

Sygn. akt X K 84/17

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 6 lipca 2018 r.

Sąd Rejonowy Gdańsk – Południe w Gdańsku w X Wydziale Karnym

w składzie:

Przewodniczący: SSR Maria Julita Hartuna

Protokolant: Magdalena Sadowska

po rozpoznaniu w dniach 09.06.2017 r., 21.06.2017 r., 31.01.2018 r., 28.03.2018 r., 27.06.2018 r. sprawy:

S. K. (1), syna Z. i K. z domu R., urodzonego (...) w B.

oskarżonego o to że:

w dniu 16 maja 2013 roku w S. na drodze ekspresowej (...) kierując samochodem ciężarowym marki M. o numerze rejestracyjnym (...) nie zastosował należytej ostrożności oraz prędkości jazdy i podczas omijania stojącego na poboczu drogi samochodu osobowego m-ki P. o nr. rej. (...) nie zachowując bezpiecznego odstępu potrącił pieszego znajdującego się na przy lewym boku tego samochodu, w wyniku czego A. N. zmarł śmiercią gwałtowną, nagłą w następstwie doznanych mnogich i ciężkich uszkodzeń ciała,

tj. o czyn z art. 177 § 2 kk

stosując w niniejszej sprawie przepisy kodeksu karnego w brzmieniu obowiązującym przed 01.07.2015 r. w zw. z art. 4 § 1 kk

I. oskarżonego **S. K. (1)** w ramach czynu zarzucanego mu w akcie oskarżenia uznaje za winnego tego, że w dniu 16 maja 2013 roku w S. na drodze ekspresowej (...) kierując samochodem ciężarowym marki M. o numerze rejestracyjnym (...) nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym i spowodował wypadek drogowy w ten sposób, że nie zachował należytej ostrożności oraz prędkości jazdy i podczas omijania stojącego na poboczu drogi samochodu osobowego marki P. o nr. rej. (...) nie zachowując bezpiecznego odstępu potrącił pieszego znajdującego się na przy lewym boku tego samochodu, w wyniku czego A. N. zmarł śmiercią gwałtowną, nagłą, w następstwie doznanych mnogich i ciężkich uszkodzeń ciała, czyn ten kwalifikuje jako występki z art. 177 § 1 i 2 kk i za to skazuje go, a na mocy art. 177 § 2 kk wymierza mu karę 1 (jednego) roku i 6 (sześciu) miesięcy pozbawienia wolności;

II. na mocy art. 69 § 1 i 2 kk, art. 70 § 1 pkt 1 kk wykonanie orzeczonej wobec oskarżonego kary pozbawienia wolności warunkowo zawiesza na okres 3 (trzech) lat tytułem próby;

III. na mocy art. 42 § 2 kk w zw. z art. 43 § 1 kk orzeka wobec oskarżonego środek karny w postaci zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na okres 1 (jednego) roku;

IV. zasądza od oskarżonego S. K. (1) na rzecz oskarżyciela posiłkowego D. N. kwotę 3.945 złotych (trzy tysiące dziewięćset czterdzieści pięć złotych) tytułem zwrotu wydatków związanych z ustanowieniem przez oskarżyciela posiłkowego pełnomocnika w sprawie;

V. na mocy art. 626 § 1 kpk, art. 627 kpk, art. 1, art. 2 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 23 czerwca 1973 r. o opłatach w sprawach karnych (Dz. U. z 1983 r. Nr 49, poz. 223 z późn. zm.) zasądza od oskarżonego na rzecz Skarbu Państwa

koszty sądowe, w tym 5.922,99 zł (pięć tysięcy dziewięćset dwadzieścia dwa złote 99/100) tytułem wydatków oraz 300 zł (trzysta złotych) tytułem opłaty.

Sygn. akt X K 84/17

UZASADNIENIE

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 16 maja 2013 roku w godzinach wczesnopopołudniowych S. K. (1) jechał samochodem ciężarowym marki M. o numerze rejestracyjnym (...), wraz z naczepą o numerze rejestracyjnym (...), wioząc ładunek o wadze około 8 ton. Poruszał się drogą ekspresową (...) w kierunku Ł..

dowody: częściowo: wyjaśnienia oskarżonego S. K. (1) k. 142, 258v.-263v., 611.

W tym samym czasie drogą ekspresową (...) w kierunku Ł. jechał również A. S.. Kierował on samochodem osobowym marki P. o numerze rejestracyjnym (...). W pojeździe oprócz niego znajdowali się P. Z. – zajmujący przednie miejsce pasażera i A. N., zajmujący jedno z tylnych miejsc. Cała trójka jechała na działkę A. S., by wykonać na niej drobne prace porządkowe. W tym celu wieźli na dachu samochodu przymocowane do relingu drewniane listwy. W pewnym momencie, około godziny 12:50, A. N. przez przeszklenie dachu zobaczył, że umocowanie listew się poluzowało i poinformował o tym A. S. radząc, by niezwłocznie przywiązać listwy mocniej, gdyż w przeciwnym razie mogą spaść. Wówczas A. S., znajdując się na 343 kilometrze drogi ekspresowej, zjechał na pobocze, zatrzymując prowadzony przez siebie pojazd tak, że lewymi kołami auta stanął na białej ciągłej linii krawędziowej oddzielającej prawy pas jezdni od pobocza. Nie mógł przy tym zbliżyć się bardziej do skraju drogi, gdyż wówczas zamontowane na skraju pobocza bariery energochłonne uniemożliwiłyby pasażerom otwarcie drzwi pojazdu na szerokość umożliwiającą wyjście z niego. Po zatrzymaniu samochodu mężczyźni stwierdzili, że poprawienie mocowań listew zajmie tylko chwilę, w związku z czym A. S. zaniechał rozstawienia trójkąta ostrzegawczego za autem, poprzestając na włączeniu świateł awaryjnych i pozostał w pojeździe. P. Z. i A. N. wysiedli natomiast z samochodu wykorzystując w tym celu drzwi znajdujące się po prawej stronie pojazdu – P. Z. – przednie, natomiast A. N. - tylne i pośpiesznie zaczęli poprawiać mocowanie ładunku. A. N. nakazał przy tym swojemu wnukowi P. Z., by ten zajął się poprawianiem wiązań po prawej stronie pojazdu, wskazując, że tam jest bezpieczniej, sam przeszedł natomiast na lewą stronę samochodu A. S. i z uwagi na sposób, w jaki zaparkowany był ten pojazd, chcąc mocniej przywiązać listwy, musiał stanąć na skraju prawego pasa jezdni.

dowody: zeznania świadków: P. Z. k. 67v., 261v.-262, 596-599 oraz k. 202-203 akt VIII 1481/14; D. N. k. 60v., 259v.-260, 607-608; częściowo zeznania A. S. k. 35v., 260v.-261v., 591-596 oraz k. 205-206 akt VIII 1481/14.

Gdy A. S. zatrzymał się na skraju drogi, S. K. (1) właśnie zbliżał się do 343 kilometra drogi ekspresowej (...), poruszając się prawym pasem jezdni prowadzącej w kierunku Ł.. Bezpośrednio przed S. K. (1), w odległości około 30 m jechał inny pojazd ciężarowy, którego tył ograniczał mu pole widzenia, zaś lewym pasem jezdni, prowadzącym w tym samym kierunku, S. K. (1) zaczęła wyprzedzać grupa motocyklistów. W tym samym czasie zza jadącego przed S. K. (1) samochodu ciężarowego wyłonił się zaparkowany na poboczu w odległości ok. 70 metrów samochód A. S., zaś po upływie około 2 sekund także stojący po jego lewej stronie A. N.. S. K. (1) nie podjął żadnej reakcji na fakt pojawienia się na drodze pieszego, by ominąć go w bezpiecznej odległości. Mijając go, uderzył prawym lusterkiem kierowanego przez siebie samochodu ciężarowego w głowę A. N. i dopiero wówczas odbił kierownicą w lewo. Element naczepy otarł się wówczas jeszcze o lewy bok pojazdu A. S.. Gdy S. K. (1) zorientował się, co się stało, niezwłocznie zatrzymał kierowany przez siebie samochód na poboczu drogi, zaś A. S. pośpiesznie wysiadł z pojazdu i przystąpił do sprawdzania czynności życiowych A. N., a następnie jego reanimowania. W międzyczasie na miejscu zdarzenia zatrzymały się inne osoby, w tym przejeżdżająca obok O. Ż. i słysząc od jego uczestników, że nie wezwano jeszcze pogotowia ratunkowego, zadzwoniła pod numer alarmowy. Po pojawieniu się na miejscu sanitariuszy pogotowia jeden z nich, widząc, że A. N. leży blisko przedniej części pojazdu A. S., nakazał mu przestawienie samochodu o kilka metrów do tyłu, tak by nie przeszkadzał przy udzielaniu pomocy poszkodowanemu w wypadku. A. S. wykonał to polecenie

i cofając, jednocześnie zbliżył pojazd do barierki energochłonnej. Pomimo kontynuowanej przez zespół pogotowia ratunkowego akcji reanimacyjnej, A. N. zmarł śmiercią gwałtowną, nagłą, w następstwie doznanych mnogich i ciężkich uszkodzeń ciała.

dowody: zeznania świadków: P. Z. k. 67v., 261v.-262, 596-599 oraz k. 202-203 akt VIII 1481/14; O. Ź. k. 70v., 262v.-263v., 609-611; częściowo zeznania A. S. k. 35v., 260v.-261v., 591-596 oraz k. 205-206 akt VIII 1481/14; częściowo wyjaśnienia oskarżonego S. K. (1) k. 142, 258v.-263v., 611; protokół zewnętrznych oględzin zwłok k. 4-7; protokół oględzin miejsca wypadku k. 14-15; szkic miejsca wypadku k. 16-17; dokumentacja fotograficzna k. 27-34; protokół oględzin i otwarcia zwłok k. 91-94; protokół oględzin pojazdów k. 8-9, 10-11, 12-13; opinia z zakresu badań wypadków drogowych k. 72-75; częściowo opinie z zakresu rekonstrukcji wypadku drogowego biegłego W. N. k. 107-131, 290v.-291, 323v.-324v., 612-618, 779-781, 782, 783; częściowo opinie z zakresu rekonstrukcji wypadku drogowego biegłego S. K. (2) k. 666-694, 704-712, 748-756, 781-782, 783, pismo (...) k. 774

Bezpośrednio przed zdarzeniem S. K. (1) poruszał się po prostym odcinku drogi, nieznacznie opadającym w kierunku, w którym znajdował się samochód A. S.. Prędkość, z jaką w momencie uderzenia w A. N. jechał, wyniosła co najmniej 84 km/h, tym samym była wyższa o co najmniej 4 km/h od maksymalnej, dozwolonej w tym miejscu dla samochodów ciężarowych prędkości administracyjnej.

dowody: częściowo wyjaśnienia oskarżonego S. K. (1) k. 142, 258v.-263v., 611; opinie z zakresu rekonstrukcji wypadku drogowego biegłego S. K. (2) k. 666-694, 704-712, 748-756, 781-782, 783.

S. K. (1) był w chwili wypadku trzeźwy, zaś panujące wówczas warunki atmosferyczne – korzystne; było słonecznie, nawierzchnia drogi była sucha, czysta i gładka.

dowody: częściowo wyjaśnienia oskarżonego S. K. (1) k. 142, 258v.-263v., 611; protokół badania stanu trzeźwości k. 3; dokumentacja fotograficzna k. 27-34.

S. K. (1) ma wykształcenie średnie. Jest żonaty i ma troje dzieci pozostających na jego utrzymaniu. Pracuje jako kierowca osiągając z tego tytułu dochód w wysokości 12.000 koron czeskich. Stan jego zdrowia jest dobry. Nie był leczony psychiatrycznie, neurologicznie ani odwykowo. Nie był uprzednio karany za przestępstwa. Popelniał natomiast w ostatnim czasie wykroczenia drogowe: w czerwcu 2017 r. jedno, w 2016 roku trzy, w tym spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym – kolizję drogową oraz przekroczył prędkość o ponad 31 km/h, w 2015 r. – cztery, w tym przekroczenie prędkości o ponad 41 km/h oraz przekroczenie prędkości o ponad 31 km/h.

dowody: dane z rozprawy k. 587-588; dane o karalności k. 623, informacje o wykroczeniach k. 630-632, notatka urzędowa k. 697

Słuchany w charakterze podejrzanego w toku postępowania przygotowawczego S. K. (1) oświadczył, iż rozumie treść stawianego mu zarzutu i nie przyznaje się do popełniania zarzucanego mu czynu. W toku rozprawy S. K. (1) podał, iż nie przyznaje się do popełnienia zarzucanego mu czynu i wskazał, że A. N. znajdował się nie na poboczu, lecz na prawym skraju prawego pasa jezdni, on zaś nie miał możliwości jego dostrzeżenia, gdyż uniemożliwił to jadący przed oskarżonym pojazd ciężarowy.

Z uwagi na wymóg zwięzłości uzasadnienia, przewidziany w art. 424 § 1 kpk, odstąpiono od cytowania całości wyjaśnień oskarżonego, odsyłając w tym zakresie do niżej wskazanych kart akt.

vide: wyjaśnienia oskarżonego S. K. (1) k. 142, 258v.-263v., 611.

Sąd zważył, co następuje:

W świetle całokształtu zgromadzonego w przedmiotowej sprawie materiału dowodowego, w szczególności zeznań P. Z. oraz opinii biegłych z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych, popełnienie przez S. K. (1) przypisanego mu w

punkcie pierwszym uzasadnianego wyroku czynu, jak i wina oskarżonego w tym zakresie, nie budzą w ocenie Sądu wątpliwości.

Za niebudzące wątpliwości uznano zeznania P. Z. – wnuka pokrzywdzonego. Opisał on dokładnie – w szczególności zeznając w toku postępowania przygotowawczego, kiedy to jego pamięć co do okoliczności zajścia niewątpliwie była lepsza, aniżeli później, w toku rozprawy – jak wyglądał jego przejazd drogą ekspresową (...) w dniu 16 maja 2013 roku, z jakich względów A. S. zdecydował się zatrzymać na poboczu drogi, oraz co bezpośrednio przed wypadkiem robił pokrzywdzony i gdzie się znajdował. Oceniając wiarygodność wskazań świadka Sąd zważył, iż nie stronił on od przytaczania okoliczności, które wskazywałyby na współodpowiedzialność A. N. i A. S. za zaistniałe zdarzenie. Świadczyło to ewidentnie o zachowaniu przez świadka obiektywizmu i dokładaniu starań, by przekazać, najpierw organom ścigania, a następnie Sądowi, wszystkich znanych sobie informacji dotyczących zdarzenia, mogących być pomocnymi dla zrekonstruowania stanu faktycznego w sprawie. Warto też zaznaczyć, że świadek nie był w stanie precyzyjnie określić, jakie było usytuowanie zatrzymanego przez A. S. pojazdu względem linii oddzielającej prawy pas ruchu od pobocza, co było jedną z kluczowych spornych kwestii, gdyż świadek przebywał wyłącznie z drugiej strony auta, co zresztą przyznał, nie próbując przedstawiać w tym zakresie własnych, nieopartych spostrzeżeniami sugestii. Z tego też względu depozycje P. Z. w całości uznane zostały za miarodajny dowód na przytoczone okoliczności.

Zgoła odmiennie oceniono natomiast zeznania A. S.. Zdaniem Sądu, wiarę w całości należało dać wyłącznie pierwszym jego zeznaniom, złożonym bezpośrednio po zdarzeniu. Świadek wówczas spontanicznie, bez analizowania sytuacji w kontekście własnej ewentualnej odpowiedzialności za wypadek, odniósł się do okoliczności zajścia. Natomiast zeznając w toku rozprawy A. S. wyraźnie zmodyfikował treść swoich wypowiedzi na potrzeby toczącego się z jego wniosku postępowania o uchylenie prawomocnego mandatu karnego oraz z obawy przed przyjęciem, iż przyczynił się do wypadku. Świadek początkowo podał wprost, iż po zatrzymaniu pojazdu na poboczu włączył światła awaryjne i pozostał w aucie. Zeznając w późniejszym okresie zaczął natomiast utrzymywać, że wysiadł z pojazdu wraz z pokrzywdzonym i jego wnukiem, po czym wyjął z bagażnika trójkąt ostrzegawczy, zamierzając go rozstawić, ale zanim to zrobił, wsiadł z powrotem do auta, by włączyć światła awaryjne i nim podjął jakiegokolwiek inne działania, doszło już do potrącenia A. N.. Wskazana wersja wydarzeń nie tylko kłóci się z pierwotną podaną przez świadka, ale i stoi w rażącej sprzeczności z zeznaniami P. Z. w tym zakresie, jak i z elementarnymi zasadami logicznego rozumowania. P. Z. wyraźnie zaznaczył bowiem, że po zatrzymaniu zapadła decyzja, by nie wystawiać trójkąta ostrzegawczego, „bo to miała być tylko chwila” (k. 67v.). Co więcej, P. Z. dodał, że z tego co pamięta, A. S. wysiadł z samochodu dopiero po wypadku, by podjąć reanimację pokrzywdzonego. W świetle zasad logiki i doświadczenia życiowego wydaje się niezrozumiałym, by A. S. miał wysiąść z pojazdu, zabrać trójkąt ostrzegawczy, ale go nie rozstawić, za to ponownie wsiąść do auta, by włączyć światła awaryjne. Wskazana sekwencja jest kompletnie nieracjonalna, gdyby bowiem rzeczywiście A. S. nosił się z zamiarem rozstawienia trójkąta ostrzegawczego, zrobiłby to raczej niezwłocznie po jego wyjęciu z bagażnika, by nie musieć wielokrotnie przemieszczać się wzdłuż prawej krawędzi jezdni, narażając tym samym na potrącenie, zaś włączenia świateł awaryjnych dokonałby niezwłocznie po zatrzymaniu, a nie dopiero po rzekomym wyjęciu trójkąta, skoro już w momencie zatrzymania pojazdu miał świadomość istnienia zagrożenia i miał zamiar nawet ustawić trójkąt ostrzegawczy.

Podobnie oceniono twierdzenia świadka, iż zatrzymując pojazd na poboczu stanął „przy samej barierce”, tak że po opuszczeniu pojazdu P. Z. i A. N., aby dostać się na tył pojazdu, zmuszeni byli przejść przez barierkę energochłonną (k. 260). W tym względzie w pierwszej kolejności zaznaczenie wymaga, iż gdyby faktycznie odstęp między pojazdem a barierką był tak mały, że uniemożliwiał obu mężczyznom przejście wzdłuż prawego boku samochodu, to niemożliwym byłoby też, aby obaj wysiedli z niego przy użyciu drzwi znajdujących się po prawej stronie, co w świetle tak zeznań samego A. S., jak i P. Z. niewątpliwie uczynili. Ponadto, P. Z. w swoich zeznaniach zaprzeczał, by istniała konieczność przechodzenia wzdłuż auta za barierką ochronną. Ponadto, jak pokazał wynik opinii uzupełniającej z dnia 23 marca 2018 roku, aby zaparkować samochód marki P. o numerze rejestracyjnym (...) na poboczu drogi ekspresowej, na wysokości 343 kilometra, w sposób umożliwiający opuszczenie go przez pasażerów z prawej strony A. S. zmuszony był stanąć lewymi kołami pojazdu na białej ciągłej linii krawędziowej. Tym bardziej, jego zapewnienia, jakoby zatrzymał się w takiej odległości od rzeczonyj linii, że możliwe było poruszanie się pokrzywdzonego wzdłuż jego pojazdu bez

wkraczania na prawy pas jezdni, uznano za podniesione wyłącznie celem usprawiedliwienia własnego zachowania. W tym kontekście warto zauważyć, iż choć A. S. zeznając na omawianą okoliczność, powoływał się w późniejszym okresie (k. 592) na wykonane na miejscu zdarzenia zdjęcia przedstawiające jego pojazd zaparkowany w bliskiej odległości od barierki i jednocześnie kilkadziesiąt centymetrów od ciągłej linii krawężniowej, należało stwierdzić, że zeznając w dniu 09 lutego 2015 roku sam stwierdził, że jeszcze przed wykonaniem wskazanych zdjęć, na polecenie sanitariusza „przestawił pojazd, parkując go bliżej barierki” (k. 260v.). W konsekwencji również i zeznaniom świadka w tym zakresie złożonym w czasie rozprawy nie dano wiary.

Zastrzeżeń Sądu nie budziły natomiast wskazania A. S. dotyczące samego faktu poruszania się przez niego w dniu 16 maja 2013 roku w godzinach wczesnopopołudniowych obwodnicą T. i zatrzymania się na poboczu drogi celem poprawienia mocowań przewożonego na dachu samochodu ładunku. Okoliczności te są bezsporne w świetle pozostałego zebranego w sprawie materiału dowodowego. Podobnie oceniono zeznania świadka odnośnie do jego zachowania po potrąceniu pokrzywdzonego, korespondowały one bowiem tak z zeznaniami P. Z., jak i O. Ż..

Za w pełni wiarygodne uznano natomiast depozycje O. Ż., Sąd analizując ich treść uznał jednak, iż miały one zdecydowanie mniejsze znaczenie dla sprawy aniżeli zeznania P. Z.. O. Ż. pojawiła się bowiem na miejscu zdarzenia już po potrąceniu pokrzywdzonego, oferując A. S. pomoc przy jego reanimowaniu, a następnie zadzwoniła pod numer alarmowy. Siłą rzeczy nie była w stanie odnieść się w sposób kategoryczny do przebiegu przedmiotowego zajścia, mogąc wyłącznie zrelacjonować słowa zasłyszane od innych osób. Niemniej jednak jej zeznania potwierdziły okoliczność, iż jeszcze przed przyjazdem na miejsce zdarzenia funkcjonariuszy Policji, w tym techników, na polecenie jednego z sanitariuszy, A. S. przestawił swój samochód o około 2 metry w tył. Na ocenę wiarygodności zeznań świadka pozytywnie wpłynął przy tym fakt, że O. Ż., zamiast powoływać się na swoje domysły jasno zaznaczała, co do jakich okoliczności nie jest w stanie jednoznacznie się wypowiedzieć. W tym kontekście podnosiła, że nie zwróciła uwagi, na to, czy pojazd kierowany przez A. S. miał włączone światła awaryjne, czy też nie. Nie precyzowała też, jakie miejsce względem barierki zajął samochód A. S. po jego przeparkowaniu.

Analizując treść zeznań P. W., K. T. i P. B. – funkcjonariuszy Policji, którzy wykonywali czynności na miejscu potrącenia – Sąd stwierdził, iż miały one znaczenie dla sprawy wyłącznie w zakresie, w jakim pozwoliły ocenić przydatność dowodową sporządzonego przez techników szkicu i protokołu. Wprawdzie w tym względzie K. T. i P. B., z uwagi na znaczny upływ czasu nie byli w stanie wypowiedzieć się jednoznacznie, jednak P. W. kategorycznie wskazał, że jeżeli pojazd został przestawiony, to położenie pojazdu zostało przyjęte po przestawieniu. Wskazanie to w zestawieniu z pozostałymi dowodami potwierdzającymi jednoznacznie fakt przestawienia pojazdu przez A. S. na polecenie sanitariusza, jeszcze przed przyjazdem Policji, nakazało podać w wątpliwość przydatność sporządzonych przez techników dokumentów do ustalenia stanu faktycznego, w zakresie w jakim odnosiły się one do przedwypadkowego położenia samochodu marki P. o numerze rejestracyjnym (...). Miało to znaczenie dla wniosków, wyciąganych przez biegłych.

Niewielkie znacznie dla postępowania miały zeznania D. N. – syna pokrzywdzonego, gdyż świadek nie miał bezpośredniej wiedzy na temat zajścia będącego przedmiotem niniejszej sprawy, odnosząc się do jego przebiegu, faktycznie przekazywał zatem wyłącznie wersje wydarzeń zasłyszane od innych osób. W konsekwencji, na podstawie jego depozycji potwierdzono wyłącznie fakt, iż w dniu zajścia jego ojciec wraz z P. Z. jechali do W. na działkę A. S., celem wykonania tam drobnych prac remontowych, co jest generalnie bezsporne.

Ponadto Sąd uznał za podstawę ustaleń faktycznych w sprawie dokumenty ujawnione w trybie art. 393 § 1 i 2 kpk w zw. z art. 394 § 1 i 2 kpk, w szczególności w postaci: danych o karalności, dokumentacji zdjęciowej i protokołów zewnętrznych oględzin zwłok, otwarcia i oględzin zwłok, oględzin pojazdów, badania stanu trzeźwości. Ich autentyczność, wiarygodność i rzetelność nie była kwestionowana, zostały one sporządzone przez upoważnione osoby i podmioty, w zakresie ich kompetencji. Za podstawę dokonanych ustaleń wzięto również protokół oględzin miejsca zdarzenia i dołączony do niego szkic, z zastrzeżeniami wynikającymi z oceny depozycji P. W., K. T. i P. B..

Sąd nadto dokonał ustaleń w sprawie również w oparciu o dowody w postaci opinii biegłych z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych – W. N. i S. K. (2).

W kwestii opinii wydanej przez pierwszego z biegłych na wstępie należało zaznaczyć, iż nieprzydatne dla sprawy okazały się początkowe z prezentowanych przez niego wniosków, W. N. doszedł do nich bowiem opierając się m.in. na zeznaniach złożonych przez S. K. (1) przed postawieniem mu zarzutów. Opinia W. N. w tym zakresie, tj. analizująca możliwość dostrzeżenia przez oskarżonego zagrożenia na poboczu drogi, przy założeniu, że dzieliło go od jadącego przez nim pojazdu około 80 metrów (co S. K. (1) podał w toku przesłuchania w charakterze świadka), została więc pominięta, gdyż wykorzystanie zeznań złożonych przez oskarżonego byłoby niedopuszczalne, zwłaszcza że w toku wyjaśnień S. K. (1) zupełnie odmiennie określił tę odległość. Natomiast należało w pełni zaaprobować wnioski zaprezentowane przez wskazanego biegłego, będące wynikiem analizy sytuacji, w ramach której oskarżony poruszał się w odległości 30 metrów od jadącego przed nim samochodu ciężarowego. Dane, na jakich w tym przypadku bazował biegły pochodziły z wyjaśnień oskarżonego i doprowadziły W. N. do konstatacji, iż co do zasady wskazany odstęp był wystarczający na podjęcie przez S. K. (1) reakcji w razie gwałtownego hamowania poprzedzającego go pojazdu i uniknięcie najechania na niego.

W dalszej kolejności, za nielogiczne uznał Sąd stwierdzenie W. N., jakoby nie miało znaczenia dla sprawy, w którym miejscu dokładnie stał pojazd A. S. (k. 291). Biegły argumentował, iż niezależnie od tego, czy stał on w całości na poboczu, czy też częściowo na prawym pasie jezdni, oskarżony miałby możliwość jego dostrzeżenia ze wskazanej przez biegłego odległości 70 metrów. W ocenie Sądu, jest to zbyt, nieuzasadnione uproszczenie. Kwestię tę w sposób obszerny i wielowariantowy przeanalizował biegły S. K. (2) w uzupełniającej opinii pisemnej, wykazując, jakie znaczenie dla możliwości dostrzeżenia zagrożenia na drodze oraz dla możliwości zareagowania na nie miało usytuowanie pojazdu S. K. (1) na pasie jezdni oraz dokładne umiejscowienie auta A. S. na poboczu drogi bądź częściowo na pasie jezdni. Zresztą, na ostatniej rozprawie, podczas konfrontacji biegłych, biegły W. N. poparł wnioski płynące z tej opinii uzupełniającej oraz przedstawiony przez biegłego S. K. (2) tok rozumowania, zatem stwierdzenie W. N., które padło na poprzednim etapie rozpoznania sprawy należało uznać za nieaktualne.

Sąd pominął również opinie W. N. w zakresie, w jakim jej wnioski bazowały na parametrze szerokości pobocza. Biegły oparł się na danych przedstawionych w dokumentacji oględzin miejsca zdarzenia. Natomiast w toku postępowania sądowego, biegły S. K. (2) osobiście dokonał oględzin i pomiarów tego miejsca, wykazując, że faktyczna szerokość pobocza była nieco inna aniżeli wskazana w tej dokumentacji. Informacje pozyskane z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad potwierdziły, że parametr ten od czasu wypadku do chwili oględzin przez biegłego nie uległ zmianie. Miało to wpływ na wyniki niektórych obliczeń, przeprowadzanych przez biegłych, w związku z czym musiały one zostać zaktualizowane w oparciu o zweryfikowane dane, co uczynił biegły S. K. (2). Jak wskazano wyżej, biegły W. N. zaakceptował zaktualizowane wyniki obliczeń kolegi, stąd w żadnej mierze nie budzą one wątpliwości Sądu.

Po poczynieniu powyższych zastrzeżeń, Sąd doszedł do przekonania, że obie opinie biegłych pod względem kwestii technicznych - wyliczeń zadanych wielkości fizycznych, możliwych wariantów przebiegu zdarzenia, ich symulacji - nie są ze sobą sprzeczne, lecz częściowo ze sobą korelują, a częściowo uzupełniają się. Biegli podczas konfrontacji zgadzali się ze sobą w przedmiocie zastosowanych metod oraz uzyskanych wyników. Różnica zdań pomiędzy biegłymi sprowadzała się natomiast do wskazania momentu, w którym z punktu widzenia S. K. (1) powstało zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, które wymagało reakcji oskarżonego. Biegły W. N. upatrywał tego zagrożenia już w momencie, gdy S. K. (1) mógł dostrzec tył zaparkowanego na poboczu pojazdu A. S., natomiast według biegłego S. K. (2) momentem tym było dopiero dostrzeżenie pieszego stojącego przy tym pojeździe na pasie ruchu, którym poruszał się oskarżony. Rozstrzygnięcie tego właśnie sporu jest kluczowe dla oceny, czy w ustalonych warunkach S. K. (1) naruszył jakiegokolwiek zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym czy nie. Niemniej jednak, zdaniem Sądu, kwestia ta jest kwestią prawną, a nie faktyczną, zatem jej rozstrzygnięcie należy tylko i wyłącznie do Sądu orzekającego w niniejszej sprawie, a biegli mogą jedynie przedstawić Sądowi wyliczenia obrazujące parametry jazdy (prędkość, odległość od przeszkody itp.) oraz argumenty na poparcie swoich stanowisk. Tym samym, powyższa rozbieżność w żadnej mierze nie prowadzi do konieczności dyskwalifikacji jednej z opinii; obie zostały uznane za rzetelne w

opisanym wyżej zakresie (co do kwestii technicznych), zaś problem ustalenia momentu zagrożenia bezpieczeństwa Sąd rozstrzygnął samodzielnie.

Przy ustalaniu stanu faktycznego w sprawie pominięto natomiast dowód w postaci dokumentu prywatnego – opinii rzeczoznawcy wydanej na zlecenie oskarżonego. W tym względzie w pierwszej kolejności należy zauważyć, iż dowód z opinii biegłego może być wprowadzony do materiału dowodowego wyłącznie na polecenie organu procesowego, w oparciu o unormowania art. 193 kpk – 201 kpk. Tzw. opinię prywatną można natomiast traktować jako impuls do przeprowadzenia dowodu z opinii biegłego albo środek służący weryfikacji opinii już uzyskanej, dzięki argumentom zawartym w opinii prywatnej. Niemniej jednak, wykorzystanie tego rodzaju dokumentu jest możliwe wtedy, gdy wskazania osoby uważającej się za eksperta i wypowiadającej w danej sprawie są pełne, jasne, logiczne i wewnętrznie niesprzeczne. Tymczasem z dokumentu z dnia 04 lutego 2015 roku, który powstał na zlecenie jednej ze stron procesowych, mającej ewidentny interes w uzyskaniu wniosków o określonej treści, wynika, że sporządzający ekspertyzę rzeczoznawca bazował na szacunkowych danych, zweryfikowanych na późniejszym etapie postępowania, jak i ewidentnie na depozycjach oskarżonego słuchanego jeszcze w charakterze świadka. Co więcej, wyrażał on opinie o świadkach, przemawiające za uznaniem, iż do niektórych z nich jest negatywnie nastawiony (k. 286), co uznano za skrajnie nieprofesjonalne. Wreszcie, co najbardziej dyskwalifikuje ten dokument, szereg wniosków i założeń poczynionych przez autora opinii prywatnej jest całkowicie nielogicznych i sprzecznych z podstawowymi zasadami doświadczenia życiowego, a jako najbardziej dobitny przykład można wskazać przyjęte do obliczeń założenie, iż z samochodu osobowego można wysiąść tylko wówczas, gdy drzwi pojazdu zostaną otwarte na szerokość 90 centymetrów oraz gdy zostanie zachowana 20 centymetrowa „odległość rezerwowa od bariery” (k. 282). W konsekwencji, omawianego dokumentu nie sposób było w żadnej mierze wykorzystać procesowo.

Mając na względzie powyższe rozważania Sąd uznał, iż zasadniczo brak było podstaw, by nie dać wiary wskazaniom oskarżonego odnośnie do przebiegu jego jazdy bezpośrednio przed wypadkiem, w tym co do tego, jakie pojazdy otaczały go w momencie zbliżania się do 343 kilometra drogi ekspresowej (...) i w jakiej odległości od niego się znajdowały. Oskarżony podał w tym względzie, że poruszał się około 30-40 metrów za jadącym przed nim samochodem ciężarowym, czego również nie sposób kwestionować, gdyż żadne dowody tego nie wykluczają. Sąd doszedł też do przekonania, iż oskarżony szczerze odniósł się do kwestii prędkości z jaką jechał – w tym względzie zaznaczył, że swoje słowa opiera na danych wynikających z tachografu. Niemniej jednak, dokonując ustaleń w przedmiocie tej okoliczności Sąd uznał, że bazować należy nie na wyjaśnieniach oskarżonego, lecz na wnioskach z opinii S. K. (2). Biegły przeanalizował dane z tachografu, na jakie powoływał się oskarżony i opierając się na specjalistycznej wiedzy, której brak S. K. (1) zaznaczył, że należy uwzględnić przy ich odczytywaniu błąd pomiarowy, co uniemożliwia ustalenie prędkości, z jaką poruszał się w chwili wypadku S. K. (1), w sposób jednoznaczny i nakazuje przyjąć, że było to nie mniej niż 84 km/h (dane z tachografu wskazują na przedział od 84 km/h do 96 km/h).

Odnosząc się dalej do wskazań oskarżonego dotyczących sposobu, w jaki A. S. zatrzymał się na poboczu, Sąd uznał, iż wobec treści opinii uzupełniającej z zakresu rekonstrukcji wypadków z dnia 23 marca 2018 roku, należało zgodzić się ze stanowiskiem oskarżonego odnośnie do nieprawidłowego naniesienia sposobu ustawienia rzeczowego pojazdu na szkicu sporządzonym na miejscu zdarzenia. Ustalono bowiem, iż by możliwym było opuszczenie pojazdu drzwiami znajdującymi się z prawej strony samochodu, nie mógł on stać w bezpośrednim sąsiedztwie bariery ochronnej. Niewątpliwie, lewe koła samochodu A. S. musiały stać na linii oddzielającej pobocze od pasa jezdni. Trudno rozstrzygnąć, czy słuszna jest sugestia oskarżonego, jakoby większa część bieżników kół znajdowała się na prawym pasie jezdni, przez co samochód A. S. znacznie wystawał poza pas pobocza. Powyższe klóci się z inną częścią depozycji oskarżonego, w której zapewniał, że poprzedzający go pojazd – również ciężarowy, a zatem podobnie szeroki – nie musiał, mijając pojazd A. S., „odbić” w kierunku lewej krawędzi pasa ruchu. Gdyby bowiem rzeczywiście samochód P. o nr. rej. (...) „wystawał” poza pobocze, jak to opisał oskarżony, należałoby oczekiwać, że także ten nieznanый poprzedzający oskarżonego kierowca będzie musiał zmienić tor swojej jazdy, by o niego nie zawadzić. W konsekwencji Sąd, kierując się z jednej strony wyjaśnieniami oskarżonego, a z drugiej - ustaleniami na temat wymiarów jezdni i pojazdów, ustalił taką wersję wydarzeń, zgodnie z którą A. S. zatrzymał się tak, by możliwe było opuszczenie przez pasażerów pojazdu od strony pobocza, co skutkowało przyjęciem, że lewe koła samochodu stały na linii ciągłej

krawędziowej, a jednocześnie pojazd ten był możliwy do ominięcia przez auto ciężarowe jadące przed oskarżonym bez wykonywania widocznych manewrów omijania. Tylko ten wariant ustaleń nie stał w sprzeczności z żadnym uznanym za wiarygodny materiałem dowodowym, a jedynie nie był zgodny ze zbyt daleko idącą, zdaniem Sądu, asekuracyjną deklaracją oskarżonego na temat pozostawiania większej części bieżników kół P. na prawym pasie jezdni.

W pozostałym zakresie Sąd dał wiarę oskarżonemu, nie dostrzegając podstaw do dyskwalifikacji jego twierdzeń.

Przed przejściem do dalszych rozważań odnieść się należy także do kwestii nieuwzględnienia wniosku obrońcy o przeprowadzenie dowodu z eksperymentu procesowego. Wniosek ten został na mocy art. 170 § 1 pkt 4 kpk oddalony, gdyż dowodu tego nie da się przeprowadzić przede wszystkim ze względów bezpieczeństwa. Eksperyment procesowy ma sens tylko wówczas, gdy przeprowadza się go w warunkach zbliżonych do tych, które panowały w czasie zdarzenia będącego przedmiotem postępowania. Zdarzenie miało miejsce na drodze ekspresowej, w warunkach nasilonego ruchu (poruszały się tam wówczas co najmniej dwa samochody ciężarowe, samochód osobowy oraz cała kolumna motocykli, pojazdy jechały ze znacznymi prędkościami (powyżej 80 km/h). Abstrahując już od realnych możliwości pozyskania przez Sąd tak dużej floty samochodowo – motocyklowej oraz szeregu uprawnionych do prowadzenia tych pojazdów kierowców - uczestników eksperymentu oraz konieczności zamknięcia na czas eksperymentu, tj. na kilka godzin, drogi ekspresowej kluczowej dla funkcjonowania transportu w T., wydaje się niewykonalne zapanowanie nad synchronicznym, kontrolowanym poruszaniem się wszystkich tych pojazdów i czynienie jakichkolwiek symulacji. Wreszcie, wątpliwości budzi możliwość oddania przebiegu zajścia przy wykorzystaniu substytutu osoby pokrzywdzonej (trudno powiedzieć, co miałyby nim być, ale oczywiście niedopuszczalnym byłoby narażanie życia jakiegokolwiek żywej osoby poprzez uplasowanie jej przy zaparkowanym pojeździe i ustalanie, w jakich warunkach nie dojdzie do jej potrącenia, a w jakim taki skutek nastąpi). Z powyższych względów przeprowadzenie tego eksperymentu jest dla Sądu orzekającego w niniejszej sprawie praktycznie niewyobrażalne, podobnie jak niesprecyzowane i mgliste są ewentualne korzyści, jakie ten eksperyment miałby przynieść. Sąd orzekający w niniejszej sprawie wprawdzie zdaje sobie w pełni sprawę z tego, że przeprowadzenie eksperymentu zostało wskazane w wytycznych sądu odwoławczego, które z mocy art. 442 § 3 kpk wiążą Sąd I instancji, jednakże, jak słusznie wskazuje się w orzecznictwie sądowym, „Sąd I instancji rozpoznający sprawę w postępowaniu ponownym, mimo związania wskazaniem sądu odwoławczego w myśl art. 442 § 3 kpk, nie jest zwolniony z przestrzegania ogólnych rządzących postępowaniem dowodowym, jak np. normami art. 170 § 1 kpk czy art. 5 § 2 kpk” (postanowienie SN z dnia 4 czerwca 2014 r. w sprawie V KK 65/14; por. również wyrok SN z dnia 22 lipca 2015 r. w sprawie WA 11/15). Przeprowadzeniu eksperymentu w tych okolicznościach sprzeciwia się norma wynikająca z art. 170 § 1 pkt 4 kpk, stąd Sąd – którego stanowisko w tym względzie poparł prokurator oraz oskarżyciel posiłkowy – odstąpił od przeprowadzenia tej czynności. Należy nadto zauważyć, że na miejsce zdarzenia udał się samodzielnie biegły, czyniąc szereg ustaleń weryfikujących dotychczasowy stan wiedzy o parametrach fizycznych tego miejsca. Również oskarżony złożył na rozprawie szereg zdjęć i informacji technicznych, pozwalających na szerszy ogląd sprawy, w tym na lepsze wyobrażenie sobie przebiegu wypadku. W tej sytuacji wykonanie eksperymentu tym bardziej okazało się zbędne.

Przepis art. 177 § 1 kk do odpowiedzialności karnej pociąga tego, kto naruszając chociażby nieумыślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, powoduje nieумыślnie wypadek, w którym inna osoba odniosła obrażenia ciała określone w art. 157 § 1 kk. Surowszej odpowiedzialności, przewidzianej w art. 177 § 2 kk podlega sprawca, jeżeli następstwem wypadku jest m.in. śmierć innej osoby. Niewątpliwym jest, że w wyniku zdarzenia drogowego, w którym udział brał S. K. (1), śmierć poniósł A. N.; skutek ten jest bezpośrednim następstwem obrażeń ciała, jakich doznał wskutek potrącenia go przez lusterko auta ciężarowego kierowanego przez oskarżonego. Z protokołu otwarcia i oględzin zwłok wynika, że pieszy A. N. na skutek wypadku doznał mnogich i ciężkich obrażeń ciała, które spowodowały jego gwałtowny zgon.

Niemniej jednak, przypisanie oskarżonemu odpowiedzialności za przestępstwo jest uzależnione od wykazania, że S. K. (1) naruszył konkretne zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, i że to właśnie to naruszenie doprowadziło do wypadku. Należy jednak nadmienić, że zachowanie oskarżonego nie musi być jedyną, wyłączną przyczyną wypadku - w realiach sprawy jest niewątpliwym, że do jego zaistnienia przyczyniło się także nieprawidłowe zachowanie pieszego, który przebywał na pasie jezdni, którym poruszał się pojazd S. K. (1), oraz postępowanie A. S., który zatrzymał auto w

miejscu niedozwolonym i nie oznakował prawidłowo jego położenia. W ocenie Sądu, S. K. (1) również popełnił jednak błędy, skutkujące koniecznością przypisania mu współodpowiedzialności za zaistniały wypadek drogowy.

Zdaniem Sądu, oskarżony naruszył obowiązujące go zasady ostrożności w dwóch aspektach:

1. poruszał się z nadmierną prędkością
2. zachowując niedostateczny w danych okolicznościach odstęp od poprzedzającego go pojazdu pozbawił się możliwości należytej reakcji na zaistniały na drodze stan zagrożenia.

Ad. 1.

Jak wskazano wyżej, przy okazji omawiania wyjaśnień oskarżonego, w oparciu o opinię biegłego S. K. (2), uwzględniającego możliwy błąd pomiarowy tachografu, ustalono, że prędkość z jaką poruszał się w inkryminowanym czasie S. K. (1) plasowała się w przedziale między 84 km/h a 96 km/h. Mając na uwadze treść art. 5 § 2 kpk Sąd rozstrzygnął nieusuwalną wątpliwość w tym zakresie na korzyść oskarżonego przyjmując, że jechał z minimalną wskazaną przez biegłego prędkością, czyli z prędkością 84 km/h. Prędkość ta była wyższa od administracyjnie dozwolonej w tym miejscu dla samochodów ciężarowych prędkości 80 km/h, zatem oskarżony przekroczył obowiązujące w tym zakresie normy. Choć z reguły przekroczenie prędkości przez kierowcę traktuje się jako umyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w ocenie Sądu, w tym wypadku należało je jednak uznać za nieumyślne. Oskarżony jechał z prędkością zaledwie o 4 km/h wyższą od dozwolonej, do tego poruszał się drogą nieznacznie nachyloną w dół w stosunku do kierunku jego jazdy, a generalnie na tym odcinku utrzymywał prędkość stałą, nie przyspieszał ani nie zwalniał (co wynika z zapisów tachografu), w związku z tym niewielkie zwiększenie prędkości mogło zostać nawet niezauważone przez oskarżonego, który w danym momencie odrobinę mocniej mógł nacisnąć pedał przyspieszenia, albo akurat nie ograniczyć przy użyciu hamulca zjawiska samoczynnego zwiększania prędkości przez auto na spadku drogi. W ocenie Sądu, to drobne naruszenie przepisów wynikało raczej z niedbalstwa oskarżonego, a nie z chęci celowego przyspieszenia jazdy; gdyby S. K. (1) rzeczywiście miał zamiar przyspieszyć, zapewne jechałby znacząco szybciej. Dlatego też Sąd uznał, że S. K. (1) przekraczając nieco dopuszczalną prędkość, naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym (konkretnie: przepis art. 20 ust. 3 pkt 2a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. prawo o ruchu drogowym) nieumyślnie.

Ad. 2

Jak wynika z wyjaśnień S. K. (1), bezpośrednio przed wypadkiem oskarżony poruszał się za innym samochodem ciężarowym, zachowując od niego odległość rzędu 30 metrów. W świetle pozostałego materiału dowodowego nie ma podstaw, by odmówić wiarygodności wyjaśnieniom oskarżonego w tym zakresie.

Jak wynika z obu opinii biegłych, przy danej prędkości, odstęp ten jest najmniejszym odstępem, jaki pozwala kierującemu na zatrzymanie pojazdu przed pojazdem poprzedzającym (bez najechania na niego) w przypadku podjęcia manewru gwałtownego hamowania. Innymi słowy, jest to taki odstęp, który pozwala uniknąć kolizji, przy założeniu, że kierujący pojazdem jadącym z tyłu koncentruje się na zachowaniu pojazdu jadącego przed nim i w przypadku, gdy dostrzeże, iż podejmuje on manewr hamowania (tj. gdy zapalają się tylne światła stop), niezwłocznie gwałtownie hamuje. Opóźnienie reakcji spowodowane zmęczeniem, rozproszeniem kierowcy przez inne wydarzenia na drodze (np. ruch innych pojazdów, ich niebezpieczne, nietypowe zachowania) albo w aucie (np. dzwonek telefonu, komunikat radiowy, przewrócenie się jakiegoś przedmiotu), czy zlekceważenie hamowania podjętego przez poprzedzający pojazd (np. uznanie, że nie jest to gwałtowne hamowanie, a jedynie redukcja prędkości) może skutkować kolizją pojazdów poruszających się w taki sposób. Tym samym, należy zwrócić uwagę na to, iż o ile w teorii odstęp ten jest wystarczający, to w praktyce, biorąc pod uwagę czynniki ludzkie, należy uznać go za niebezpieczny i wystrzegać się jazdy w taki sposób, chyba że kierowca ma absolutną pewność, że warunki na drodze trwale są tak dobre i stabilne, że nie zagraża to bezpieczeństwu jazdy.

W okolicznościach sprawy można ostatecznie uznać, iż na prostym odcinku obwodnicy T., przy dobrych warunkach atmosferycznych, normalnym nasileniu ruchu i dobrej dyspozycji psychofizycznej kierowcy, S. K. (1) miał prawo sądzić, iż jazda w odległości 30 metrów od poprzedzającego pojazdu nie będzie zagrażała bezpieczeństwu uczestników ruchu. Niemniej jednak, założenie to obowiązywało tylko do czasu, kiedy na drodze pojawiły się elementy nietypowe. Pierwszym z nich była kolumna motocyklistów, którzy, jak wskazał oskarżony, mieli się poruszać zarówno prawym, jak i lewym pasem i podejmować manewr wyprzedzania jego pojazdu. W ocenie Sądu, oskarżony musiał dostrzec tę kolumnę znacznie wcześniej aniżeli w momencie, kiedy motocykle znajdowały się na wysokości jego pojazdu, gdyż na prostym odcinku drogi S. K. (1) miał w lusterkach dobrą widoczność do tyłu, a nadto motocykle z pewnością generowały znaczny, charakterystyczny hałas. S. K. (1) miał zatem sporo czasu na uwzględnienie obecności kolumny motocykli przy wyborze taktyki jazdy. Drugim elementem, jaki powinien zwrócić uwagę S. K. (1) i skłonić go do zmiany sposobu jazdy na bardziej bezpieczny, była obecność pojazdu A. S. stojącego na poboczu drogi (czy, jak się później okazało, częściowo wystającego na jezdnię). Oskarżony, jadąc w odległości 30 metrów za poprzedzającym go pojazdem, z prędkością rzędu 84 km/h, mógł zauważyć tył tego pojazdu z odległości nie mniejszej niż 69,9 metrów (vide: wariant 2 opinii uzupełniającej biegłego S. K. k. 751). Przy uwzględnieniu czasu reakcji, wynoszącego w tych okolicznościach (tj. w sytuacji, gdy oskarżony nie był zobowiązany do zachowania szczególnej ostrożności) 1,5 sekundy, oskarżony miał możliwość podjęcia wybranego przez siebie manewru jeszcze zanim znalazł się na wysokości pojazdu A. S.. Jak wyliczył biegły, w czasie reakcji oskarżony pokonał odcinek drogi wynoszący około 33,3 metra (k.685), zatem znajdował się wówczas jeszcze 36,6 metra od P.. W szczególności, S. K. (1) mógł wówczas:

- zmniejszyć prędkość, zwiększając w ten sposób odległość od poprzedzającego go pojazdu, co pozwoliłoby mu szybciej i lepiej obserwować, co dzieje się na jezdni i poboczu przed nim, oraz
- zbliżyć się do osi jezdni, a przez to zwiększyć odległość, w jakiej omijałby pojazd, który zatrzymał się na poboczu, co uczyniłoby manewr omijania bardziej bezpiecznym.

W związku z tym, że oskarżony pomimo zaistnienia tych dwóch okoliczności, nie zmienił taktyki jazdy na bezpieczniejszą, Sąd uznał, że S. K. (1) pozbawił się możliwości należytej reakcji na zaistniały na drodze stan zagrożenia.

Zgodnie natomiast z treścią art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, 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. Przepis ten jest przepisem dość ogólnym, nie określa szczegółowo, jakie zachowanie jest wymagane od kierowcy w sprecyzowanych w nim okolicznościach. Sytuacje, z jakimi spotyka się kierowca na drodze są bowiem tak rozmaite, że ich wyszczególnienie jest wręcz niemożliwe. Dlatego też kierującemu pozostawiono swobodę wyboru sposobu taktyki jazdy, zastrzegając jednocześnie, że ma on „unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa”. Jak od dawna wskazuje się w orzecznictwie, „każdy kierowca jest obowiązany 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 do powstrzymania się od czynności, które mogłyby to bezpieczeństwo zmniejszyć”. (wyrok SN z 16.7.1976 r., VI KRN 135/76, OSNKW 1976, Nr 10-11, poz. 130). W ocenie Sądu, jazda z zachowaniem odstępu na granicy bezpieczeństwa, w sytuacji, gdy na drodze widoczne są przejawy nietypowych, sprzecznych z przepisami, nieprzewidywalnych zachowań innych uczestników ruchu, jest takim działaniem, w rozumieniu powyższego przepisu, którego powinno się unikać, gdyż ewidentnie może spowodować zagrożenie bezpieczeństwa. S. K. (1) naruszył zatem, w ocenie Sądu, przepis art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, przy czym ponownie naruszenie to należy ocenić jako nieumyślne, wynikające z nieprzewidywania konsekwencji swoich zaniechań.

Nadto, należało wykazać, że naruszenie przez oskarżonego zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym pozostaje w związku przyczynowym z zaistniałym wypadkiem, którego następstwem była śmierć A. N.. Sąd miał na uwadze, iż

związek ten nie może być rozumiany tylko jako czasowe lub miejscowe następstwo wydarzeń, ale jako powiązanie wypadku drogowego z poprzedzającym go naruszeniem przez oskarżonego przepisów o ruchu drogowym. Powiązanie to nie może być hipotetyczne ani dorozumiane. Określony zaś w ustawie skutek winien być normalnym, typowym następstwem zachowania się sprawcy. Mając powyższe na względzie, Sąd uznał, iż gdyby oskarżony S. K. (1) podczas jazdy zwalniając zachował większą odległość od poprzedzającego go pojazdu i obserwował uważnie sytuację na drodze, do przedmiotowego zdarzenia w ogóle by nie doszło. Jak wskazano wyżej, oskarżony mógł zauważyć tył tego pojazdu z odległości nie mniejszej niż 69,9 metrów i gdyby zdecydował się na wykonanie jakiegokolwiek manewru, w tym rozpoczęcia hamowania i łagodnej zmiany toru jazdy na bliższy osi jezdni, to przy uwzględnieniu czasu reakcji na poziomie 1,5 sekundy, a także czasu potrzebnego na uruchomienie podzespołów auta (układu kierowniczego i hamulcowego) na poziomie 0,5 s (czas opóźnienia hamowania dla samochodu ciężarowego - k. 684), oskarżony miał nadal możliwość podjęcia i wykonania manewru jeszcze zanim znalazł się na wysokości pojazdu A. S.. Jak wyliczył biegły, w czasie reakcji oskarżony pokonał odcinek drogi wynoszący około 33,3 metra (k.685), czyli w ciągu 0,5 s pokonałby dalsze 11,1 m, zatem znajdowałby się wówczas jeszcze co najmniej 25 metrów od P.. Odcinek ten z pewnością umożliwiłby S. K. (1) płynne odsunięcie jego pojazdu od auta, przy którym stał A. N.. Jak wiadomo, pokrzywdzony został uderzony lusterkiem auta S. K. (1), czyli elementem najbardziej wystającym (na około 40 cm) z prawej strony. Gdyby tor jazdy S. K. (1) był zaledwie o 40 cm oddalony w stronę osi jezdni, do wypadku by w ogóle nie doszło. Szerokość jezdni wynosiła 3,5 metra, zaś szerokość pojazdu prowadzonego przez oskarżonego 2,55 metra (wliczając lusterka – bez lusterek 2,376 m – vide k. 693); gdyby S. K. (1) jechał swoim pasem ruchu, przy osi jezdni, pozostałaby szerokość ok. 1 metra na obrys lewego boku P., wystający poza pobocze, oraz na obszar ruchu pieszego, co byłoby całkowicie wystarczające, w ocenie Sądu, do uniknięcia zderzenia (podobnie jak zderzenia uniknął pojazd ciężarowy jadący przed oskarżonym).

Gdyby więc oskarżony nie naruszył zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, przedmiotowy wypadek drogowy, pomimo ewidentnie niewłaściwego zachowania A. N. by nie zaistniał. Konsekwentnie zatem Sąd uznał, że pomiędzy naruszeniem przez oskarżonego zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, a wypadkiem będącym przedmiotem niniejszego postępowania, niewątpliwie zachodzi związek przyczynowy. Konsekwencją tego, było ustalenie w punkcie pierwszym wyroku, że oskarżony dopuścił się popełnienia zarzucanego mu czynu.

Zdaniem Sądu, oskarżonemu S. K. (1) przypisać można winę w popełnieniu omawianego czynu. Oskarżony jest podmiotem zdolnym ze względu na wiek do ponoszenia odpowiedzialności karnej, a zgromadzony w sprawie materiał dowodowy nie dostarcza podstaw do przyjęcia, iż w chwili czynu oskarżony był niepoczytalny lub znajdował się w anormalnej sytuacji motywacyjnej. Miał więc oskarżony obiektywną możliwość zachowania się w sposób zgodny z obowiązującym porządkiem prawnym, czego jednak nie uczynił, i z tego tytułu zasadnie postawić mu można zarzut.

Przechodząc do omawiania kwestii związanych z wymiarem kary, w pierwszej kolejności wyjaśnić należy, dlaczego Sąd w niniejszej sprawie zastosował przy orzekaniu przepisy kodeksu karnego w brzmieniu obowiązującym przed 01 lipca 2015 roku w zw. z art. 4 § 1 kk. W związku z tym, że przepisy kodeksu karnego obowiązujące w czasie popełnienia przez S. K. (1) przypisanego mu w wyroku czynu zostały w istotny sposób zmienione ustawą z dnia 20 lutego 2015 r. o zmianie ustawy - Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz.U.2015.396), należało rozstrzygnąć kwestię tzw. konkurencji ustaw, czyli rozstrzygnąć, która z ustaw byłaby dla oskarżonego względniejsza. Stosownie do zgodnego stanowiska doktryny i orzecznictwa, które Sąd orzekający w sprawie w pełni podziela, ocena, która z konkurujących ustaw jest względniejsza dla oskarżonego, zawsze wymaga uwzględnienia okoliczności konkretnej sprawy (vide: uchwała SN z dnia 24 listopada 1999 r., I KZP 38/99, OSNKW 2000, nr 1-2, poz. 5). Aprobując przytoczony pogląd, Sąd orzekający w sprawie dostrzegł, iż generalnie sytuacja oskarżonego w obu stanach prawnych jest podobna, zagrożenie karne przewidziane w art. 177 § 2 kk jest bowiem identyczne. Niemniej jednak, mając na względzie okoliczności sprawy, w tym w szczególności fakt możliwego przyjęcia względem S. K. (1), w obliczu jego uprzedniej niekaralności, pozytywnej prognozy kryminologicznej, Sąd założył, iż wobec oskarżonego w razie wymierzenia mu kary pozbawienia wolności zastosowanie winna znaleźć instytucja warunkowego zawieszenia wykonania wymierzonej mu kary, o czym szerzej będzie mowa w dalszej części uzasadnienia. Tymczasem obecnie obowiązujące przepisy nie dopuszczają możliwości warunkowego zawieszenia wykonania kary pozbawienia wolności orzeczonej w wymiarze przekraczającym rok (art.

69 § 1 kk w brzmieniu obowiązującym od 1 lipca 2015 r.), podczas gdy zgodnie z treścią art. 69 § 1 kk w brzmieniu z daty popełnienia przez oskarżonego przypisanego mu w wyroku przestępstwa, możliwość taka istniała w stosunku do kar pozbawienia wolności orzeczonych na okres nie przekraczający dwóch lat. Biorąc więc pod uwagę, iż w świetle okoliczności sprawy, wymierzenie oskarżonemu kary pozbawienia wolności przekraczającej jeden rok jawiło się jako wysoce prawdopodobne, należało stwierdzić, że na gruncie przepisów obowiązujących w dacie wyrokowania jej warunkowe zawieszenie nie byłoby możliwe. Tym samym Sąd uznał, iż przepisy obowiązujące obecnie są mniej korzystne dla oskarżonego niż przepisy dotychczasowe i w konsekwencji – że w niniejszej sprawie zastosować należało przy orzekaniu przepisy kodeksu karnego w brzmieniu obowiązującym przed 1 lipca 2015 roku, na podstawie art. 4 § 1 kk.

Wymierzając oskarżonemu karę za przypisane mu przestępstwo, Sąd uwzględnił wszelkie okoliczności, jakie nakazuje brać pod uwagę przepis art. 53 § 1 kk, zgodnie z którym Sąd wymierza karę według swojego uznania, w granicach przewidzianych przez ustawę, bacząc, by jej dolegliwość nie przekraczała stopnia winy, uwzględniając stopień społecznej szkodliwości czynu oraz biorąc pod uwagę cele zapobiegawcze i wychowawcze, które ma osiągnąć w stosunku do skazanego, a także potrzeby w zakresie kształtowania świadomości prawnej społeczeństwa.

Zgodnie z brzmieniem przepisów stanowiących podstawę skazania S. K. (1), podlegał on karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do 8 lat. Uwzględniając przywołane powyżej dyrektywy wymiaru kary z art. 53 kk, Sąd doszedł do przekonania, iż najwłaściwszą karą dla oskarżonego za przypisany mu czyn będzie kara jednego roku i sześciu miesięcy pozbawienia wolności. Niewątpliwie na niekorzyść oskarżonego przemawiał fakt, iż ujemnym następstwem popełnionego przez niego czynu była śmierć człowieka, a nie jedynie ciężki uszczerbek na zdrowiu. Jednocześnie należało zauważyć, że w przypadku S. K. (1) istnieje szereg okoliczności łagodzących. Oskarżony naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym nieumyślnie, a waga tych naruszeń obiektywnie nie była znaczna, choć doprowadziła do tragicznych skutków. S. K. (1) nie figuruje w kartotece karnej, prowadzi ustabilizowany tryb życia i ma właściwy stosunek do pracy. Nadto, co istotne, przy wymiarze kary nie można tracić z pola widzenia faktu, że do zaistnienia wypadku w dużej mierze przyczynił się sam pokrzywdzony, który wyszedł na pas jezdni, po którym poruszały się ze znaczną prędkością pojazdy, mimo że było to zabronione oraz mimo że w żaden sposób nie zapewnił sobie możliwości minimalnie bezpiecznego wejścia na jezdnię (nie wystawił trójkąta ostrzegawczego, nie posiadał odzieży odblaskowej, nie zapewnił sobie pomocy osoby trzeciej, która ostrzegalaby przed zagrożeniem jadące w tym kierunku pojazdy itp.). Nie bez znaczenia dla nastąpienia wypadku było także postępowanie A. S., który zatrzymał się w miejscu niedozwolonym i zezwolił towarzyszącym mu mężczyznom na poprawianie ładunku na dachu auta w niebezpiecznych warunkach. Wobec takich okoliczności, kara pozbawienia wolności orzeczona wobec S. K. (1) powinna wprawdzie wyraźnie przekraczać minimalny, przewidziany ustawą wymiar, ale nie może zostać ustalona na wygórowanym poziomie, w szczególności nie powinna nawet zbliżać się do jednej czwartej maksimum kary, gdyż byłaby uznana za nadmiernie surową. Kara 1 roku i 6 miesięcy pozbawienia wolności, w ocenie Sądu, spełnia te warunki.

Jednocześnie, biorąc pod uwagę, iż wymierzona oskarżonemu kara pozbawienia wolności nie przekracza dwóch lat, jak też mając na uwadze warunki i właściwości osobiste oskarżonego Sąd uznał, iż kara pozbawienia wolności spełni swoje funkcje nawet wówczas, gdy jej wykonanie zostanie warunkowo zawieszona. Choć bowiem naruszenie norm prawnych, jakiego dopuścił się oskarżony, głównie z uwagi na jego następstwa należy uznać za poważne, to w żadnym nie może ono świadczyć o zdemoralizowaniu S. K. (1). Jego przestępcze zachowanie nie wynikało przecież z celowego działania, ale niezachowania ostrożności wymaganej w danych okolicznościach. Z tych też względów, Sąd na podstawie art. 69 § 1 i 2 kk oraz art. 70 § 1 pkt 1 kk warunkowo zawiesił wykonanie orzeczonej wobec oskarżonego kary pozbawienia wolności na okres 3 lat tytułem próby. Orzeczony okres próby pozwoli, w ocenie Sądu, skutecznie zweryfikować przyjętą, pozytywną prognozę kryminologiczną co do przyszłej postawy oskarżonego.

Sąd stwierdził również, iż w przedmiotowej sprawie zasadnym i koniecznym będzie skorzystanie z unormowania art. 42 § 1 kk, pozwalającego nałożyć na sprawcę występku związanego ze sprowadzeniem niebezpieczeństwa w komunikacji, zakazu prowadzenia pojazdów. Środek ten orzeka się w latach, od 1 roku do 15 lat (art. 42 § 1 kk w zw. z art. 43 § 1 kk). Sąd analizując okoliczności sprawy, doszedł do przekonania, iż chociaż oskarżony

występuje obecnie przed Sądem jako osoba niekarana, ma na koncie popełnienie szeregu wykroczeń drogowych. W szczególności w czerwcu 2017 r. oskarżony popełnił jedno tego rodzaju wykroczenie, w 2016 roku trzy, w tym spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym – kolizję drogową oraz przekroczył prędkość o ponad 31 km/h, w 2015 r. – cztery, w tym przekroczenie prędkości o ponad 41 km/h oraz przekroczenie prędkości o ponad 31 km/h. Powyższe wskazuje na to, iż naruszenie przez oskarżonego zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym nie było incydentalne. Oskarżony jest zawodowym kierowcą, jeździ bardzo dużo, zatem można oczekiwać, że z uwagi na wysoki stopień profesjonalnego przygotowania i ponadprzeciętne doświadczenie zawodowe będzie to czynił prawidłowo, bezpiecznie i będzie stanowił w tym względzie wzór dla innych uczestników ruchu. Tymczasem oskarżony wydaje się lekceważyć obowiązujące w ruchu drogowym przepisy, doprowadzając do niebezpiecznych zdarzeń drogowych. W tej sytuacji czasowe wyeliminowanie oskarżonego z udziału w ruchu drogowym w charakterze kierowcy powinno uświadomić S. K. (1), że przestrzeganie zasad bezpieczeństwa jest wymogiem bezwzględny i konieczny, zarówno dla dalszego wykonywania przez niego zawodu kierowcy, jak i dla prowadzenia pojazdów na własne potrzeby. Zakaz został orzeczony w minimalnym wymiarze, jako że Sąd miał na względzie skutki, jakie dla S. K. (1) wiązałyby się z pozbawieniem uprawnień do kierowania pojazdami na okres dłuższy niż rok (konieczność ponownego uzyskiwania wszystkich dotąd zdobytych uprawnień, trudności z utrzymaniem rodziny), a także okoliczności wypadku: nieumyślność naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym czy przyczynienie się pokrzywdzonego do zaistnienia zdarzenia.

W punkcie IV wyroku Sąd zasądza od oskarżonego S. K. (1) na rzecz oskarżyciela posiłkowego D. N. kwotę 3.945 zł tytułem zwrotu wydatków związanych z ustanowieniem przez oskarżyciela posiłkowego pełnomocnika w niniejszej sprawie, według złożonego spisu kosztów. Przy ustalaniu jego wysokości Sąd wziął pod uwagę etap postępowania, na którym pełnomocnik został ustanowiony, tryb i ilość terminów rozpraw, w których brał udział i uznał, że żądane wynagrodzenie nie przekracza przewidzianego ustawą maksimum.

W punkcie V uzasadnianego wyroku, Sąd na mocy art. 626 § 1 kpk, art. 627 kpk, art. 1, art. 2 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 23 czerwca 1973 r. o opłatach w sprawach karnych (Dz. U. z 1983 r. Nr 49, poz. 223 ze zm.) zasądził od oskarżonego na rzecz Skarbu Państwa koszty sądowe, obejmujące w szczególności koszty uzyskania opinii biegłych, korespondencji, obrony świadczonej na rzecz oskarżonego z urzędu oraz zwrotu wydatków związanych ze stawiennictwem świadków. Sąd zważył, iż wskazane przepisy stanowią, że w orzeczeniu kończącym postępowanie sąd zawsze określa, kto je ponosi. Zgodnie z wolą ustawodawcy, od skazanych w sprawach z oskarżenia publicznego sąd zasądza koszty sądowe na rzecz Skarbu Państwa. Ponadto, Sąd przy rozstrzyganiu tej kwestii kierował się ogólną zasadą sprawiedliwego postępowania, zgodnie z którą każdy, kto przez swoje zawinione zachowanie spowodował wszczęcie postępowania karnego, zobowiązany jest do poniesienia jego kosztów. Sąd nie znalazł żadnych podstaw do zwolnienia S. K. (1) z przedmiotowego obowiązku. Oskarżony jest ze względu na wiek i stan zdrowia zdolny do pracy zarobkowej i osiąga stały miesięczny dochód, brak jest zatem podstaw do przyjęcia, że uiszczenie kosztów sądowych byłoby dla niego zbyt uciążliwe ze względu na jego sytuację majątkową.