powietrza i paliwa wraca i mamy przepływ zwrotny. Turbina stoi, bo nie ma przepływu spalin. Sprężarka również stoi. Silnik podnosi temperaturę, pompuje i rośnie cały czas ciśnienie.

W pewnym momencie, gdy to ciśnienie przekroczy stan i da taki nacisk na tą przepustnicę, to otworzy się przepustnica hamulca górskiego, bo otworzy ją ciśnieniu, bo układ jest napompowany i wszystko zaczyna biec. Spaliny pod wysokim ciśnieniem nagle się ruszą, napędzą turbinę i dopóty to się nie wypali, będzie się palić. W krótkim czasie to wszystko wypali się i wytworzy się niesamowita ilość dymu - aerozolu, czyli mieszanki paliwowo – powietrznej, niespalonej, wyrzuconej. Ten aerozol w kontakcie z ujemną temperaturą powietrza na zewnątrz pojazdu tworzy bardzo gęstą mgłę.

Na wykresie ruchu samochodu na stronie 55 opinii, tam gdzie zaznaczono 90 km/h poziomą brązową linią - samochód jedzie na tempomacie. Nagle tam, gdzie jest umieszczona zielona strzałka, samochód gwałtownie traci moc. W tym momencie zdaniem biegłych włączył się hamulec górski, czyli zamknęła się przepustnica hamulca górskiego w rurze wydechowej. W ich ocenie oskarżony wtedy próbował wielokrotnie nacisnąć na pedał gazu. Dochodzi do lekkiego podniesienia prędkości. Kierowca nie panuje nad silnikiem, nie ma nad nim żadnej władzy. Prędkość spada do zera, jest krótka jazda i dochodzi do zatrzymania na okres 44 sek. Ten wykres pokazuje prędkość jazdy. Jak samochód zatrzymał się na 44 sek., silnik zgasł. Tak uważamy i tak wynika z materiału dowodowego osobowego. Nie wiemy, za którym razem kierowcy udało się uruchomić silnik. Udało się uruchomić silnik, bo układ hamulca górskiego nie jest układem szczelnym, hermetycznym. Pozwala pracować na biegu jałowym. Nie pozwala na normalną pracę silnika, gdy chcemy przyspieszyć, gdy chcemy wprowadzić samochód na normalne obroty. W tym miejscu, gdzie się zatrzymał, nie ma prędkości. To, gdzie się zatrzymał, był to początek pasa awaryjnego. Przez całą długość pasa awaryjnego oskarżony kombinuje, jak tym samochodem dalej jechać. On nie może uzyskać tej mocy, bo żeby wszedł na poziom prędkości 90 km/h potrzebuje więcej mocy. Jak oskarżony zjeżdża z pasa awaryjnego, zatrzymuje się i po 8 sekundach następuje pierwsze uderzenie.

Biegli odnieśli się też do eksperymentu przeprowadzonego przez pierwszy zespół biegłych wskazując, że przy włączonym hamulcu górskim w warunkach przeprowadzonego eksperymentu samochód nie dymił, gdyż dymienie to nie wiąże się z hamulcem górskim na biegu jałowym.

Biegli podtrzymali swoje stanowisko, że opuszczenie pasa awaryjnego i kontynuowanie jazdy było naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Kontrolka daje tylko informację świetlną palącą się na żółto i na czerwono. Jeżeli świeci się na czerwono nie wolno kontynuować jazdy, a jak na żółto to sygnalizowane są nieprawidłowości w pracy silnika, w układach silnika, które nim sterują. Zapalenie kontrolki (...) może wskazywać na szereg różnych nieprawidłowości. Jeżeli padł hamulec górski automatycznie przestaje pracować sprężarka i turbina. Ważniejszą informacją od koloru lampki było to, że silnik nie uzyskiwał właściwej mocy. Wskazali, że nie wiedzą, czy po uruchomieniu silnika na pasie awaryjnym kontrolka (...) zgasła, to wynika tylko z wyjaśnień oskarżonego. Trudno powiedzieć, który z parametrów objętych kontrolką (...) spowodował jej zapalenie się, ale po zgaśnięciu silnika i po jego ponownym uruchomieniu potrzebny jest czas. Po uruchomieniu silnika zapracuje turbina, sprężarka i ten pierwszy okres będzie wskazywał na to, że silnik będzie pracował bez zmian. Może się okazać, że w tym czasie czujniki rejestrują właściwe parametry i kontrolka się nie zapali. Ta kontrolka nie pokazuje, że się coś zepsuło, ale że są jakieś nieprawidłowości. Bagatelizowanie tych sygnałów w ocenie biegłych jest błędem kierowcy, to jest tak samo jakbyśmy nagle zasląbli i zbagatelizowali tą utratę przytomności. Po to jest ta tablica kodów, żeby ustalić przyczynę i zapobiec czemuś poważniejszemu. To są kody błędów serwisowych. Kierowca jest kierowcą. Tablica kodów nieprawidłowości to jest tablica uzyskana w serwisie (...). Takie tablice znajdują się w serwisach. Kierowca ma zegary, kontrolki. Nigdy nie ma pozytywnych kontrolek w samochodzie. Świecące się kontrolki są zawsze negatywne. Każda

jest negatywna i ignorowanie jej może spowodować pojawienie się kolejnego etapu nieprawidłowości w samochodzie. Sygnałów na zepsucie było mnóstwo.

Sformułowanie w punkcie II wniosku, że oskarżony mógł zmierzać do ustalenia przyczyny awarii, należy rozumieć tak, że mógł, a nawet powinien wykonać próbę jazdy na pasie awaryjnym i to robił. Ta próba była próbą negatywną, bo to pokazuje wykres prędkości jazdy. Kierowca na odcinku długości pasa awaryjnego, po którym się poruszał mógł się zorientować po parametrach pracy silnika, że ma do czynienia z próbą negatywną. To nie oskarżony hamuje i staje, tylko został zmuszony techniką, która szwankuje. Oskarżonemu skończył się pas awaryjny i podjął decyzję. Oskarżony nie powinien opuścić tego pasa. Zdaniem biegłych długość pasa awaryjnego w tamtym miejscu była wystarczająca. Kontynuowanie jazdy nie odbywało się w sposób prawidłowy, wskazuje na to negatywna część zapisu prędkości jazdy. Zdaniem biegłych kierowca jazdy nie powinien kontynuować i nie powinien opuszczać pasa awaryjnego. Pasem awaryjnym nie wolno jeździć, ale

w sytuacji wymuszonej takiej jak ta można ten pas wykorzystać do bezpiecznego poruszania się. Jeżeli okaże się, że widzi się koniec pasa i samochód nie jest tym samym samochodem co parę minut wcześniej i w stosunku do normalności samochód nie jest sprawny, to wjazd na autostradę jest zabroniony. On na pasie awaryjnym ma już informacje o tym błędzie. Gdyby nie było na tym odcinku pasa awaryjnego ocena byłaby inna.

W ocenie biegłych przyczyna techniczna awarii nie jest przyczyną wypadku. Przyczyną wypadku w tym konkretnych przypadku jest kontynuowanie jazdy niesprawnym samochodem. Zatrzymanie w pierwszym etapie pasa awaryjnego nie generowało żadnej sytuacji niebezpiecznej. W żadnym przypadku kierowca (...) nie mógł przewidzieć, że w tych istniejących warunkach ruchu i przejrzystości powietrza może nastąpić tak gwałtowne ograniczenie widoczności powodowane nagłym pojawieniem się tej chmury. W tym dniu przejrzystość powietrza była dobra, pora była nocna. Oskarżony mógł się poruszać i poruszał się na światłach mijania, co dawało mu możliwość widoczności na około 40 m przeszkód nieoświetlonych, niekontrastowych, znajdujących się na drodze. Chmura dymu była przeszkodą zupełnie niespodziewaną, niemożliwą do przewidzenia. Nie wiadomo jak pochłaniała ona światła samochodu i właściwie nie można się wypowiedzieć w sposób dokładny

i szczegółowy, z jakiej odległości kierujący tą (...) mógł dostrzec i rozpoznać występowanie tej chmury. Z przebiegu tego wypadku wynika, że odległość była niewielka, bo nie zdążył on podjąć żadnych skutecznych manewrów, czyli było to poniżej czasu możliwej reakcji kierowcy na rozpoznanie zagrożenia i rozpoczęcia jakichkolwiek manewrów obronnych - hamowanie, zmiana pasa ruchu. Od momentu zauważenia tej chmury do momentu zderzenia należy założyć, że minęło od 1 sek. do 1,5 sek., co mieści się to w normalnym czasie reakcji kierowcy. Ten odcinek praktycznie przejechał z niezmienną prędkością.

Dowód:

- ustna uzupełniająca opinia biegłych sądowych M. Ł., A. D.
i M. P. z zakresu ruchu drogowego i techniki samochodowej k. 1452-1458.

W toku postępowania sądowego zasięgnięto opinii kolejnego zespołu biegłych z zakresu techniki samochodowej i rekonstrukcji przebiegu wypadków drogowych – J. K., M. J., W. B..

W wydanej opinii biegli stwierdzili, że materiał dowodowy zawarty w aktach sprawy w tym brak odczytu danych z komputera pojazdu bezpośrednio po wypadku, zresetowanie i wyzerowanie zapisów w komputerze przez nowego użytkownika pojazdu po jego naprawie oraz brak zarejestrowanych zapisów w bazie danych firmy (...) z okresu powypadkowego pojazdu nie pozwala na ustalenie, jakie komunikaty wyświetliły się kierującemu pojazdem na tablicy i jakie kody błędów zostały zapisane w pamięci komputera pojazdu, a tym samym nie jest możliwe kategoryczne ustalenie przyczyny awarii pojazdu ciężarowego marki M. o nr rej. (...) kierowanego przez oskarżonego D. C.. Prawdopodobną przyczyną awarii silnika można jedynie ustalić na podstawie wyjaśnień oskarżonego D. C., zeznań pasażera tego pojazdu M. Ł. (1) opisującego przebieg jazdy bezpośrednio przed zderzeniem, rodzaju wyświetlanego komunikatu na tablicy wskaźników, stanu technicznego silnika i turbosprężarki oraz zjawisk związanych z pracą silnika, w tym jego nieprawidłowej pracy, spadku mocy silnika, zadymienia

i rozbiegnięcia się silnika.

Awaria silnika w samochodzie M. o nr rej. (...) kierowanym przez D. C. (poprzedzająca katastrofę w ruchu lądowym) nastąpiła w porze nocnej, przy temperaturze otoczenia około -20°C . Podczas jazdy w/w pojazdu po autostradzie (...) z kierunku od W. do Z., na wysokości węzła K., nastąpiło chwilowe zaburzenie w pracy silnika pojazdu, polegające na spadku mocy i wyświetleniu się na tablicy rozdzielczej pojazdu sygnału kontrolnego „system (...)” o barwie żółtej (bez komunikatu tekstowego i dźwiękowego). Komunikat ten informował kierującego o niesprecyzowanym błędzie w układzie zasilania silnika. Na podstawie posiadanych informacji (z serwisów firmy (...)) kierujący pojazdem w porozumieniu z kierowcą „zmiennikiem” podjął decyzję

o zatrzymaniu pojazdu i sprawdzeniu przyczyny chwilowego zaniku mocy silnika. Pojazd, po załączeniu świateł awaryjnych, został zatrzymany w tzw. zatoce postojowej autostrady. Po wyłączeniu silnika i odczekaniu około 1 minuty silnik został uruchomiony w sposób prawidłowy, komunikat „systemu (...)” na tablicy rozdzielczej nie wyświetlił się ponownie, a wszystkie wskazania przyrządów na tablicy były prawidłowe. W związku z tym kierujący podjął decyzję o kontynuowaniu jazdy. Obaj kierowcy znajdujący się w kabinie pojazdu doszli do wniosku, że powodem utraty mocy było przemarzanie filtra paliwowego (gdyż takie sytuacje miały już miejsce

w pojeździe, lecz przy nieco wyższych ujemnych temperaturach otoczenia, przy około -15°C , wówczas to silnik się powtórnie uruchamiał, a komunikat „system (...)” w kolorze żółtym, wyłączał się), natomiast kontynuacja jazdy jakoby pomagała udrożnić filtr paliwa. Po uruchomieniu silnika pojazdu kierujący rozpoczął jazdę, na początku po pasie zatoki postojowej i później częściowo po prawym pasie jezdni. Według przeprowadzonej analizy zapisu tachografu pojazd w sposób prawidłowy rozpędził się do prędkości około 43 km/h, przy czym jechał z tą prędkością przez około 30s i dalej przyśpieszył do prędkości 51km/h. Ponieważ rozpędzenie pojazdu do większej prędkości było niemożliwe, kierujący zdecydował, że będzie kontynuował jazdę aż do parkingu oddalonego o około 2km, od miejsca w którym stwierdził nieprawidłowe działanie silnika, aby tam wezwać pomoc drogową. Po przejechaniu około 110 m poza pas postojowy silnik pojazdu stracił moc w takim stopniu, że dalsza jazda stała się niemożliwa. Kierujący zjechał pojazdem do prawej bariery energochłonnej. Bezpośrednio po tym z rury wydechowej pojazdu zaczął wydobywać się gęsty biały dym. Kierujący przekręcając kluczyk w stacyjce próbował wyłączyć bezskutecznie silnik, który w tym samym czasie zaczął się rozbiegać. Po

8 sekundach od zatrzymania pojazdu nastąpiło wielokrotne zderzenie w tył pojazdu z innymi pojazdami, skutkujące katastrofą.

Bezdiskusyjnym faktem jest, że bezpośrednią przyczyną katastrofy był gęsty dym wydobywający się z rury wydechowej samochodu ciężarowego marki M., który drastycznie ograniczył widoczność drogi za stojącym pojazdem, pomimo włączenia świateł awaryjnych.

Prawdopodobną przyczynę awarii silnika ustalono na podstawie wyjaśnień oskarżonego dotyczących rozbiegania się silnika samochodu M., zeznań świadków (uczestników) wypadku dotyczących obecności w miejscu zdarzenia dużej ilości białego dymu, opisów stanu technicznego silnika i turbosprężarki po wypadku

w tym z obecnością w układzie dolotowym silnika pewnej ilości oleju smarującego, który po przedostaniu się do cylindrów, ulegał częściowemu spalaniu, powodując rozbieganie silnika (niekontrolowany i nadmierny wzrost obrotów wału korbowego)

i w większej części odparowaniu po podgrzaniu w cylindrach i układzie wydechowym - tworząc gęsty, biały dym (będący mieszaniną spalin i zawiesiny cząstek oleju

w spalinach). Opisane objawy były typowymi dla awarii silników, w których dochodziło do przedostawiania się znacznych ilości oleju smarującego do cylindrów, gdzie ulegał on spalaniu oraz odparowaniu. Takie awarie występowały głównie

w silnikach wysokoprężnych z turbodoładowaniem i miały bezpośredni związek

z uszkodzeniami lub nadmiernymi zużyciami turbosprężarek. Wypływ oleju smarującego do wnętrza układu dolotowego zazwyczaj był następstwem uszkodzenia łożysk ślizgowych lub uszczelnień osi wirników turbosprężarek, smarowanych ciśnieniowo przez olej pochodzący z układu smarowania silnika.

W przypadku uszkodzenia łożyskowania wirnika turbosprężarki wypływ oleju do wnętrza układu dolotowego byłby gwałtowny i powodowałby w konsekwencji całkowity ubytek oleju z układu smarowania oraz najczęściej zatarcie silnika. Tak przebiegającą awarię mogło spowodować też zużycie eksploatacyjne turbosprężarki - uszkodzenie lub zużycie uszczelnień jej wirnika w stopniu powodującym ciągły lecz stosunkowo niewielki wypływ oleju smarującego z jej łożyskowania. Wypływający olej gromadziłby się w chłodnicy powietrza (w intercoolerze). Do czasu gdy nagromadzony w chłodnicy olej nie ograniczał przepływu powietrza, silnik działałby prawidłowo (choć niebieska barwa spalin wskazywała na spalanie oleju w cylindrach). Natomiast gdy we wnętrzu chłodnicy zebrałaby się nadmierna ilość oleju smarującego, to byłby on porywany przez strumień powietrza i przedostawał się do wnętrza cylindrów, gdzie uległby niekontrolowanemu spalaniu oraz odparowaniu (powodując silne dymienie). Taki ciąg zjawisk nastąpił najprawdopodobniej podczas przedmiotowej awarii silnika. Z dużym prawdopodobieństwem można stwierdzić, że awaria silnika skutkująca jego rozbiegnięciem się, czemu towarzyszyło wytworzenie znacznej ilości gęstego dymu, była związana z zaleganiem oleju smarującego we wnętrzu chłodnicy powietrza (intercoolera). W tym przypadku oskarżony, kierujący ciągnikiem siodłowym M., nie miał żadnego wpływu na zaistnienie awarii, jej przebieg i nie mógł jej przewidzieć. Fakt, że awaria silnika nastąpiła w tym czasie i miejscu, po niesprawności związanej z układem zasilania silnika w paliwo, było zbiegiem okoliczności.

Dowody materialne nie pozwalają na stwierdzenie, jakie komunikaty wyświetlane były na tablicy rozdzielczej pojazdu. Z wyjaśnień oskarżonego wynika, że na tablicy rozdzielczej wyświetlił się jedynie „system (...) w kolorze żółtym”. Zgodnie z instrukcją eksploatacji samochodu (...) o nr VIN (...) otrzymaną z (...) Sp. z o. o. Al. (...), W. pod W. w dziale „Wskazania i komunikaty o stanie pojazdu” w kolejnych wierszach i kolumnach opisane są oznaczenia symboli i komunikatów tekstowych na wyświetlaczu, rodzaj i kolor wyświetlanej lampki kontrolnej, informacja czy dla danej lampki kontrolnej dodatkowo uruchamiany jest sygnał dźwiękowy, oznaczenie komunikatu oraz uwagi i zalecenia dalszego postępowania. W przypadku wyświetlanej lampki kontrolnej (...) /E. Diesel Control/ komputer informuje o usterkach sterowania i zasilania silnika. Rodzaj wyświetlanych sygnałów określa znaczenie przypuszczalnej usterki i sposób postępowania. W przypadku wyświetlenia lampki kontrolnej żółtej producent zaleca w razie potrzeby skorzystanie z pomocy stacji obsługi, natomiast w przypadku wyświetlenia się sygnału czerwonego sygnalizującego usterkę silnika, natychmiast zatrzymać się uwzględniając aktualną sytuację drogową.

W ocenie biegłych analiza materiału akt sprawy nie pozwala na kategoryczne wypowiedzenie się w tym zakresie i ustalenie, czy i w jakim stopniu oskarżony swym zachowaniem po stwierdzeniu pierwszych symptomów niesprawności i wyświetleniu sygnału kontrolnego (...) w kolorze żółtym naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Z formalnego punktu widzenia po zatrzymaniu pojazdu w zatoce postojowej, ponownym uruchomieniu silnika i braku wyświetlania komunikatów wskazujących na wadliwą pracę silnika oskarżony mógł kontynuować jazdę i w tym zakresie trudno dopatrywać się nieprawidłowości w jego postępowaniu. Jednak zdaniem twórców opinii kierujący samochodem M., w zaistniałych okolicznościach, przypuszczając, że spadek mocy silnika pojazdu wynikał najprawdopodobniej

z przemarzania filtra paliwa (czego wcześniej doświadczył przy nieco wyższej temperaturze otoczenia), po ponownym uruchomieniu silnika powinien przez dłuższy czas, około 15 do 30 minut, pozostać w zatoce parkingowej z uruchomionym silnikiem, co podniosłoby temperaturę wokół silnika i jego osprzętu i w konsekwencji mogłoby udrożnić układ zasilania lub ponownie zasygnalizować jego usterkę i w takim przypadku oskarżony powinien pozostać w zatoce postojowej i oczekiwać na pomoc drogową.

Biegli wskazali nadto, że ustalona przyczyna i przebieg awarii silnika pojazdu jest zbieżny z wywodami zawartymi w opinii nr (...) zespołu biegłych: H. B. (2), E. P. (3), K. D. (2). Ten zespół biegłych, po skutkach awarii, w sposób prawidłowy rozpoznał i określili jej przyczynę. Wszystkie argumenty oraz sformułowane przez biegłych wnioski znajdują potwierdzenie w zjawiskach fizycznych zachodzących w silnikach spalinowych i są spotykane w praktyce rzeczoznawczej. Jedynym zastrzeżeniem co do wniosków zawartych w opinii jest to, że biegli w opinii uznali, że kierujący mógł kontynuować jazdę, pomimo zaistnienia usterki, co do której powinien przypuszczać i mieć świadomości, że w bardzo trudnych warunkach atmosferycznych usterka może dotyczyć niesprawności układu zasilania, podatnego na niskie temperatury i może skutkować trwałym unieruchomieniem pojazdu, co na tym odcinku

autostrady (...) bez pasa awaryjnego może stwarzać zagrożenie w bezpieczeństwie w ruchu drogowym. Zdaniem wykonawców niniejszej opinii kierujący samochodem M., w zaistniałych okolicznościach, mógł przewidywać, że spadek mocy silnika pojazdu najprawdopodobniej miał związek z przemarzaniem filtra paliwa (czego wcześniej doświadczył), powinien więc pozostać w zatoce postojowej i ewentualnie stamtąd wezwać pomoc drogową. Brak możliwości ustalenia jaki komunikat informował kierującego o niesprawności pojazdu, nie pozwala na kategoryczne ustalenie, jak

w tym przypadku powinien zachować się kierujący pojazdem.

Biegli nie zgodzili się przy tym z treścią i większością wniosków opinii nr (...) wydanej przez biegłych: M. Ł. (2), M. P. (3), A. D. (2). Ich zdaniem biegli ci nieprawidłowo rozpoznali objawy awarii silnika (przyczynę jego rozbiegania i wytworzenia gęstego dymu). Z nieuzasadnionych technicznie powodów biegli przyjęli, że przyczyną awarii było zdławienie silnika, spowodowane zamknięciem dławicy spalin („hamulca górskiego”) znajdującego się w układzie wydechowym pojazdu. Biegli uznali, że skoro dławica była wcześniej naprawiana, to i tak była niesprawna technicznie i samoistnie zamknęła się, a potem gwałtownie otworzyła pod wpływem wysokiego ciśnienia gazów spalinowych. Podana przez biegłych hipoteza, według której po zdławieniu przepływu spalin w skutek zamknięcia dławicy w układzie wydechowym następowało „gdzieś” poza silnikiem gromadzenie się coraz bardziej sprężanej mieszaniny spalin, powietrza i rozpylonego paliwa, przeczy procesom fizycznym zachodzącym w silnikach spalinowych. Zjawiska opisane przez biegłych, które spowodowały, że silnik się rozbiegł i powstała przy tym bardzo duża ilość gęstego dymu, w rzeczywistości nie mogły mieć miejsca i nie mogły zaistnieć. Opisana teoria wstecznych przepływów gazów spalinowych, mających miejsce po zdławieniu ich wypływu przez wydech, jest błędna. Takie zjawisko nie występuje podczas pracy tłokowego silnika spalinowego.

Ponadto biegli w wydanej przez siebie opinii podali szereg nieścisłości, błędnych informacji oraz niewłaściwych założeń przyjętych przez zespół biegłych
M. Ł..

Biegli podali nadto, że w ich ocenie kierujący pojazdami jadącymi bezpośrednio za samochodem M. (z włączonymi światłami obrysowymi i awaryjnymi) nie zachowali należytej ostrożności i zbyt późno zareagowali na stan zagrożenia spowodowany gęstym dymem zalegającym jezdnię. Z zapisu tarczy tachografu samochodu marki M. o nr rej. (...) wynika, że do uderzenia w jego tył nastąpiło w czasie 8s po zatrzymaniu tego pojazdu. Jadący za nim jako pierwszy samochód marki (...) o nr rej. (...) bezpośrednio przed zderzeniem jechał z prędkością około 88km/h, a do zderzenia doszło z prędkością około 72km/h, co określa odległość pomiędzy pojazdami bezpośrednio w chwili zatrzymania samochodu M. na około 194m. Do zatrzymania pojazdu z tej odległości wystarczyło hamowanie z umiarkowanie średnim opóźnieniem. Analiza zapisu tarczy tachografu samochodu (...) o nr rej. (...) nie potwierdza deklarowanego sposobu jazdy przez kierującego A. L.. Z zapisu tego wynika, że pierwsze zakłócenie zapisu powstało przy prędkości 72 km/h - 75km/h, a kolejne zderzenia przy prędkości 54 - 42 km/h i w tym czasie tachograf przestał rejestrować zapis. Z powyższego wynika, że kierujący samochodem S. A. L. rozpoczął hamowanie z odległości około SH = 16,4m, a podjął decyzje o hamowaniu w średniostatystycznym czasie 1s z odległości około 40,8m, a więc z odległości znacznie mniejszej, od której mógł stwierdzić stan zagrożenia i rozpocząć niezbędne manewry obronne.

Dokonując analizy czasowo-przestrzennej biegli wskazali zgodnie z ustaleniami drugiego zespołu biegłych, że pierwsze zderzenie nastąpiło w odległości około 170m za końcem zatoki parkingowej w rejonie słupka hektometrowego 133,7km, po wcześniejszym zatrzymaniu i przejechaniu samochodu M. o nr rej. (...) kierowanego przez D. C. pewnego odcinka drogi wzdłuż tej zatoki, po wcześniejszym zatrzymaniu w tej zatoce w wyniku zakłócenia pracy silnika. Uwzględniając miejsce zatrzymania pojazdu w odległości około 170m za zakończeniem zatoki oraz długość zatoki 1200m, co daje łączny odcinek około 1370m, można z dużym prawdopodobieństwem ustalić, że samochód marki M. przed zderzeniem zatrzymał się na początku zatoki postojowej, a po ponownym uruchomieniu przejechał wzdłuż całej długości tej zatoki. Z wykresu tego wynika też, że po przejechaniu odcinka drogi około 540m po 65s samochód przestał

przyspieszać przy prędkości około 43km/h i po jeździe ze stałą prędkością w czasie około 30s ponownie przyspieszył do prędkości 51 km/h, po czym na odcinku około 110m zaczął zwalniać do zatrzymania.

Dowód:

- opinia biegłych z zakresu techniki samochodowej i rekonstrukcji przebiegu wypadków drogowych J. K., M. J., W. B. wraz z załącznikiem k. 1544-1591, 1593.

W ustnej uzupełniającej opinii biegli podtrzymali w całości swoją opinię. Wskazali, że dane jakimi dysponowali, a to dokumenty, oświadczenia i zeznania, nie pozwalają na żadne categoryczne wnioskowanie, a jedynie umożliwiają zweryfikowanie pewnych danych wynikających z dowodów osobowych i przebiegu awarii. Brak udokumentowania zdarzeń, kodów błędów w komputerze pokładowym pojazdu nie pozwalają na ustalenie, jakie wyświetlane były komunikaty i do czego zobowiązywały kierującego. W tym zakresie biegli oparli się na dowodach osobowych.

Zdaniem biegłych przy istniejących przedmiotowego dnia warunkach mało prawdopodobne jest odblokowanie filtra w trakcie jazdy. Gdyby samochód stał na miejscu parkingowym otoczenie silnika może, ale nie musi, udroźnić układ zasilania paliwem. Jest to napisane w opinii w trybie warunkowym i wynikającym z doświadczenia biegłych, bo pracowali przez 30 lat w Przemysłowym Instytucie Motoryzacji. Zachowanie oskarżonego na pewno nie stanowiło naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a przynajmniej brak jest takich dowodów, bo jeżeli zatrzymał się pojazd w zatoce postojowej z powodu jakiegoś zakłócenia w pracy silnika, kierujący odczekał 43-44 sekundy i uruchomił powrotnie silnik i żadna z kontrolki sygnalizująca nieprawidłowości w pracy się nie zapaliła i skoro rozpędził samochód do prędkości 51 km/h i nie było żadnych przesłanek, by stwierdzić, że coś nieprawidłowo się zdarzyło. Z tego powodu biegli zawarli w opinii swój pogląd, natomiast nie wskazywali sprawcy i nie ma w opinii takiego zwrotu, który odnosiłby się do konkretnego przepisu prawa o ruchu drogowym lub zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Biegli podali nadto, że w swej opinii odnieśli się do pozostałych opinii sporządzonych w niniejszej sprawie. Wskazali, że biegli z drugiego zespołu określili sposób hamowania samochodu marki M. w ostatnim odcinku jazdy bezpośrednio przed zatrzymaniem jako nagłe hamowanie. Biegli dokonali tego bez obliczeń, a jedynie odnosząc się do wcześniejszych przebiegów jazdy i hamowania stwierdzili, że to hamowanie musiało być intensywne, bo poprzednie też były intensywne i te poprzednie były zaznaczone strzałkami czerwonymi. Dokonując zaś obliczeń wynika, że w chwili wjechania do zatoki to opóźnienie wynosiło na poziomie 0,5 do 1 m/s², a więc było to opóźnienie normalnego hamowania w czasie zderzenia. Tak samo hamowanie na odcinku awaryjnym nie było hamowaniem nagłym przed drugim zatrzymaniem, wynosiło 0,3 m/s² do 1,9 m/s², a więc średnie opóźnienie było na poziomie 1 m/s² i było to normalne łagodne hamowanie. Poprzedni biegli stwierdzili również, że w układzie dolotowym nie stwierdzili śladów oleju, co mogłoby wskazywać na niesprawność turbosprężarki. Natomiast ci sami biegli zaprezentowali w swej opinii fotografie wskazujące układ dolotowy i wylotowy turbosprężarki, gdzie widać zgromadzony olej.

Biegli po raz kolejny podkreślili, że nie wiedzą z jakiego powodu nastąpiło zatrzymanie samochodu. Wynika to tylko z dowodów osobowych. Miejsce wypadku nie pozwalało na jakąkolwiek inną reakcję, bo był to już odcinek autostrady, gdzie po obu stronach były bariery energochłonne uniemożliwiające zjechać z pasów ruchu. Zdaniem biegłych ocena ruchu po pasie awaryjnym w sensie ustalenia związku przyczynowo-skutkowego z awarią, z katastrofą drogową nie ma żadnego znaczenia dla sprawy.

Podnieśli oni również, że zapis tachografu wykazuje 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. Można to stwierdzić z wykresu, który nie byłby krzywą liniową, a jakąś krzywą zygzakowatą.

Odnosząc się do opinii drugiego zespołu biegłych wskazali, że awaria hamulca górskiego doprowadzająca do zwrotnego silnika i wybuchów jest teorią całkowicie abstrakcyjną i takie procesy nie mają miejsca we współczesnych

silnikach wysokoprężnych spalinowych. Przemarzanie paliwa jest poglądem biegłych wywnioskowanym na podstawie materiałów w postaci dowodów osobowych. Jest to najbardziej prawdopodobna przyczyna awarii.

Dowód:

- ustna uzupełniająca opinia biegłych z zakresu techniki samochodowej i rekonstrukcji przebiegu wypadków drogowych J. K., M. J., W. B. k. 1778-1783.

D. C. ma (...). Jest kawalerem. Żyje od 10 lat w konkubinacie. Posiada córkę w wieku (...). Z wykształcenia jest (...). Pracuje jako kierowca zawodowy w firmie (...) z wynagrodzeniem 4 tysięcy złotych miesięcznie. Posiada pozytywną opinię środowiskową.

Nie leczył się neurologicznie, psychiatrycznie i odwykowo. Nie był karany.

Dowód:

- charakterystyka oskarżonego k. 1184;

- karta karna k. 1126.

D. C. przesłuchany w toku postępowania przygotowawczego nie przyznał się do popełnienia zarzucanego czynu i odmówił składania wyjaśnień.

Dowód:

- wyjaśnienia oskarżonego k. 1098-1099, 1122-1123.

Przesłuchany w toku postępowania sądowego D. C. nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu i wyjaśnił, że jechał z kolegą bez żadnego ładunku z Ł.. Dostali polecenie załadunku w M. w firmie (...). Załadowali auto i po załadunku udali się w stronę J. do miejscowości S.. Pojechali (...), potem wjechali na (...) w kierunku na Z.. Kolega prowadził auto do M., a oskarżony w M. usiadł za kierownicą. Kiedy wyjechali na (...) od samej Ł., poprzez M., obwodnicę (...) i jak wjechali na (...), to nic nie wskazywało na to, że będzie jakakolwiek awaria, nie było żadnych komunikatów na desce rozdzielczej samochodu. (...) jechało normalnie i bez żadnych przeszkód. Nie zauważył takich okoliczności, jak np. spadek mocy silnika. Samochód zachowywał się normalnie. Jak dojeżdżali,

a oskarżony prowadził to auto do zjazdu K., na wysokości tego zjazdu auto straciło moc na chwilę, ale to było na sekundę. Wyświetlił się na desce rozdzielczej komunikat system (...) w kolorze żółtym. Jest jeszcze możliwość koloru czerwonego z numerem. Jeżeli jest komunikat z numerem i w kolorze czerwonym tzn. że jakiś podzespół, moduł czy czujnik w samochodzie nie działa, co za tym idzie dochodzi do jawnej awarii samochodu. Natomiast jak się wyświetli komunikat

w kolorze żółtym, to jest to objaw, którego nie mogą sprecyzować nawet serwisanci. Zdarzyło się nawet tak, że przed Bożym Narodzeniem oskarżony był w serwisie

w K. i pytał jednego z pracowników, co oznacza kolor żółty komunikatu, na co on powiedział, że są to błędy komputera w samochodzie. Takie błędy dosyć często się zdarzają, zwłaszcza kiedy jest mróz, a wtedy było chyba -20 stopni C..

Oskarżony nie pamiętał, czy zjechał na zatoczkę, czy na pas awaryjny. Jeden z mechaników w serwisie w K. powiedział mu, że żeby ten komunikat zlikwidować należy zgasić silnik, żeby zresetować błąd w kolorze żółtym. Oskarżony tak zrobił, zgasił silnik pojazdu, to nie było długo, w granicach minuty. Po tym czasie ponownie uruchomił silnik. Nie uruchamiał go kilka razy, zrobił to raz i odpalił samochód w sposób prawidłowy. Spoglądając na wszystkie kontrolki: kontrolka ciśnienia, zegar, temperaturę nie występował żaden błąd, więc zdecydował, że pojedzie dalej. Ten żółty sygnalizator (...) przestał się wyświetlać. Na desce rozdzielczej nie pokazywał się jakikolwiek sygnał uszkodzenia czegokolwiek. Wówczas, kiedy odpalił silnik, nic nie wskazywało na to, że może dojść do awarii. Rozmawiał też z kolegą, z którym jechał i doszli do wniosku, że wynika to z przemarznięcia filtra, bo było -26 stopni. Był bardzo duży mróz, to już było po zmroku. Widoczność była bardzo dobra. Zdarzało się tak rok wcześniej, że

w tym samochodzie przemarzał filtr paliwa.

Jak wyjaśnił, w tej zatoczce czy na tym pasie awaryjnym był na światłach awaryjnych. Stwierdził, że jednak auto pracuje w sposób normalny, więc podjął decyzję, że pojedzie i na pewno w razie jakby miało się coś dziać, to w jakiś sposób zareaguje. Samochód jechał w sposób normalny, rozpędzał się do pełnej prędkości. Nie zauważył nic podejrzanego w mocy silnika. Zmieniał biegi w sposób płynny, auto nabierało prędkości. Do prędkości 60 km/h auto rozpędzało się normalnie. Kiedy auto rozpędziło się do prędkości 60 km/h jadąc na tym samym biegu, okazało się, że auto jechało jedną prędkością, nie mogło rozpędzić się bardziej. Jechał dalej, podjął taką decyzję, że dojedzie na najbliższy parking, który był oddalony o około 2 km od tego miejsca, w którym zauważył, że coś się dzieje z autem. Był pewny, że to jest wina filtra. Kiedyś taka sytuacja mu się zdarzyła pod B., mróz był około -15 stopni. Tankowali wcześniej paliwo, które było oznaczone jako zimowe. Okazało się, że to paliwo nie było takiej wartości jakiej powinno być. Po pewnym czasie zaczęła się ścinać parafina w filtrze, który zaczął się zapychać. Był też taki objaw, że auto zasłabło, ale jechało dalej. Dostało takiej niemocy pulsacyjnej. Kontynuując jazdę filtr przepuścił to i jechał dalej. Dlatego też zasugerował się tym, że będzie to przytkany filtr, dlatego podjął taką decyzję, że dojedzie na parking w odległości około 2 km i nie będzie stawał na żadnej zatoczce czy pasie. Zdecydował tak, ponieważ jak trzeba by było coś zrobić, to pasy awaryjne są bardzo wąskie. Jakby dojechał na parking, to tam by było miejsce na pomoc drogową. Jako kierowca wie dobrze, że dzisiaj samochodu nie da się naprawić własnymi rękami. Jest tam dużo elektroniki, dużo podzespołów, które muszą być ponaprawiane w serwisach. Ten samochód był wyposażony w komputer pokładowy. Skoro podjął decyzję, żeby jechać, a własnymi rękami nic nie robi, to pojechał dalej. Nie mógł przypuszczać, że to jest awaria turbiny, bo nic na to nie wskazywało. Przekonany o tym, że to jest filtr, podjął decyzję, że pojedzie na parking, więc włączył światła awaryjne. Kontynuował jazdę po autostradzie w kierunku parkingu o nazwie najprawdopodobniej (...). Jechał prawym pasem mając włączone światła awaryjne, żeby ostrzegać kierowców, że coś się dzieje i że auto jest na tyle sprawne, że może jechać, ale trzeba go omijać. Te światła włączył w momencie, kiedy jechał i auto się rozpędzało do prędkości około 60 km/h i nie chciało bardziej przyspieszać. Kontynuował jazdę i w pewnym momencie auto odmówiło posłuszeństwa, tzn. straciło na mocy w ogóle. Wtedy zjechał do prawej krawędzi do barierki autostrady. Miał włączone światła awaryjne. W tym miejscu nie było pasa awaryjnego. Dojechał jak najbliżej do barierki, która była usytuowana przy prawym pasie ruchu. Samochód był cały czas na światłach awaryjnych. Nagle zaczął wydobywać się potężny dym z rury wydechowej. Kiedy stanęło auto i kiedy pojawił się ten gęsty dym, przekreślił kluczyk, żeby zgasić silnik, natomiast silnik nie gasł, a obroty się zwiększały. Im bardziej zwiększały się obroty, tym dym stawał się bardziej gęsty. Wtedy kolega zasugerował, żeby wyszedł i żeby otworzył drzwi. W tym samochodzie z tyłu jest pod akumulatorem wyłącznik główny, żeby zasilanie wyłączyć. Kiedy otworzył drzwi na mniej więcej 20 cm, przejechało obok auto ciężarowe. Dym szedł w stronę lewą, czyli w stronę lewego pasa ruchu. Przejechało auto ciężarowe. Zamknął drzwi, bo dym był gęsty, a kiedy przejechało to auto, to nastąpiło uderzenie. Poczł uderzenie w tył swojego auta. Kolega miał otwarte drzwi od strony pasażera i szukał butów, bo chciał wyjść. Powiedział - uciekajmy stąd. Oskarżony pierwszy wyskoczył z auta stroną pasażera. Wbiegł na barierkę, zeskoczył z barierki wprost do rowu. Słyszał tylko odgłosy jak kolejne auta się stukają. Biegł wzdłuż karambolu i wtedy stukwały się auta. Nie wiedział, jak się zachować. Przybiegł do auta, żeby zobaczyć co się stało z kolegą, a on biegł bez butów w stronę pola. Podbiegł do auta, które było uderzone kilkakrotnie w taki sposób, że przerwał barierkę i znalazł się w rowie. Uderzenia go przesuwają. Spotkał się z kolegą, który biegł w jego stronę. Powiedział on, że nie wytrzyma tego zimna i żeby oskarżony poszedł i znalazł jego buty. Butów nie mógł znaleźć, więc wziął śpiwór z samochodu i go na nim postawił.

Wyjaśnił też, że nie poczuwa się do winy. W jego przekonaniu nie zrobił niczego celowo, nie był pod wpływem alkoholu, tachograf wykazywał prawidłowości. Dym poszedł na lewy pas jezdni. Jego zdaniem mogło dojść do takiego czegoś, że kierowca, który pierwszy uderzył w jego auto, trzymał się za blisko poprzedzającego auta, którym był samochód ciężarowy, który przejechał i w tym samym momencie doszło do uderzenia. Bardziej dokładnie widział to kolega, bo oskarżony obserwował też deskę rozdzielczą.

Dodał, że w momencie kiedy stwierdził, że auto nie chciało się rozpędzać powyżej 60 km/h, to do momentu zatrzymania auta nie była to duża odległość, może 10m. Wtedy na desce przed samą awarią nie zapaliła się żadna kontrolka. Wtedy kiedy samochód gubił moc nic na desce rozdzielczej nie sygnalizowało. W tym krytycznym dniu,

kiedy miało miejsce to zdarzenie, komunikat „awaria sterowania hamulcem górskim” się nie wyświetlił. Jak już rozpędził samochód do określonej prędkości, to utrzymywał stałą moc, nie tracił jej. Ten dym pojawił się z lewej strony od strony kierowcy, na wysokości kabiny kierowcy, co przysłoniło widoczność. Było totalne zadymienie. Prawa strona nie była zadymiona.

Dowód:

- wyjaśnienia oskarżonego k. 1279v-1282v.

Ustalając stan faktyczny Sąd oparł się w głównej mierze na opiniach biegłych z zakresu techniki samochodowej i rekonstrukcji przebiegu wypadków drogowych, wyjaśnieniach oskarżonego D. C. i zeznaniach świadków – uczestników zdarzenia w dniu 10 lutego 2012r.

Wszystkie trzy opinie biegłych z zakresu techniki samochodowej i rekonstrukcji wypadków drogowych: zespołu (...). Ł., A. D., M. P., zespołu (...). K., M. J., W. B. oraz zespołu H. B., E. P. i K. D. Sąd uznał za spełniające wymogi prawa i stanowiące podstawę ustaleń dotyczących przebiegu jazdy samochodu M. o nr rej. (...). Z wyjątkiem dotyczącym opinii zespołu biegłych M. Ł., o którym poniżej, opinie te w tym zakresie w pełni ze sobą korespondują, są one wewnętrznie spójne i logiczne. Biegli w tożsamy sposób dokonali analizy danych, w tym odczytów tarcz tachografów, a ich wnioski pokrywają się ze sobą. W szczególności przeniesienie powyższych danych i umieszczenie ich w czasie i przestrzeni było pomocne w ustaleniu, w jaki sposób poruszał się pojazd kierowany przez oskarżonego, z jaką prędkością się on poruszał i jaką drogę przebył. Jedynie w części odnoszącej się do zachowania pojazdu M. po włączeniu się do ruchu, po pierwszym zatrzymaniu w zatoce awaryjnej Sąd nie uznał za zasadne oparcie się na wnioskach opinii zespołu biegłych M. Ł.. Biegli ci wskazywali na nieprawidłową pracę silnika, brak prawidłowego przyspieszenia i szarpanie pojazdu. Analiza zapisów tachografu i szczegółowe, logiczne i poparte wyliczeniami wnioski biegłych zespołu (...). K. przeczą takim ustaleniom.

W szczególności Sąd uznał za wiarygodną i stanowiącą podstawę ustalenia stanu faktycznego w zakresie przyczyn i przebiegu awarii samochodu M. (...) o nr rej. (...) opinię zespołu biegłych J. K., M. J. i W. B.. Opinia ta jest pełna, jasna i wewnętrznie spójna. Biegli odnieśli się do wszystkich zagadnień przedstawionych przez Sąd, a opierając swe wywody na specjalistycznej wiedzy wskazali w sposób logiczny na wnioski, jakie wyciągnęli ze swej analizy.

W szczególności biegli unikali kategorycznych twierdzeń w sytuacjach, w których zgromadzony materiał dowodowy i badawczy nie pozwalał im na wyciągnięcie stanowczych wniosków. I tak biegli w swej opinii wskazując na przyczynę awarii pojazdu M. podkreślali, że jest to w ich ocenie najprawdopodobniejsza przyczyna. Takie zachowanie biegłych zdaniem Sądu nie dyskwalifikuje ich opinii, a wręcz przeciwnie świadczy o ich fachowości. Ustalając z jakich powodów i w oparciu o jakie dowody biegli uznają, że przyczyną awarii była niesprawność turbosprężarki i przedostawanie się oleju smarującego do cylindrów, gdzie po częściowym spalaniu powodował on rozbieganie silnika i w większej części odparowaniu po podgrzaniu w cylindrach i układzie wydechowym – tworząc gęsty dym z mieszaniny spalin i zawiesiny cząsteczek oleju w spalinach. Wywody biegłych w odniesieniu do przyczyn i przebiegu awarii są przy tym całkowicie zbieżne z wywodami opinii biegłych H. B., E. P. i K. D., którzy w tożsamy sposób rozpoznali i określili przyczynę awarii. Obie opinie cechuje w tym względzie tożsamość argumentów związanych ze zjawiskami fizycznymi zachodzącymi w silnikach spalinowych. Na taką ocenę nie wpływa przy tym w sposób znaczący ocena tego zespołu biegłych przedstawiona w ustnej uzupełniającej opinii podczas rozprawy w dniu 5 marca 2015r. To iż biegli wskazali, że „nie upierają się przy turbosprężarce” nie wskazuje bowiem na nieprawidłowość ich wniosków. Całościowa ocena opinii biegłych wskazuje bowiem na, podkreślaną również przez zespół biegłych J. K., niemożliwość pewnego ustalenia przyczyn awarii. Jak wskazywał biegły E. P. co do przyczyn zatrzymania pojazdu M. można tylko budować hipotezy (k. 1365v), a powodu zaprzestania pracy silnika tuż przed katastrofą nie da się jednoznacznie ustalić (k.1366). Takie twierdzenia biegłych, przy wyjaśnieniu przez oba zespoły, tj. zespół (...). K. i H.

B., przyczyn z jakich za najbardziej prawdopodobną przyczynę awarii uważają niesprawność turbosprężarki powodują, że opinie te w tej części uznać należało za spełniające wymogi art. 201 k.p.k. Jedynie w części w jakiej opinia zespołu H. B. wskazywała na spalenie się w trakcie wypadku jednej z opon M.-a kierowanego przez oskarżonego, opinię tą uznać należało za błędną. Po pierwsze sami biegli w sposób stanowczy wycofali się z tego twierdzenia podczas rozprawy w dniu 5 marca 2015r. Po drugie, fakt ten nie znajduje potwierdzenia w dokumentacji fotograficznej, która dowodzi, że do uszkodzenia opony zewnętrznej tylnych lewych kół i spalenia wewnętrznej opony tych kół doszło w późniejszym okresie, np. przy transporcie na parking. Po trzecie, wniosek biegłych w tym względzie nie został potwierdzony w dwóch pozostałych opiniach zespołów biegłych.

Inaczej Sąd ocenił w tym zakresie opinię zespołu biegłych M. Ł.,

M. P. i A. D.. Biegli wskazywali w swojej opinii, iż w ich ocenie przyczyną awarii pojazdu M. była awaria hamulca górskiego. Wywody biegłych

w tej części stoją w sprzeczności z opiniami dwóch pozostałych zespołów biegłych powołanych w niniejszej sprawie. W szczególności zespół biegłych J. K. w sposób precyzyjny, szczegółowy i uwzględniający wskazania i wiedzę techniczną szeroko odniósł się do twierdzeń biegłych M. Ł. wskazując, że wnioski o awarii hamulca górskiego są nieuzasadnione technicznie, przeczą procesom fizycznym zachodzącym w silnikach spalinowych, a zjawiska przez nich opisane w rzeczywistości nie mogły mieć miejsca, gdyż teoria wstecznych przepływów gazów spalinowych nie występuje podczas pracy tłokowego silnika spalinowego (k. 1554-1556). Ponadto sami biegli wskazali w swej opinii, że brak jest dowodów, które pozwoliłyby na jednoznaczne ustalenie przyczyny awarii samochodu (k. 1032). Zatem sami biegli dopuszczają możliwość innej przyczyny awarii samochodu M..

W tym miejscu wskazać należy, że dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy samo ustalenie, co było przyczyną awarii pojazdu kierowanego przez oskarżonego miało drugorzędne znaczenie. Wobec możliwości ustalenia przebiegu awarii i zachowania się przedmiotowego samochodu najistotniejsze było bowiem ustalenie zachowania oskarżonego i jego ocena przez pryzmat znamion czynu zabronionego. Zresztą takie też stanowisko zaprezentowali wszyscy biegli wypowiadający się w niniejszej sprawie.

Kierując się charakterem niniejszej sprawy, w tym rodzajem naruszenia reguł ruchu drogowego zarzucanym oskarżonemu, Sąd uznał za zasadne poczynienie rozważań dotyczących sporządzonych w sprawie opinii w tym zakresie w dalszej części uzasadnienia. Opinie bowiem odnosząc się do tej okoliczności zawierały wypowiedzi w kwestiach, które należą do wyłącznej oceny Sądu (zakres winy i oceny prawnej). Opinia biegłego z zakresu ruchu drogowego winna bowiem przede wszystkim przedstawiać – z uwzględnieniem wszelkich, wynikających z materiału dowodowego sprawy wariantów, tzw. rozliczenie czasowo-przestrzenne wypadku, tj. powinna wskazywać, jak przy każdym z wariantów przedstawiał się czas pozostający w dyspozycji kierowcy do wykonania tzw. manewru obronnego i czy czas ten wystarczał do zapobieżenia wypadkowi. Wybór zaś wariantu – zawinięcia lub nie oskarżonego - należy do Sądu. Skoro tak, to taka okoliczność jak naruszenie przez oskarżonego reguł w ruchu lądowym należy do wyłącznej oceny Sądu, a opinie biegłych w tym zakresie można uznać wyłącznie za pomocnicze przy takiej ocenie.

Żadnych wątpliwości Sądu nie budziła wiarygodność wyjaśnień D. C. w części, w której opisał on przebieg jazdy samochodem marki M.

w dniu 10 lutego 2012r. na odcinku Ł. – K.. Przedstawione przez oskarżonego trasa jazdy, zatrzymania pojazdu celem załadunku w miejscowości M. oraz przebieg i charakter jazdy pojazdu znajdują pełne potwierdzenie zarówno w zeznaniach zmiennika oskarżonego znajdującego się w przedmiotowym pojeździe, jak i dowodach w postaci opinii wszystkich trzech zespołów biegłych

i zapisach tarcz tachografu pojazdu M. o nr rej. (...).

Za wiarygodne Sąd uznał wyjaśnienia oskarżonego również 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 samochód kierowany przez oskarżonego przez samochód kierowany przez A. L..

Oskarżony wskazał bowiem, iż samochód po minięciu zjazdu z autostrady na K. stracił moc na chwilę, a na desce rozdzielczej pojazdu wyświetlił się żółty komunikat (...). Takie zachowanie M.-a o nr rej. (...) w tym okresie znajduje potwierdzenie w zeznaniach M. Ł. (1), który wskazał, że

„w pewnym momencie samochód osłabł” (k. 1318v), „usłyszałem, że spadły obroty silnika i samochód zaczął zwalniać” (k. 145v). Potwierdza to również analiza zarejestrowanych parametrów pojazdu, a w szczególności jego prędkości znajdująca się w uzupełniającej opinii biegłego K. D. (2) (k. 632). Z wyliczeń

i analiz biegłego wynika, iż o godzinie 22:39 samochód zaczął zmniejszać prędkość

z 88 km/h do 0 km/h w chwili jego zatrzymania o godz. 22:41:23. W tym przedziale czasu po spadku mocy silnika nastąpiło również chwilowe przyspieszenie z prędkości 21 km/h do 31 km/h. Opinia biegłego w tej części stanowiła przy tym również podstawę pracy pozostałych dwóch zespołów biegłych, którzy uznając ją za prawidłową odnosili się do niej w swych opiniach. Oskarżony wskazywał przy tym, iż spadkowi mocy silnika towarzyszyło wyświetlenie się na desce rozdzielczej żółtego komunikatu (...). W materiale dowodowym niniejszej sprawy brak jest dowodów, które podważałyby twierdzenia oskarżonego w tym zakresie. Po pierwsze wskazać należy, iż wskutek zaniedbań organów prowadzących postępowanie przygotowawcze bezpowrotnej utracie uległy dane komputera pokładowego samochodu M., które pozwoliłyby na zweryfikowanie twierdzeń D. C. w powyższej części. Po drugie, twierdzenia D. C. odnośnie wyświetlenia się komunikatu (...) określonej treści potwierdził w toku postępowania sądowego M. Ł. (1). Wskazał on bowiem, że „zapaliła się ta kontrolka na żółto z napisem (...)” (k. 1319). Świadek w sposób zbieżny z wyjaśnieniami oskarżonego odniósł się zatem do tej kwestii. Sąd miał przy tym w polu widzenia, że w toku wcześniej składanych zeznań M. Ł. (1) nie wskazywał na tę okoliczność. Nie przesądza to jednak zdaniem Sądu o nieprawdziwości twierdzeń oskarżonego. W toku składania zeznań w dniu 20 lutego 2014r. świadek nie odnosił się bowiem w ogóle do pierwszego zatrzymania pojazdu, wskazując, że po odczuciu spadku obrotów nie było zatoczki i miejsca, gdzie mogliby się zatrzymać (k. 948-949). Zatem jego zeznania nie odnosiły się w żaden sposób do tego, jakie komunikaty były wyświetlane przez komputer samochodu przed jego pierwszym zatrzymaniem w zatoce awaryjnej. Podobnie zeznania złożone przez świadka przed Prokuratorem Prokuratury Rejonowej w Żaganiu z dnia 5 listopada 2012r. w toku postępowania Ko 346/12 (k. 1642-1644) opisywały wyłącznie zdarzenie od chwili spadku obrotów silnika tuż przed drugim zatrzymaniem i zderzeniem pojazdów. Nie odnosiły się one w ogóle do pierwszego zatrzymania w zatoce awaryjnej i nie zawierały zatem żadnej wzmianki o pierwszym zatrzymaniu, jego przyczynach

i zachowaniu się samochodu kierowanego przez oskarżonego. Z kolei w swoich pierwszych zeznaniach M. Ł. (1) odniósł się już do tego fragmentu zdarzenia. Również jednak i w tym wypadku nie wskazał wprost na fakt zapalenia się żółtego sygnału (...). W zeznaniach tych świadek wskazał natomiast, że

z pewnością świeciły się w pojeździe światła awaryjne, „gdyż paliły się kontrolki na desce rozdzielczej” (k. 145). Nie można zatem wykluczyć tego, iż wśród nich znajdowała się kontrolka (...). Ponadto nie bez znaczenia dla oceny tego fragmentu zdarzenia pozostaje to, iż jak wskazał świadek podczas składania pierwszych zeznań był zdenerwowany, przestraszony i roztrzęsiony. Z pewnością taki stan psychiczny świadka mógł wpłynąć na treść jego wypowiedzi w ten sposób, iż nie wskazywał on sam z siebie wszystkich istotnych szczegółów związanych ze zdarzeniem koncentrując się na tych elementach, o jakie dopytywał się organ przeprowadzający czynność przesłuchania. Brak zatem we wcześniejszych zeznaniach świadka odniesienia się do elementu jakim jest wyświetlenie komunikatu (...), nie może zdaniem Sądu przesadzać o nieprawdziwości twierdzeń oskarżonego w tym zakresie.

Z uwagi na powyższe, mając na względzie to, iż jedynym materiałem dowodowym odnoszącym się do ustalenia tego, czy doszło do wyświetlenia komunikatu (...) są osobowe źródła dowodowe, fakt, iż tworzą one spójną całość oraz mając na uwadze zasadę tłumaczenia niewyjaśnionych okoliczności na korzyść oskarżonego zgodnie z zasadą wyrażoną w art. 5 § 2 k.p.k., Sąd nie znalazł podstaw, by nie dać wiary D. C. w opisanym zakresie.

Również dalsza część relacji D. C. zasługiwała na danie jej wiary. Zatrzymanie pojazdu na pasie awaryjnym, zgaszenie silnika, próba jego odpalenia i niewyświetlenie komunikatu (...) potwierdzają zeznania zmiennika oskarżonego, jak i wnioski opinii biegłych sporządzających opinie w niniejszej sprawie. Również w zakresie w jakim D. C. opisał przebieg jazdy od chwili uruchomienia pojazdu do jego ponownego zatrzymania określając go jako sposób normalny wyjaśnienia oskarżonego zasługiwały na wiarę. Co prawda M. Ł. (1) w toku pierwszego przesłuchania wskazał, iż samochód „właściwie się toczył, nie jechał. Mogli jechać około 20 km/h. Silnik nie pracował równomiernie. Czuło było,

że silnik szarpie.” (k. 145v). Zeznania świadka są w tej części jednak niekonsekwentne, a świadek wycofał się z nich w toku postępowania jurysdykcyjnego wskazując, iż „silniki pracował normalnie. Samochód potem zaczął zwalniać i przy samym końcu tego odcinka się toczył” (k. 1319). Odnosząc się do wcześniejszych zeznań wskazał, iż nie wie, jak to się stało, że jego wypowiedź została w ten sposób ujęta, gdyż chodziło mu o to, że samochód jechał wolno, ale nie że się toczył (k. 1320). Te zeznania M. Ł. (4) w połączeniu

z wnioskami opinii zespołu biegłych K. D., który wskazał, iż samochód po postoju rozpedził się do prędkości 51 km/h i przejechał około 1330 metrów

(k. 632), opinii zespołu biegłych M. Ł., która wskazała, iż po tym zatrzymaniu samochód ruszył i rozpedził się do 50 km/h i ponownie gwałtownie zaczął zwalniać (k. 1039) oraz opinii zespołu biegłych z J. K., którzy wskazali, że po ruszeniu

z postoju po przejechaniu odcinka drogi około 540 m po 65 s samochód przestał przyspieszać przy prędkości około 43 km/h i po jeździe ze stałą prędkością w czasie około 30 s ponownie przyspieszył do prędkości 51 km/h, po czym na odcinku 110 m zaczął zwalniać do zatrzymania (k. 1575) oraz ich uzupełniającej opinii, z której wprost wynika, że samochód nie toczył się i nie szarpał, przyspieszał jednostajnie, co wynika z wykresu tarczy tachografu (k. 1782), powodując, iż ustalając stan faktyczny należało i w tej części oprzeć się na wyjaśnieniach D. C.. W tym miejscu zaznaczenia wymaga to, że analiza pierwszych zeznań M. Ł. (1) w powyższym zakresie prowadzi do wniosku, iż odnoszą się one do końcowej fazy ruchu pojazdu M.. Świadek wskazał, że samochód toczył się, szarpał i pracował nierównomiernie, wskazując jednocześnie, że doszło do przejechania w ten sposób około 200-300 metrów (k. 145v). Tak odczytywane zeznania świadka są zbieżne z zapisem tachografu i wnioskami opinii biegłych, wszak jak wskazał K. D. pojazd z prędkości 51 km/h hamował

z opóźnieniem zmiennym od 1,9 m/s² do 0,3 m/s² w czasie około 15 sekund, co wskazywało na silne zaburzenie zasilania silnika z przerwami i szarpnięciami, a jak wynika z „Zestawienia prędkości, opóźnień i przebytej drogi w odstępach jednosekundowych” pojazd M. przebył w tym czasie ponad 100 metrów drogi. Zatem tak odczytywane zeznania świadka w pełni korespondują z pozostałym materiałem dowodowym, a nieścisłości w ocenie przebytej drogi i prędkościach wynikają wyłącznie z możliwości i zdolności obserwacyjnych świadka. Również

i takie okoliczności jak włączenie świateł awaryjnych (potwierdzone zeznaniami

M. Ł.: ”Samochód ruszył i potem zaczął słabnąć. Oskarżony włączył światła awaryjne” k. 1319) oraz zjazd jak najbliżej prawej krawędzi jezdni (również potwierdzone przez M. Ł.: „kolega zjechał jak najbardziej się dało na prawe pobocze” k. 948) uznane zostały przez Sąd za wiarygodne.

Żadnych wątpliwości Sądu co do wiarygodności nie budziły również wyjaśnienia oskarżonego odnoszące się do ostatniej fazy zdarzenia, tj. przebiegu wypadku od drugiego zatrzymania pojazdu. Okoliczności wskazywane przez D. C. w postaci zatrzymania pojazdu, wyskoczenia biegu, nagłego wzrostu obrotów i zadymienia, a następnie uderzenia w pojazd potwierdzają zeznania świadków – innych uczestników zdarzenia i opinie biegłych sporządzone w niniejszej sprawie.

Mając na względzie powyższe rozważania Sąd ustalając stan faktyczny oparł się na zeznaniach M. Ł. (1). Choć zeznania te są częściowo niekonsekwentne, to jednak świadek wyjaśnił przyczyny rozbieżności między nimi, co mając na uwadze ocenę zeznań świadka zaprezentowaną powyżej, skutkowało uznaniem ich za wiarygodne. Świadek w sposób zbieżny przedstawił bowiem jak przebiegała droga, jaką przedmiotowego dnia przebył wraz z oskarżonym, czynności jakie w tym dniu były podejmowane przez oskarżonego i świadka w związku

z kierowaniem pojazdem M. o nr rej. (...) oraz zachowanie się pojazdu przed

i w trakcie zdarzenia. Również w części odnoszącej się do obrażeń jakich doznał świadek na skutek wypadku jego zeznania zasługiwały na pełną wiarygodność.

Za stanowiące podstawę ustalenia stanu faktycznego Sąd uznał również

w pełni wiarygodne zeznania świadków D. S., A. L., I. K., P. S. (1), A. S. (1), S. S., J. K. (1), G. G., Z. B., R. B. i M. P. (1) – będących kierowcami i pasażerami pojazdów uczestniczących w zdarzeniu. Każdy z w/w świadków opisał okoliczności w jakich doszło do zdarzenia, zachowanie kierowców podczas zdarzenia, warunki panujące na drodze

w dniu zdarzenia. Ich zeznania tworzące spójną całość z pozostałym materiałem dowodowym w pełni ze sobą korelują tworząc pełny obraz zdarzenia z dnia 10 lutego 2012r. Analizując ich zeznania Sąd miał jednak w polu widzenia to, że charakter dynamicznego zdarzenia drogowego z ich udziałem powoduje, że w tego rodzaju sprawach zdolność prawidłowego i obiektywnego przedstawienia zarejestrowanych zdarzeń jest znacznie zaburzona, a okoliczności podawane przez świadków (w tym takie wartości jak prędkość i odległość) mogą odbiegać od rzeczywistości i wymagały zweryfikowania w oparciu o inne dowody, w szczególności opinie biegłych sporządzone w niniejszej sprawie. Świadkowie ci przedstawili również w sposób spójny z dokumentacją medyczną i opiniami sądowo-lekarskimi obrażenia, jakich doznali wskutek zdarzenia. W tym zakresie Sąd oparł się również na zeznaniach świadka M. W., który choć nie pamiętał przebiegu zdarzenia, wskazał na obrażenia, jakich doznał wskutek wypadku.

Ustalając stan faktyczny w niniejszej sprawie Sąd oparł się również na dowodach w postaci tarcz tachografów pojazdów uczestniczących w zdarzeniu drogowym. W toku postępowania ich wartość dowodowa nie była kwestionowana przez strony postępowania. Zapisy tarcz tachografów, poddane analizie przez biegłych sądowych, pozwoliły na precyzyjne odtworzenie takich danych jak czas

i prędkość samochodów uczestniczących w zdarzeniu. W szczególności istotne znaczenie dowód ten miał w odniesieniu do ustaleń związanych z kierowanym przez oskarżonego samochodem marki M.. Zapisy tachografu pozwoliły na odtworzenie charakteru jazdy oskarżonego przed zdarzeniem, prędkości z jakimi się poruszał, zatrzymań pojazdu i umiejscowienie powyższych danych w czasie.

Pomocne w ustaleniu stanu faktycznego były również protokoły oględzin pojazdów, badania stanu trzeźwości kierowców, szkice z miejsca zdarzenia wsparte dokumentacją fotograficzną. Dokumenty te sporządzone bezpośrednio po zdarzeniu pomogły odwzorować i odtworzyć przebieg wypadku i stan w jakim znajdowali się kierowcy w nim uczestniczący. Wskazać jednak w tym miejscu należy na to, iż czynności te nie pozwoliły jednak na pełne i jednoznaczne ustalenie wszystkich okoliczności zdarzenia. W szczególności oględziny pojazdu, którym kierował oskarżony, stały się niewystarczające dla ustalenia z całą pewnością przyczyn awarii pojazdu M. o nr rej. (...). O ile bowiem dokonujący oględzin pojazdu wykonał dokumentację fotograficzną, o tyle nie zabezpieczył on komputera pokładowego samochodu, ani nie dokonał odtworzenia danych w nim się znajdujących, co pozwalałoby na pewne ustalenie komunikatów wyświetlających się kierującemu oraz z pewnością pomogłoby w ocenie osobowych źródeł dowodowych w niniejszej sprawie. Takiego zabezpieczenia nie dokonał również organ prowadzący postępowanie przygotowawcze, co wskutek późniejszego wykasowania danych zawartych w przedmiotowym komputerze pokładowym nie pozwoliło na ustalenie

w oparciu o ten dowód, jakie komunikaty były wyświetlane przez samochód M.

w dniu zdarzenia i skutkowało oparciem się w tym zakresie wyłącznie na osobowych źródłach dowodowych.

Pomocna w ustaleniu stanu faktycznego była również zgromadzona w sprawie dokumentacja związana z przeglądami i naprawami samochodu ciężarowego marki M., którym w dniu zdarzenia poruszał się oskarżony. Dokumenty te, których prawdziwości i wiarygodności nie kwestionowała żadna ze stron pomogły w odtworzeniu stanu faktycznego w części związanej ze stanem technicznym pojazdu, zakresem i czasem dokonywania jego napraw i przeglądów.

Ustalając zakres skutków zdarzenia Sąd opierał się na dokumentacji medycznej, protokołach sekcji zwłok ludzkich i opiniach sądowo-lekarskich.

Nic do sprawy nie wniosły zeznania M. J. (2), B. M., P. S. (2) i A. P.. Świadkowie nie będący bezpośrednimi uczestnikami zdarzenia nie posiadali bowiem żadnych istotnych informacji dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Zgodnie z art. 173 k.k. karze podlega ten, kto sprowadza katastrofę w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym zagrażającą życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach. Z kolei odpowiedzialność za

spowodowanie wypadku o jakim mowa w art. 177 k.k. ponosi ten, kto naruszając, choćby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, powoduje nieumyślnie wypadek.

Wypadkiem komunikacyjnym jest zatem zdarzenie mające miejsce w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, wynikające z naruszenia zasad bezpieczeństwa obowiązujących w tym ruchu, którego skutkiem są spowodowane nieumyślnie obrażenia ciała powodujące naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwające dłużej niż 7 dni (średni wypadek komunikacyjny), śmierć albo ciężki uszczerbek na zdrowiu (ciężki wypadek komunikacyjny) [R. A. S., Wypadek

w komunikacji jako przestępstwo w nowym kodeksie karnym, Prok. i Pr. 1998, nr 10, s. 47]. Odpowiedzialności podlega „spowodowanie” wypadku. Znamię czasownikowe jest zatem ujęte w sposób maksymalnie szeroko, obejmując wszelkie sytuacje naruszenia zasady (zasad) bezpieczeństwa w ruchu, skutkujące spowodowaniem u pokrzywdzonego średnich lub ciężkich obrażeń ciała bądź skutkujące jego zgonem.

Przestępną katastrofą w komunikacji jest z kolei zdarzenie w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, w którym kilka osób doznało obrażeń ciała lub powstała poważna szkoda w mieniu, a ponadto zagraża ono życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach. W art. 173 § 1 k.k., inaczej niż w art. 177 § 1 k.k., nie zawarto warunku, aby wymieniony w nim skutek był wynikiem naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu. Nie oznacza to jednak, że ich naruszenie nie należy do znamion przestępstwa. Zaliczenie ich do cech konstytutywnych tego przestępstwa wynika z faktu, że chodzi o zdarzenie mające miejsce w ruchu, w którym rządzą określone reguły postępowania. W literaturze trafnie się akcentuje, że jakkolwiek nie wynika to wprost z przepisów art. 173 k.k., to jednak spowodowanie katastrofy w ruchu wymaga naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu, które stanowią „konieczne dopełnienie ustawowej istoty czynu” [W. Mąciór, Problem przestępstw nieumyślnych na tle aktualnych wymagań teorii i praktyki, Kraków 1968, s. 32].

W ocenie Sądu podstawowe i zasadnicze znaczenie ma zatem w niniejszej sprawie ustalenie, czy oskarżony D. C. będąc uczestnikiem ruchu lądowego naruszył w jakikolwiek sposób zasady bezpieczeństwa w nim obowiązujące.

Zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym to ujęte w odpowiednich przepisach zasady określające sposób korzystania z ruchu, są to zarówno reguły zawarte w przepisach określających porządek poruszania się na szlakach komunikacyjnych i zachowanie się w typowych dla ruchu sytuacjach lub wyrażone przez przyjęte oznakowanie, oświetlenie i sygnalizację, jak i reguły nieskodyfikowane w sposób szczegółowy, a wynikające z wyżej wymienionych przepisów oraz istoty bezpieczeństwa w ruchu, które muszą znaleźć zastosowanie wszędzie tam, gdzie nie ma sprecyzowanego przepisu (wytyczne wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach o przestępstwa drogowe, uchwała SN z dnia 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3-4, poz. 33). Określają one warunki bezpieczeństwa i stanowią konkretyzację ogólnych zasad ostrożności

w zakresie ruchu lądowego, wodnego i powietrznego, obejmując normy gwarancyjne, których przestrzeganie wyłącza lub znacznie ogranicza niebezpieczeństwo występujące w ruchu. Nie muszą pokrywać się one z przepisami ruchu drogowego. Minimalizują one stopień niebezpieczeństwa związanego z uczestnictwem

w poszczególnych dziedzinach ruchu, acz nie eliminują go całkowicie. Nie zawsze określają one zachowanie kierowcy w sposób ścisły, ich przestrzeganie oceniane jest zawsze przez pryzmat konkretnych okoliczności (por. np. postanowienia SN: z dnia

9 grudnia 2003 r., II KK 262/03, LEX nr 83799; z dnia 1 grudnia 2003 r., III KK 339/03, LEX nr 83784; wyroki SN: z dnia 11 marca 2003 r., III KKN 202/01, LEX nr 77005; z dnia 5 stycznia 2000 r., II KKN 419/97, Prok. i Pr.-wkł. 2000, nr 6, poz. 4;

z dnia 17 czerwca 1999 r., IV KKN 740/98, PiP 2000, z. 2, s. 110).

Zachowanie się uczestników ruchu w nietypowych sytuacjach należy oceniać z punktu widzenia zastosowania się do nieujętych szczegółowo reguł i zasad wynikających pośrednio z przepisów o charakterze ogólnym oraz ze zmienności ruchu i jego dynamiki (uchwała pełnego składu Izby Karnej SN z 28 lutego 1975 r.,

V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3-4, poz. 33). Nie jest bowiem możliwe objęcie regulacją szczegółową wszystkich sytuacji, jakie mogą powstać w ruchu i nie mogą one być sformalizowane w formie przepisu.

W ruchu drogowym są skodyfikowane, w ramach ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym, ogólne oraz szczególne zasady bezpieczeństwa. Ogólne zasady odnoszą się z reguły do wszystkich sytuacji, szczególne zaś do określonych zachowań lub manewrów.

Dla przypisania odpowiedzialności karnej D. C. zważenia wymagało zatem to, czy oskarżony choćby nieumyślnie naruszył powyższe zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym.

Treść zarzutu pod jakim znalazł się oskarżony wskazuje na to, iż naruszenie przez niego zasad ruchu drogowego polegać miało na niepowstrzymaniu się od dalszej jazdy pomimo powstania nagłej awarii samochodu i pomimo możliwości zatrzymania pojazdu w bezpiecznym miejscu na pasie awaryjnym.

Nie może budzić żadnych wątpliwości to, że każdy uczestnik ruchu drogowego, pieszy jak i kierujący pojazdem mechanicznym winien stosować się do ogólnej reguły ostrożności w ruchu drogowym. Reguła ta jest określona w art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym. Zgodnie z brzmieniem powyższego przepisu uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani zachować ostrożność albo gdy ustawa tego wymaga - szczególną ostrożność, unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę. Przez działanie rozumie się również zaniechanie.

Każdy kierowca jest zobowiązany do prowadzenia pojazdu samochodowego z należytą ostrożnością, a więc do przedsięwzięcia takich czynności, które zgodnie ze sztuką i techniką prowadzenia pojazdów samochodowych są obiektywnie niezbędne do zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a także powstrzymania się od czynności, które mogłyby bezpieczeństwo zmniejszyć. Stan taki jest uzależniony od znajomości przepisów ruchu drogowego, odpowiedniej kondycji psychicznej i fizycznej w czasie jazdy, odpowiedniego stanu technicznego pojazdu, opanowania sztuki kierowania pojazdem oraz zdolności przewidywania i prawidłowego reagowania podczas jazdy.

Bez wątpienia włączenie się do ruchu niesprawnego pojazdu stwarza „zagrożenie w ruchu drogowym”, gdyż wytwarza taką sytuację, która grozi wystąpieniem ujemnych skutków dla ruchu drogowego. Znajduje to poszerzenie w art. 66 ust. 1 pkt 1 i 6 ustawy Prawo o ruchu drogowym, który stanowi o ciężącym na kierującym obowiązku wyposażenia i utrzymania pojazdu uczestniczącego w ruchu w takim stanie, aby korzystanie z niego nie zagrażało bezpieczeństwu jadących nim osób lub innych uczestników ruchu, zapewniało wygodne oraz pewne posługiwanie się urządzeniami do kierowania i hamowania (art. 66 ust. 1 pkt 1 i 6 ww. ustawy).

Analiza zachowania D. C. w dniu 10 lutego 2012r. prowadzi do wniosku, że w żadnym momencie nie naruszył on zasad bezpieczeństwa w ruchu.

Żadna ze stron niniejszego postępowania nie kwestionował tego, że do pierwszego zatrzymania pojazdu M. o nr rej. (...) doszło w bezpiecznym miejscu – na pasie awaryjnym. W świetle zgromadzonego materiału dowodowego, w tym wyjaśnień samego oskarżonego, nie budziło żadnych wątpliwości to, że oskarżony po zatrzymaniu trwającym 43 sekundy ruszył przedmiotowym pojazdem, by po przejechaniu odcinka około 1200 metrów, już po minięciu końca pasa awaryjnego, wskutek awarii pojazdu zatrzymać się na prawym pasie drogi, gdzie następnie doszło do kolizji z innymi pojazdami. Zważenia wymagało zatem to, czy podejmując decyzję o włączeniu się do ruchu oskarżony, choćby nieumyślnie, naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym.

W fazie poprzedzającej zdarzenie oskarżony prowadził sprawny technicznie pojazd. Nie bez znaczenia w niniejszej sprawie jest bowiem to, iż samochód M. był na bieżąco poddawany badaniom technicznym, przeglądowi i naprawom w uprawnionych do tego podmiotach (vide: zeznania M. P. k. 772-775 oraz dokumentacja serwisowa pojazdu wraz z fakturami VAT). Oskarżony mógł zatem przypuszczać, iż porusza się po drodze sprawnym technicznie pojazdem. Taki

wniosek jest tym bardziej zasadny, gdy zważy się na to, że przedmiotowego dnia oskarżony wraz z M. Ł. (1) poruszali się samochodem M. (...) z Ł. do M.. W trakcie tej trasy samochód poruszał się sprawnie i nie dawał żadnych oznak nieprawidłowego działania. Również po dokonaniu załadunku w M. samochód aż do godziny 22:39, gdy znajdował się on w okolicach 130 km autostrady (...), nie wskazywał żadnych objawów świadczących o jego niesprawności, które można by zauważyć w czasie jazdy i obsługi codziennej pojazdu. Oskarżony do tego momentu tj. do spadku prędkości pojazdu z 88 km/h do 21 km/h o godzinie 22:39, nie wiedział i nie mógł wiedzieć o jakiegokolwiek awarii w pojeździe M..

Dopiero w tym momencie, wskutek zaburzenia sposobu pracy silnika, spadku jego mocy, wyświetlenia konkretnego komunikatu (...) i zmniejszenia prędkości do 0 km/h, oskarżony uświadomił sobie wystąpienie jakiejś nieprawidłowości w działaniu pojazdu. Również w tym czasie zachowaniu D. C. nie można zarzucić nawet nieumyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego, albowiem stwierdzając awarię pojazdu oskarżony korzystając ze znajdującej się na tym odcinku drogi zatoki awaryjnej (pasa awaryjnego) zatrzymał w niej swój pojazd włączając światła awaryjne. Bez wątpliwości i w tym momencie oskarżony zachował się w sposób prawidłowy.

Po zatrzymaniu trwającym 43 sekundy i uruchomieniu silnika oskarżony podjął decyzję o kontynuowaniu jazdy. Zdaniem Sądu i ta decyzja nie naruszyła zasad bezpieczeństwa w ruchu. Świadczy o tym kilka czynników.

Po pierwsze sam pojazd po ponownym uruchomieniu silnika nie dawał już sygnałów istniejącej awarii. Kontrolka (...) w kolorze żółtym na desce rozdzielczej przestała się wyświetlać. Jak wskazał oskarżony, a co potwierdzili biegli w niniejszej sprawie, żółty komunikat jest ostrzeżeniem o jakimś potencjalnym zagrożeniu. Procedurą sprawdzenia, czy jest to rzeczywista wada, jest wyłączenie silnika i po jakimś czasie włączenie go z powrotem. Jeśli po ponownym uruchomieniu silnika komunikat (...) zniknie to oznacza to przemijającą wadę lub jej nieistnienie. Oskarżony zatrzymał się na okres 43 sekund. Czas ten jak wskazali biegli zespołu H. B. jest wystarczający dla sprawdzenia komunikatu (...) w powyższy sposób.

Oskarżony, będąc kierowcą zawodowym, nie miał przy tym realnej możliwości odczytania jakiej usterki dotyczył komunikat (...). Biegli zgodnie wskazywali, że wiedza ta jest tak szczegółowa, że przeciętny kierowca nie może tego opanować (opinia uzupełniająca zespołu H. B.). Nie można zatem uznać, by D. C. na podstawie swego doświadczenia zawodowego mógł przewidzieć dalsze skutki awarii pojazdu. Tym bardziej że w tej fazie zdarzenia pojazd nie dawał innych oznak awarii, nie dymił, a jego komputer nie wyświetlał innych sygnałów na desce rozdzielczej.

Po drugie, w miejscu pierwszego zatrzymania D. C. miał do dyspozycji pas awaryjny, który mógł wykorzystać na sprawdzenie, czy samochód porusza się w sposób prawidłowy. Taki też manewr oskarżony wykonał. Niezrozumiałym jest przy tym czynienie mu zarzutu z tego, iż poruszał się tym pasem w sposób nieprawidłowy, gdyż nie jest dopuszczalne poruszanie się po takim pasie. Jak wskazał zespół biegłych M. Ł., a zatem zespół który krytycznie ocenił działania oskarżonego D. C., w sytuacji wymuszonej takiej jak ta w niniejszej sprawie można ten pas wykorzystać do bezpiecznego poruszania się. Tak też postąpił oskarżony, co w okolicznościach sprawy uznać należało za nienaruszające zasad bezpieczeństwa w ruchu.

Po trzecie, oskarżony zachował szczególną ostrożność włączając się do ruchu. Jak wskazywał oskarżony, a co potwierdził świadek M. Ł. (1), D. C. rozpędzając pojazd po pasie awaryjnym, a następnie częściowo po pasie awaryjnym i pasie drogi sygnalizował szczególną sytuację, w jakiej znalazł się na drodze, poruszając się z włączonymi światłami awaryjnymi, które wyłączył dopiero w późniejszym okresie już po zjechaniu całkiem na prawy pas ruchu z zamiarem kontynuowania jazdy. Taki sposób jazdy świadczy o tym, że oskarżony nie miał pewności, czy samochód się rozpędzi i sprawdzał czy samochód będzie poruszał się w sposób prawidłowy zapewniając sobie możliwość skorzystania z pasa awaryjnego w razie braku możliwości normalnego poruszania się pasem drogi. Oskarżony wykorzystał więc odcinek pasa awaryjnego o długości około 1200 metrów (wszak jak wynika z opinii biegłych pierwsze zatrzymanie miało miejsce kilkadziesiąt metrów od początku pasa awaryjnego – k. 1035v) do „próbnej jazdy” mającej na celu weryfikację możliwości kontynuowania podróży.

Po czwarte, w tym czasie, tj. w czasie poruszania się pojazdu na wysokości pasa awaryjnego, samochód rozpędził się i jechał płynnie. Samochód M., jak wskazują tarcze tachografów i opinie zespołów biegłych H. B. i J. K., w tej fazie ruchu rozpędził się do 51 km/h. Po przejechaniu drogi około 540 m po 65 sekundach samochód przestał przyspieszać przy prędkości około 43 km/h i po jeździe ze stałą prędkością w czasie około 30 s ponownie przyspieszył do prędkości 51 km/h. Biegli stanowczo wskazali przy tym, że samochód ten się nie toczył i nie szarpał, przyspieszał jednostajnie (opinia zespołu biegłych J. K. k. 1782). Kolejny spadek mocy nastąpił już po minięciu pasa awaryjnego (jak wskazał zespół biegłych H. B. miało to miejsce około 74 metry za pasem awaryjnym).

Po piąte, nie bez znaczenia dla oceny podjęcia decyzji o dalszej jeździe i opuszczeniu zatoki awaryjnej, przy uwzględnieniu prawidłowego przyspieszenia pojazdu do prędkości 51 km/h, była świadomość tego, że w pobliżu znajdował się parking samochodowy. Takie działanie oskarżonego, który przy braku wyraźnych sygnałów świadczących o awarii uniemożliwiającej dalszą jazdę, postanowił dojechać do parkingu, gdzie mógłby w razie kolejnych nieprawidłowości w działaniu samochodu sprawdzić przyczynę awarii i uzyskać pomoc, jest w pełni logiczne i w okolicznościach niniejszej sprawy w żaden sposób nie naruszało zasad bezpieczeństwa w ruchu.

Sąd uznał zatem, że decyzja o rozpoczęciu kontynuowania jazdy samochodem M. (...) nie naruszała zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym. 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.

Nie zmienia tego to, że jak wynika z materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie oskarżony przypuszczał, że awaria pojazdu może wynikać z przemarzania filtra paliwa. Biegli zespołu J. w toku ustnej uzupełniającej opinii wskazali bowiem, iż ich stwierdzenia, że oskarżony winien poczekać w zatoce awaryjnej do czasu rozgrzania pojazdu przez czas około 15-30 minut wynikają z ich wiedzy specjalistycznej i trzydziestoletniego doświadczenia zawodowego. W żadnym zaś razie wiedzy o takim postępowaniu nie ma nawet doświadczony kierowca. Zatem nawet przy przyjęciu znajomości właściwości technicznych prowadzonego pojazdu w zakresie możliwości przemarzania filtra nie można oskarżonemu zarzucić tego, że za wcześnie podjął decyzję o kontynuowaniu jazdy. Wręcz przeciwnie, biegli wskazali, że takie zachowanie oskarżonego nie stanowiło naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Zatem zachowanie D. C., który w określonych powyżej warunkach podjął decyzję o kontynuowaniu jazdy, nie odbiegało od zachowania „wzorcowego kierowcy”. Sąd nie podzielił przy tym wniosków opinii zespołu biegłych M. Ł.. Biegli wskazywali, że oskarżony naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu opuszczając pas awaryjny. Wbrew twierdzeniom biegłych nie można uznać, by D. C. „zbagatelizował sygnały” komunikatu (...). Wszak zatrzymał on pojazd po jego wyświetleniu, odczekał pewien czas i dopiero po zgaśnięciu kontrolki (...) podjął decyzję o kontynuowaniu jazdy. Biegli wskazywali przy tym, że sam fakt zapalenia i zgaśnięcia kontrolki nie jest najważniejszy, a istotne było to, że silnik pojazdu nie pracował w sposób prawidłowy. Te twierdzenia biegłych stoją w sprzeczności z odczytem tachografu samochodu M. (...), z którego wynika, że pojazd ten będąc obciążony towarem załadowanym w M. potrafił w stosunkowo krótkim czasie rozpędzić się do 51 km/h. Mając zatem powyższe na uwadze Sąd nie oparł się na wnioskach tej opinii w powyższym zakresie. Wszak samochód oskarżonego nie dawał więcej sygnałów w postaci komunikatu (...) (sami biegli przyznali, że tylko kontrolka (...) w kolorze czerwonym zabrania dalszej jazdy), a samochód oskarżonego wbrew twierdzeniom biegłych włączając się do ruchu po 43-sekundowym zatrzymaniu nie zachowywał się w taki sposób, który wskazywałby na konieczność zaprzestania dalszej jazdy. Również okres jaki oskarżony odczekał po uruchomieniu silnika do czasu rozpoczęcia jazdy, w świetle poczynionych wcześniej rozważań, nie stanowi o naruszeniu przez niego zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym.

Jedynie na marginesie wskazać należy, że nawet przy założeniu braku wyświetlenia przez pojazd M. jakiegokolwiek komunikatu (...) w zachowaniu oskarżonego nie byłoby okoliczności świadczących o naruszeniu przez niego zasad bezpieczeństwa. Oskarżony po uruchomieniu pojazdu dokonał jego sprawdzenia poruszając się wzdłuż zatoki awaryjnej, rozpędził się i w sytuacji gdy samochód nie dawał symptomów awarii podjął decyzję o włączeniu się do ruchu.

Również w kolejnej fazie ruchu pojazdu, a zatem w chwili kolejnego zatrzymania pojazdu M. zachowaniu D. C. nie można zarzucić naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Oskarżony z uwagi na miejsce wypadku nie był w stanie zareagować w inny sposób. Był to odcinek autostrady, gdzie po obu stronach były bariery energochłonne uniemożliwiające zjechanie z pasa ruchu. Nadto czas, w jakim po zatrzymaniu pojazdu doszło do zderzenia (8 sekund), nie pozwolił na skuteczne przedsięwzięcie jakichkolwiek czynności zmierzających do ostrzeżenia innych uczestników ruchu o zaistniałym niebezpieczeństwie (wystawienie trójkąta ostrzegawczego, ostrzeżenie innych kierowców machaniem rąk). Jak wynika z wyjaśnień oskarżonego jedynym manewrem jaki wykonał było zbliżenie się do prawej krawędzi jezdni. W tych okolicznościach oskarżony dochował należytej ostrożności celem uniknięcia losowego zdarzenia w postaci wypadku, a podejmowane przez niego działania nie były sprzeczne z obowiązującymi zasadami bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Powyższe rozważania prowadzą do wniosku, że oskarżony D. C. kierując w dniu 10 lutego 2012r. samochodem M. o nr rej. (...) nie naruszył zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Jego działania dostosowane były do sytuacji, jaka panowała na drodze, a jego decyzje znajdowały uzasadnienie w świetle zachowania się pojazdu, którym kierował. Postawę oskarżonego cechowała ostrożność wymagana przez art. 3 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym. D. C. podejmował działania, które na jego miejscu podjąłby „rozważny kierowca”, czyli osoba która ma odpowiednie przygotowanie teoretyczne i niezbędne doświadczenie w prowadzeniu pojazdu oraz cechuje się starannym i sumiennym wykonywaniem obowiązków. Co więcej w sytuacji włączania się do ruchu po zatrzymaniu pojazdu oskarżony zachował ostrożność kwalifikowaną (art. 17 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym), „polegającą na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie” (art. 2 pkt 22 ustawy Prawo o ruchu drogowym).

Brak stwierdzenia naruszenia przez oskarżonego zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym pociąga za sobą brak znamion czynów zabronionych opisanych w art. 177 k.k. i art. 173 k.k. oraz powoduje, że brak jest w niniejszej sprawie związku pomiędzy naruszeniem przez uczestnika ruchu określonej reguły bezpieczeństwa

a zmaterializowaniem się samego zdarzenia, zaistnieniem skutku polegającego na tym, że sprawca narusza tę regułę ostrożności, która miała zapobiec realizacji czynu zabronionego na tej drodze, na której w rzeczywistości on nastąpił. D. C. zachował ostrożność wymaganą zasadami ruchu drogowego i podjął w konkretnej sytuacji drogowej będącej przedmiotem rozpoznania w niniejszej sprawie wszystkie działania, które obiektywnie były niezbędne do uniknięcia wypadku. Oskarżony postępował zgodnie z ustalonymi zasadami prowadzenia pojazdów przez „modelowego kierowcę”. W okolicznościach niniejszej sprawy, co zostało potwierdzone opinią biegłych J. K., zachowanie oskarżonego było zgodne z tym jak postąpiłby „rozważny kierowca”. Powoduje to, iż działanie oskarżonego nie wypełniło znamion jakiegokolwiek przestępstwa, co skutkowało musiło jego uniewinnieniem od popełnienia zarzucanych mu czynów.

Jedynie na marginesie wskazać należy, że poza zakresem rozważań Sądu z uwagi na granice oskarżenia i ramy postępowania określone treścią zarzutów pozostała ocena zachowania innych uczestników zdarzenia. Zasygnalizowania w tym miejscu wymaga jednak to, iż „zadymienie” w miejscu zdarzenia było widoczne dla innych uczestników ruchu z takiej odległości, że mogli oni podjąć działania obronne. W szczególności świadek A. L., kierujący pojazdem, który jako pierwszy uderzył w samochód kierowany przez oskarżonego, miał realną możliwość podjęcia skutecznych działań obronnych. Jak wynika bowiem z opinii biegłych zespołu (...) K., A. L. decyzję o hamowaniu podjął w czasie około 2 sekund przed zderzeniem, gdy znajdował się w odległości około 47 metrów od tylnej części samochodu M.. Z analizy dokonanej przez biegłych wynika przy tym, że kierowca ten w czasie

około 6 sekund od zatrzymania się samochodu M. nie podjął żadnej reakcji obronnej, gdyby zaś rozpoczął manewr hamowania awaryjnego z odległości 87,5 m i hamował z maksymalnie możliwym opóźnieniem w danych warunkach atmosferyczno drogowych mógłby zatrzymać pojazd przed tylną częścią samochodu M.. Kierowca ten jednak, mimo dostrzeżenia obłoku dymu ograniczającego widoczność, zareagował zbyt późno, gdyż jak sam zeznał nie hamował gwałtownie, bo nie chciał stwarzać zagrożenia dla pojazdów jadących za nim. Możliwość wczesnego dostrzeżenia obłoku „dymu”, który sam w sobie winien w kierowcach wzbudzać szczególną ostrożność i zmniejszenie prędkości w trakcie przejazdu przez obszar o znacznie zmniejszonej widoczności, wynika przy tym z zeznań świadków, z których szczególnego znaczenia w przedmiotowym aspekcie nabierają zeznania świadka I. K., który od momentu dostrzeżenia „ściany mgły” był w stanie przyjąć pozycję embrionalną i pozostawać w tej pozycji przez 4-5 sekund, po których nastąpiło zderzenie pojazdów.

Reasumując wskazać należy, iż D. C. nawet w sposób nieumyślny nie naruszył żadnych reguł bezpieczeństwa w ruchu drogowym, co skutkowało jego uniewinnieniem od popełnienia zarzucanego mu czynu.

O kosztach procesu orzeczono w oparciu o art. 632 pkt 2 k.p.k. obciążając nimi, za wyjątkiem kosztów udziału pełnomocników oskarżycieli posiłkowych, Skarb Państwa.