

# WYROK

## W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 15 czerwca 2015 r.

Sąd Okręgowy w Białymstoku w III Wydziale Karnym w składzie:

Przewodniczący SSO Szczęsny Szymański

Protokolant Beata Wojno

w obecności Prokuratora Andrzeja Stelmaszuka

po rozpoznaniu na rozprawie w dniach 12 maja 2014 r., 10 czerwca 2014 r., 13 czerwca 2014 r., 20 października 2014 r., 24 listopada 2014 r., 9 kwietnia 2015 r. i 9 czerwca 2015 r. sprawy

**T. S.**, syna S. i A. z domu K., urodzonego (...)

### **oskarżonego to że:**

I. w dniu 15 września 2010r. ok. godz.1.40 w miejscowości R. na trasie (...) B. – J., rejonu (...), nieumyślnie spowodził katastrofę w ruchu lądowym zagrażającą życiu i zdrowiu wielu osób w ten sposób, że będąc kierowcą samochodu ciężarowego marki (...) o nr.rej. (...) jadącego w stronę B., nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez nie zachowanie wymaganej ostrożności i nieuważne obserwowanie przedpola jazdy, wskutek czego przekroczył podwójną linię ciągłą na osi jezdni i zjechał kierowanym pojazdem częściowo na przeciwny pas ruchu, gdzie doprowadził, podczas podjętego manewru hamowania, do zderzenia bocznego swojego pojazdu z jadącym z naprzeciwka swoim pasem ruchu samochodem typu bus marki (...) o nr. rej. (...), którym jechali: kierowca - Y. D. oraz pasażerowie - V. S., V. Y., A. C. i K. D., a następnie zjechawszy po tym zderzeniu na przeciwny asfaltowy pobocze jezdni doprowadził na nim do zderzenia swojego pojazdu z jadącym z naprzeciwka samochodem typu bus marki (...) o nr.rej. (...), którym jechali: kierowca - I. C. oraz pasażerowie: L. K., S. V. i T. T., w wyniku czego V. S., I. C., L. K., S. V. i T. T. ponieśli śmierć na miejscu zdarzenia z powodu doznanego urazu czaszkowo-mózgowego, V. Y. doznała: urazu głowy ze wstrząśnieniem mózgu, złamania kości nosa, złamania wyrostka stawowego górnego prawego kręgu Th1, złamania żeber I, II po stronie prawej i I po stronie lewej, stłuczenia szczytów obu płuc i odmy opłucnowej szczytowej obustronnej, co spowodowało naruszenie czynności narządów ciała trwające dłużej niż 7 dni, zaś A. C. doznał ogólnych potłuczeń, co spowodowało naruszenie czynności narządów ciała trwające nie dłużej niż 7 dni,

### **tj. o czyn z art. 173 § 4 k.k. w zb. z art.177 § 1 k.k.**

**Y. D.**, syna N. i O. z domu A., urodzonego (...) w M.,

### **oskarżonego o to, że:**

II. w dniu 15 września 2010r. ok. godz.1.40 w miejscowości R. na trasie (...) B. – J., rejonu (...), nieumyślnie spowodził katastrofę w ruchu lądowym zagrażającą życiu i zdrowiu wielu osób w ten sposób, że będąc kierowcą jadącego od strony B. samochodu typu bus marki (...) o nr. rej. (...), którego pasażerami byli: V. S., V. Y., A. C. i K. D. umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez dokonanie manewru wyprzedzenia jadącego przed nim w tym samym kierunku samochodu marki (...) o nr.rej. (...) mimo obowiązującego w tym miejscu zakazu dokonywania takich manewrów – podwójnej linii ciągłej na osi jezdni – oraz mimo braku wystarczającego odcinka drogi pozwalającego na bezpieczne wykonanie tego manewru, wskutek czego doprowadził kierowcę jadącego z naprzeciwka samochodu ciężarowego marki (...) o nr.rej.(...) do podjęcia gwałtownego manewru obronnego hamowania i do utraty panowania nad hamowanym pojazdem, a następnie – do zderzenia bocznego obu powyższych pojazdów, zjechania samochodu

marki (...) na przeciwne asfaltowe pobocze jezdni i zderzenia się go tam z jadącym z naprzeciwka samochodem typu bus marki (...) o nr.rej. (...), którym jechali: kierowca - I. C. oraz pasażerowie – L. K., S. V. i T. T., w wyniku czego V. S., I. C., L. K., S. V. i T. T. ponieśli śmierć na miejscu zdarzenia z powodu doznanego urazu czaszkowo-mózgowego, V. Y. doznała: urazu głowy ze wstrząśnieniem mózgu, złamania kości nosa, złamania wyrostka stawowego górnego prawego kręgu Th1, złamania żeber I, II po stronie prawej i I po stronie lewej, stłuczenia szczytów obu płuc i odmy opłucnowej szczytowej obustronnej, co spowodowało naruszenie czynności narządów ciała trwające dłużej niż 7 dni, zaś A. C. doznał ogólnych potłuczeń, co spowodowało naruszenie czynności narządów ciała trwające nie dłużej niż 7 dni,

**tj. o czyn z art. 173 § 4 k.k. w zb. z art. 177 § 1 k.k.**

1. W ramach czynu opisanego w **pkt. I** oskarżonego **T. S.** uznaje za winnego tego, że: w dniu 15 września 2010r. ok. godz.1.40 w miejscowości R. na trasie (...) B. – J., rejonu (...), nieumyślnie spowodował katastrofę w ruchu lądowym zagrażającą życiu i zdrowiu wielu osób, której następstwem była śmierć pięciu osób w ten sposób, że będąc kierowcą samochodu ciężarowego marki (...) o numerze rejestracyjnym (...), jadąc w stronę B., nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez przekroczenie lewymi kołami osi jezdni w miejscu oznaczonym podwójną linią ciągłą po czym wykonując manewr powrotu na prawy pas jezdni doprowadził do rozkołysania samochodu i gwałtownie zjechał kierowanym pojazdem częściowo na lewy pas ruchu gdzie, podczas podjętego manewru hamowania, doprowadził do zderzenia bocznego swojego pojazdu z jadącym z naprzeciwka swoim pasem ruchu samochodem typu bus marki (...) o nr. rej. (...), którym jechali: kierowca - Y. D. oraz pasażerowie - V. S., V. Y., A. C. i K. D., a następnie zjechawszy po tym zderzeniu na asfaltowe pobocze po lewej stronie jezdni doprowadził na nim do zderzenia swojego pojazdu z jadącym z naprzeciwka samochodem typu bus marki (...) o numerze rejestracyjnym (...), którym jechali: kierowca - I. C. oraz pasażerowie: L. K., S. V. i T. T., w wyniku czego V. S., I. C., L. K., S. V. i T. T. ponieśli śmierć na miejscu zdarzenia z powodu doznanego urazu czaszkowo-mózgowego, V. Y. doznała: urazu głowy ze wstrząśnieniem mózgu, złamania kości nosa, złamania wyrostka stawowego górnego prawego kręgu Th1, złamania żeber I, II po stronie prawej i I po stronie lewej, stłuczenia szczytów obu płuc i odmy opłucnowej szczytowej obustronnej, co spowodowało naruszenie czynności narządów ciała trwające dłużej niż 7 dni, Y. D. doznał: wstrząśnienia mózgu, złamania jarzmowo-szczękowego po stronie lewej z przemieszczeniem odłamów, złamania lewego wyrostka kłykciowego i trzonu żuchwy w okolicy siekaczy dolnych prawych z przemieszczeniem odłamów, złamania wyrostka poprzecznego kręgu C7 i Th1 po stronie lewej, złamania I żebra lewego, rany dłoni lewej, mnogich powierzchownych obrażeń barku i ramienia lewego oraz rany przewodu słuchowego zewnętrznego lewego, co spowodowało naruszenie czynności narządów ciała trwające dłużej niż 7 dni, zaś A. C. doznał ogólnych potłuczeń, co spowodowało naruszenie czynności narządów ciała trwające nie dłużej niż 7 dni, tj. czynu z art. 173 § 4 k.k. w zb. z art.177 § 1 k.k. i za to na podstawie art. 173 § 4 k.k. w zb. z art. 177 § 1 k.k. w zw. z art. 11 § 2 k.k. skazuje go, zaś na podstawie art. 173 § 4 k.k. w zw. z art. 11 § 3 k.k. wymierza mu karę 5 (pięciu) lat pozbawienia wolności.

2. Na podstawie art. 42 § 1 k.k. orzeka wobec oskarżonego **T. S.** zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na okres 5 (pięciu) lat.

3. Na podstawie art. 63 § 1 k.k. zalicza na poczet orzeczonej wobec oskarżonego **T. S.** kary pozbawienia wolności okres rzeczywistego pozbawienia wolności w sprawie w dniach od 15 września 2010 r. do 17 września 2010 r.

4. Na podstawie art. 63 § 2 k.k. na poczet orzeczonego wobec oskarżonego **T. S.** środka karnego zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych zalicza okres stosowania środka zapobiegawczego w postaci nakazu powstrzymania się od prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w dniach od 17 września 2010 r. do 18 października 2010 r.

5. Oskarżonego **Y. D.** uniewinnia od popełnienia zarzucanego mu czynu opisanego w **pkt. II.**

6. Zwalnia oskarżonego **T. S.** od ponoszenia kosztów sądowych.

7. Kosztami procesu w części dotyczącej oskarżonego **Y. D.** obciąża Skarb Państwa.

## UZASADNIENIE

### ***Odnośnie czynu zarzucanego T. S.***

Na podstawie zgromadzonego w toku postępowania i ujawnionego w trakcie rozprawy głównej materiału dowodowego Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 15 września 2010r. około godziny 1.40 w miejscowości R. na trasie (...) B. – J., na prostym odcinku drogi w obszarze niezabudowanym, jechał od strony B. mikrobus marki (...) o białoruskim numerze rejestracyjnym (...) (zwany dalej **busem A**). Jego kierowcą był obywatel Białorusi Y. D.. Pasażerami byli również obywatele Białorusi K. D. – żona kierowcy, oraz V. S., V. Y. i A. C..

Bezpośrednio za tym pojazdem w tym samym kierunku jechał kolejny bus marki (...) o białoruskim numerze rejestracyjnym (...), którym podróżowali obywatele białoruscy: kierowca I. C. oraz pasażerowie – L. K., S. V. i T. T. (zwany dalej **busem B**).

Z przeciwka – od strony W. w stronę B. jechał samochód ciężarowy marki (...) o numerze rejestracyjnym (...). Kierowcą tego samochodu był T. S.. Zbliżając się do pierwszego z busów prowadził on samochód ciężarowy w tego sposób, że lewymi kołami samochód przekraczał oś jezdni o około 0,5 m. Samochód prowadził z prędkością około 80 km/h.

Warunki drogowe były dobre – natężenie ruchu nie było duże, nie było opadów deszczu ani mgły, jezdnia była sucha. Na odcinku drogi, którym poruszały się samochody jezdni miała szerokość 7,8m, a każdy z pasów ruchu miał szerokość 3,9m). Po obu stronach drogi znajdowało się asfaltowe pobocze o szerokości 1,5m. Jezdnia była oznakowana podwójną ciągłą linią, obowiązywał zakaz wyprzedzania, zaś dopuszczalna prędkość wynosiła 70k/h

Widząc zbliżające się z przeciwka pojazdy T. S. rozpoczął wykonywanie manewru powrotu na prawy dla swojego kierunku ruchu pas jezdni. W momencie podjęcia decyzji o zjechaniu na prawy pas ruchu znajdował się w odległości około 230 metrów od pierwszego z jadących z przeciwka busów, prowadzonego przez Y. D. (**opinia (...) k. 894**). T. S. chcąc powrócić na prawy pas ruchu skręcił w prawo po czym aby uniknąć zjechania z drogi ponownie skręcił w lewo. Prowadzony przez niego samochód ciężarowy marki (...) początkowo częściowo powrócił na prawy pas ruchu, jednak po chwili ponownie zjechał na lewy pas. Znajdując się na lewym pasie ruchu zderzył się z busem marki (...) o numerze rejestracyjnym (...) prowadzonym przez Y. D.. Zderzenie miało miejsce na lewym pasie ruchu – dla kierunku ruchu samochodu (...), będącym zarazem prawym pasem ruchu dla kierunku ruchu busa marki (...). Zderzenie miało charakter boczny – samochód (...) zetknął się lewym bokiem z lewym bokiem busa A. Na skutek zderzenia oba samochody doznały licznych uszkodzeń. Siły działające w czasie zderzenia i uszkodzenia pojazdów sprawiły, że kierowcy nie mieli żadnego wpływu na dalszy tor ich ruchu. Bus A jadąc na wprost minął samochód (...) po czym skręcił w lewo i zjechał z drogi. Minął asfaltowe pobocze drogi i zatrzymał się na pasie zieleni oddzielającym drogę od pobliskiej posesji.

Po zderzeniu z busem A samochód (...) kontynuował jazdę w dalszym ciągu zjeżdżając na lewy pas dla swojego kierunku ruchu. Widząc zderzenie samochodu (...) z busem A kierowca drugiego białoruskiego busa – busa B, próbował uniknąć zderzenia swojego pojazdu ze znajdującymi się przed nim samochodami i zjechał na prawe pobocze. Nie uniknął tego, ponieważ po zderzeniu samochód marki (...) przemieszczał się w swoją lewą stronę, czyli jechał w to miejsce, w którym za chwilę miał się znaleźć bus B. Bus B w pobliżu prawego pobocza zderzył się czołowo z jadącym w lewo samochodem (...). Samochody zderzyły się narożnikami – lewy narożnik busa B uderzył w prawy narożnik samochodu (...). W wyniku zderzenia bus B zaczął się obracać wokół własnej osi i uderzył swoim lewym bokiem w prawy bok samochodu (...). Ze względu na różnice mas pojazdów bus został zepchnięty przez (...) na pobocze drogi, przekroczył płytki rów a następnie przewrócił się na dach.

Samochód (...) po przejechaniu przednią częścią rowu zarył przednimi kołami w miękki grunt po czym zatrzymał się.

W wyniku zderzenia pojazdów poniosła śmierć pasażerka busa A – V. S..

Na miejscu poniosły śmierć wszystkie osoby podróżujące busem B, czyli I. C., L. K., S. V. i T. T..

Obrażenia ciała poniosły osoby podróżujące busem A. Kierowca busa A Y. D. doznał wstrząśnienia mózgu, złamania jarzmowo-szczękowego po stronie lewej z przemieszczeniem odłamów, złamania lewego wyrostka kłykciowego i trzonu żuchwy w okolicy siekaczy dolnych prawych z przemieszczeniem odłamów, złamania wyrostka poprzecznego kręgu C7 i Th1 po stronie lewej, złamania I żebra lewego, rany dłoni lewej, mnogich powierzchownych obrażeń barku i ramienia lewego oraz rany przewodu słuchowego zewnętrznego lewego, co spowodowało naruszenie czynności narządów ciała trwające dłużej niż 7 dni. Jedna z pasażerek V. Y. doznała urazu głowy ze wstrząśnieniem mózgu, złamania kości nosa, złamania wyrostka stawowego górnego prawego kręgu Th1, złamania żeber I, II po stronie prawej i I po stronie lewej, stłuczenia szczytów obu płuc i odmy opłucnowej szczytowej obustronnej, co spowodowało naruszenie czynności narządów ciała trwające dłużej niż 7 dni. Inny pasażer A. C. doznał ogólnych potłuczeń, co spowodowało naruszenie czynności narządów ciała trwające nie dłużej niż 7 dni.

Powyższy stan faktyczny sąd ustalił na podstawie zeznań świadków przesłuchanych bezpośrednio podczas rozprawy a także zeznań świadków, których treść ujawniono bez odczytywania. Sąd wziął również pod uwagę dokumenty ujawnione bez odczytywania wymienione na kartach **2094-2096** oraz opinie uzupełniające biegłych wygłoszone ustnie w trakcie rozprawy głównej.

Oskarżony T. S. w trakcie śledztwa nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu i wyjaśnił, że do zdarzenia doszło ponieważ jeden z jadących z przeciwka samochodów wyjechał na jego pas ruchu. Podjął manewr hamowania jednak na skutek silnego hamowania prowadzony przez niego samochód został zniesiony na lewy pas ruchu, gdzie nastąpiło zderzenie z innym samochodem. Nie widział tego co się działo z samochodem jadącym z przeciwka, ponieważ po rozpoczęciu hamowania patrzył na kierownicę, a nie na jezdnię (szczegółowa treść wyjaśnień **k. 371-373**). Przesłuchany ponownie wyjaśnił, że przed rozpoczęciem hamowania prowadził samochód prawym pasem ruchu, a w wyniku hamowania samochód został zniesiony na lewy pas ruchu, gdzie nastąpiło zderzenie. Przed tym zdarzeniem samochód miał sprawne hamulce, nigdy w czasie hamowania nie był znoszony w lewo (szczegółowa treść wyjaśnień **k. 770**). W trakcie rozprawy złożył wyjaśnienia podobnej treści (**k. 1425-1430**).

Oskarżony Y. D. nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu i wyjaśnił, że bezpośrednio przed zderzeniem nie wykonywał żadnych manewrów, jechał na wprost środkiem swojego pasa ruchu ze stałą prędkością. Przed zderzeniem zauważył, że jadący z przeciwka samochód zaczęło „nosić”, tak że wjechał na jego pas ruchu. Ze uwagi na niewielką odległość od tego samochodu nie zdążył podjąć żadnych manewrów obronnych po czym nastąpiło zderzenie z jadącym z przeciwka samochodem ciężarowym (szczegółowa treść wyjaśnień **k. 1181-1182**).

### **Sąd zważył, co następuje:**

Zgromadzone w sprawie dowody potwierdzają winę jednego z oskarżonych – T. S.. Analiza przeprowadzonych dowodów nie pozwala natomiast na przypisanie odpowiedzialności karnej drugiemu z oskarżonych Y. D..

Wyjaśnienia oskarżonego T. S. nie zasługują na wiarę, ponieważ co do istoty sprawy są sprzeczne z innymi dowodami, o czym będzie mowa w dalszej części wyводу.

Wyjaśnienia drugiego z oskarżonych Y. D. zasługują na wiarę, ponieważ znalazły potwierdzenie w dowodach w postaci szkicu z miejsca wypadku oraz opinii biegłych z Instytutu Ekspertyz Sądowych (...). Należy jednak zaznaczyć, że ich wartość dowodowa jest ograniczona, ponieważ Y. D. zaobserwował sposób poruszania się samochodu ciężarowego(...) prowadzonego przez oskarżonego bezpośrednio przed zderzeniem, kiedy samochód ten wjeżdżał już na jego pas ruchu. Nie opisał w jaki sposób poruszał się ten samochód zanim „zaczęło go nosić”. Wyjaśnienia Y. D. potwierdzają wnioski biegłych w zakresie w jakim twierdzili, że samochód (...) bezpośrednio przed zderzeniem został rozkołysany i że do

zderzenia doszło na lewym pasie ruchu dla kierunku jazdy samochodu (...). Wyjaśnienia Y. D. nie mówią niczego o tym jakie były przyczyny rozkołysania samochodu i jego zjazdu na lewy pas ruchu.

Również zeznania świadków nie miały istotnego znaczenia dla ustalenia przyczyn i odtworzenia przebiegu wypadku. A. C., V. Y. i K. D. byli pasażerami busa A, prowadzonego przez Y. D.. Żaden ze świadków nie potrafił opisać wypadku, ponieważ wszyscy w czasie jazdy spali. Ich zeznania dotyczą tego, co się działo po zderzeniu i nie są przydatne dla ustaleń dotyczących przyczyn zdarzenia.

Jedynymi świadkami, którzy widzieli fragment zdarzenia byli Z. S. i J. V.. Świadkowie byli kierowcami samochodów ciężarowych jadących za białoruskimi busami, które uczestniczyły w katastrofie. Nie podążali jednak bezpośrednio za nimi. Pomiędzy prowadzonymi przez świadków samochodami a samochodami uczestniczącymi w zdarzeniu znajdował się inny samochód ciężarowy, który zasłaniał im widok. Samochód ten posiadał fińskie numery rejestracyjne. Jego kierowca z pewnością widział przebieg zdarzenia, ale po jego zaistnieniu nie zatrzymał się i szybko odjechał z miejsca wypadku. Danych osobowych kierowcy fińskiego tira nie udało się ustalić.

J. V. i Z. S. mieli ograniczone pole widzenia. Żaden z nich nie widział momentu zderzenia. Obaj widzieli odłamki szkła i plastiku powstałe na skutek zderzenia i dach samochodu (...), ale nie widzieli w jaki sposób prowadzili samochody kierowcy busów ani oskarżony T. S.. Ponadto J. V. widział jak samochód ciężarowy (...) spychał do rowu jeden z busów uczestniczących w zdarzeniu.

Przed zaistnieniem katastrofy Z. S. wyjechał na chwilę częściowo na lewy pas ruchu, aby ustalić możliwość wyprzedzenia jadącego przed nim samochodu, ale powrócił na lewy pas ruchu i nie potrafił opisać sposobu ruchu pojazdów, które zderzyły się ze sobą.

Świadkowie W. Ł. i S. O. znaleźli się na miejscu katastrofy. Pierwszy z nich to funkcjonariusz Policji, który na miejscu zdarzenia wykonywał czynności służbowe. W trakcie ich wykonywania nie dokonał ustaleń dotyczących przebiegu zdarzenia. Podobnie należy ocenić zeznania S. O., który był pracodawcą T. S..

Pozostali świadkowie, tj. L. C., U. T., A. K. i A. S. to bliscy zmarłych w wyniku katastrofy. Nie wiedzieli niczego o jej przebiegu, a ich zeznania dotyczyły wyłącznie okoliczności mających znaczenie dla ustalenia rozmiarów zadośćuczynienia za doznaną krzywdę. Zeznania S. D. dotyczyły wypłaconych im odszkodowań.

W tym stanie rzeczy jedynymi dowodami umożliwiającymi odtworzenie przebiegu zdarzenia były pozostawione na miejscu zdarzenia ślady oraz wraki pojazdów, które stały się podstawą do sporządzenia opinii biegłych z zakresu ruchu drogowego.

W niniejszej sprawie można mówić o dwóch rodzajach opinii – opiniach dotyczących przebiegu zdarzenia, stanowiących jego rekonstrukcję oraz opiniach dotyczących stanu technicznego samochodów uczestniczących w katastrofie. Biegli rekonstruujący przebieg katastrofy posilkowali się opiniami biegłych dotyczącymi stanu technicznego. Przebieg i przyczyny zdarzenia zależały bowiem od stanu technicznego wszystkich uczestniczących w katastrofie samochodów w szczególności zaś od stanu technicznego (...), którego kierowcą był oskarżony T. S.. Należy przypomnieć, że ten oskarżony twierdził, że na skutek hamowania prowadzony przez niego samochód zjechał w lewo i przekroczył oś jezdni. Ustalenie, że układ hamulcowy samochodu lub jego ogumienie było uszkodzone jeszcze przed pierwszym zderzeniem mogło potwierdzić jego wersję wydarzeń lub jej zaprzeczyć.

Opinie biegłych badających stan techniczny układu hamulcowego samochodu marki (...) były też istotne dla ustaleń dokonanych przez biegłych z zakresu ruchu drogowego. Warto zaznaczyć, że dwie pierwsze opinie sporządzone przez Instytut Ekspertyz Sądowych, które Sąd przyjął za podstawę ustaleń faktycznych, uzależniały ustalenia dotyczące przebiegu i przyczyn wypadku od tego, czy układ hamulcowy samochodu (...) był sprawny. Biegli z instytutu stwierdzili, że sprawny technicznie samochód (...) w trakcie hamowania nie powinien był przemieścić się na lewą połowę jedni i wskazali na potrzebę wykonania dodatkowych badań technicznych (**rozważania k. 895, k. 897-898, k. 1019-1023**).

W niniejszej sprawie zostały sporządzone dwie opinie dotyczące stanu technicznego układu hamulcowego samochodu (...). Pierwsza z tych opinii dowodzi tego, że układ hamulcowy tego samochodu był sprawny (**k. 966-969**). Jednak dopiero druga z opinii została oparta o badania techniczne pozwalające na ustalenie ponad wszelką wątpliwość, że nie wystąpiła żadna usterka układu hamulcowego (**k.1060-1071**). Uzupełnieniem tych opinii jest opinia biegłych z Instytutu Ekspertyz Sądowych dotycząca stanu ogumienia pojazdu marki (...), z której wynika, że grubość bieżnika opon tego samochodu była zgodna z obecnie obowiązującymi przepisami, a ponadto z uwagi na warunki drogowe ich grubość nie miała znaczenia (**k. 1208**).

Reasumując nie ulega wątpliwości, że układ hamulcowy samochodu (...) był sprawny, a opony nie były zużyte w stopniu, który mógł mieć znaczenie dla przebiegu zdarzenia. Można zatem pominąć wszelkie rozważania biegłych dotyczące możliwości przemieszczenia się pojazdu na lewą stronę jezdni w czasie hamowania. Miały one charakter hipotetyczny. Biegli rozważali taką możliwość nie mając pewności, czy układ hamulcowy był sprawny. Wobec wykluczenia usterek rozważania te całkowicie straciły znaczenie. Należy podkreślić, że biegli stanowczo stwierdzili, że zjazd samochodu ciężarowego (...) na lewą stronę jezdni nie mógł być skutkiem nagłego i intensywnego hamowania (**k. 1206**).

Powyższe ustalenia mają istotne znaczenie dla oceny wyjaśnień oskarżonego. Przeczą podstawowej jego tezie, że prowadził samochód jadąc prawym pasem jezdni, a na lewy pas zjechał wbrew własnej woli, gdyż samochód przemieścił się na skutek hamowania. Wyjaśnienia oskarżonego w tym zakresie należało uznać za sprzeczne z prawdą. Teza o zniesieniu samochodu na lewy pas ruchu była wyłącznie próbą obrony mającą na celu uniknięcie odpowiedzialności karnej.

Przechodząc do oceny opinii biegłych z zakresu ruchu drogowego należy stwierdzić, że w niniejszej sprawie w toku postępowania przygotowawczego opinii zostały sporządzone przez 3 różne podmioty. Sąd dysponował opiniami i opiniami uzupełniającymi Laboratorium Kryminalistycznego KWP w B. (zwaną dalej w skrócie **opinią KWP**) (**k. 815-826, k. 1015, k. 1142-1144**), Instytutu Ekspertyz Sądowych (...) w K. (zwaną dalej **opinią IES**) – (**k. 875-910, k. 1018-1032, k. 1203-1209**) oraz opinią Stowarzyszenia (...) (zwaną dalej **opinią Stowarzyszenia (...)**) (**k. 699-745, k. 794-797**).

Wszyscy biegli byli zgodni co do tego, że przed zderzeniem z obydwoma białoruskimi busami kierowca samochodu (...) poruszał się wjeżdżając lewymi kołami na pas ruchu przeznaczony do jazdy w przeciwnym kierunku. Podjął manewr obronny, ale nie uniknął zderzenia z busem A (opinia IES **k. 896, k. 1206-1207**, opinia KWP **k. 823v, k. 826**, opinia Stowarzyszenia (...) **k. 721**). Biegli byli również zgodni co do tego, w którym miejscu nastąpiło zderzenie samochodu (...) z busem A, oraz co do charakteru tego zderzenia. Opinie były również w zasadzie zgodne co do tego, że po pierwszym zderzeniu samochód (...) przemieszczał się na lewy pas ruchu a następnie na lewe pobocze.

W pozostałym zakresie treść opinii IES i opinii KWP w B. była podobna, biegli doszli do zbliżonych wniosków w zakresie miejsca w którym nastąpiło zderzenia busa B z samochodem ciężarowym (...) i sposobu ustawienia pojazdów w chwili zaistnienia obu zderzeń. Odmiennych ustaleń dokonali biegli ze Stowarzyszenia (...). Rozbieżność dotyczyła miejsca zderzenia samochodu ciężarowego (...) z busem B, prędkości busa B w chwili zderzenia oraz wzajemnego usytuowania pojazdów (...) i busa B w chwili zderzenia.

I tak biegli z IES i KWP ustalili, że

- bus B zderzył się z samochodem ciężarowym (...) w pobliżu prawego (dla swojego kierunku ruchu) pobocza,
- zderzenie nastąpiło narożnikami, prawy narożnik samochodu (...) uderzył w lewy narożnik busa B,
- w chwili zderzenia bus B poruszał się z prędkością 75–95 km/h (opinia IES) lub 67 km/h (opinia KWP).

(opinia IES **k. 891, k. 889**, opinia KWP **k. 825-825v**).

Z opinii Stowarzyszenia (...) wynika natomiast, że:

- bus B zderzył się z samochodem ciężarowym (...) na lewym pasie dla swojego kierunku ruchu ( **k. 717-718**),
- zderzenie nastąpiło prawymi przednimi częściami pojazdów (załącznik nr 1 pkt.8, **k. 727**),
- w chwili zderzenia bus B poruszał się z prędkością 129 km/h (**k. 716-717**).

Odnosnie ustaleń dotyczących prędkości busa B należy zaznaczyć, że biegli ze Stowarzyszenia (...) modyfikowali te ustalenia w toku rozprawy.

Należy zaznaczyć, że opinie zawierały również inne rozbieżne ustalenia dotyczące przede wszystkim interpretacji śladów z miejsca zdarzenia – położenia skupisk szkła w odniesieniu do miejsca zderzenia oraz sposobu powstania śladu nr 12.

Wymienione wyżej różnice są istotne, z uwagi na metodę sporządzania opinii. Istotną częścią badań przeprowadzonych w celu sporządzenia opinii IES i Stowarzyszenia (...) była symulacja komputerowa. Celem symulacji komputerowej było odtworzenie ruchu pojazdów bezpośrednio przed pierwszym zderzeniem, pomiędzy zderzeniami, w trakcie obu zderzeń i po zderzeniach. Odtworzenie polegało na dobraniu właściwych parametrów dotyczących zarówno samych pojazdów (np. ich masy, wymiarów, podatności na odkształcenia itp.) jak też parametrów ruchu pojazdów (toru ruchu, prędkości) oraz parametrów podłoża, po którym się poruszały. Część z tych parametrów była znana – przede wszystkim znane były parametry techniczne pojazdów. Nietrudne do ustalenia były też niektóre parametry ruchu np. prędkość samochodu ciężarowego(...) była znana dzięki zapisom z tachometru. Inne parametry odtwarzano na podstawie śladów pozostawionych na jezdni oraz uszkodzeń pojazdów. Symulacja przeprowadzona po prawidłowym dobraniu nieznanymi wcześniej parametrów powinna doprowadzić do takiego powypadkowego ustawienia pojazdów jakie zaistniało w rzeczywistości. Powypadkowe ustawienie pojazdów zostało opisane na szkicu sporządzonym na miejscu wypadku podczas czynności oględzin ( **k. 47**).

Kluczowe znaczenie dla rozstrzygnięcia w sprawie miała zatem ocena prawdziwości parametrów przyjętych za podstawę symulacji komputerowej.

Przesłanką, której prawdziwość można było sprawdzić w najłatwiejszy sposób, było wzajemne usytuowanie samochodu (...) i busa B w czasie zderzenia. Usytuowanie pojazdów w czasie zderzenia zostało określone na podstawie odkształceń jakich doznały samochody uczestniczące w katastrofie. Powszechnie znaną prawidłowością jest, że najbardziej uszkodzone są te części pojazdów, które zderzają się jako pierwsze i na które działa największa siła.

Przesłuchanie biegłych podczas rozprawy i ich konfrontacja ujawniły jednak, że mankamentem wszystkich opinii jest dokonywanie ustaleń w zakresie uszkodzeń pojazdów a co za tym idzie ich wzajemnego usytuowania na podstawie zdjęć, a nie oględzin dokonanych przez biegłych.

W toku postępowania sądowego przeprowadzono oględziny. Szczególne znaczenie miały oględziny wraku busa B. Uszkodzenia tego samochodu koncentrowały się w przedniej części pojazdu po lewej stronie. Lewa podłużnica była przełamana w większym stopniu niż prawa, a przednia belka zderzaka cofnięta o około 50 cm względem prawej strony ( **k. 1899**). W toku oględzin samochodu ciężarowego (...)ujawniono natomiast nie tylko uszkodzenia, ale również warstwę ziemi z wbitymi źdźbłami trawy znajdującą się na osi pojazdu w pobliżu prawego przedniego koła ( **k. 1900**).

Opinie uzupełniające sporządzone przez IES, KPW po dokonaniu oględzin były zgodne co do tego, że uszkodzenia busa B wskazywały na to, że zderzył się on z samochodem (...) uderzając weń lewą stroną (opinia KWP **k. 1937v**., opinia IES **k. 1972-1973**).

Treść opinii Stowarzyszenia (...) była odmienna – „bus B w chwili zderzenia usytuowany był pod kątem kilkunastu stopni w prawo względem osi jezdni i zarazem gabarytem swojego przodu całkowicie nachodził na gabaryt przodu samochodu (...)” (**k. 1957**). Wzajemne usytuowanie pojazdów ukazano w załączniku nr 2 do opinii (**k. 1965**).

Wyniki oględzin i płynące z nich wnioski wskazują, że samochód ciężarowy (...) uderzył prawym narożnikiem w lewą część busa B w okolicy lewego przedniego narożnika i że samochody były ustawione względem siebie skośnie powodując, że pierwotna opinia Stowarzyszenia (...) nie mogła być podstawą ustaleń faktycznych w niniejszej sprawie. Opinia ta została bowiem oparta o fałszywą przesłankę. Oględziny i sporządzona później opinia uzupełniająca (**k. 1944-1968**) przeczyły przesłankom przyjętym za podstawę pierwszej opinii. Wspomniana w tym miejscu opinia uzupełniająca również nie była miarodajna, o czym będzie mowa w dalszej części wyводу.

Zgodnie z zasadami logiki jedynie oparcie prawidłowego rozumowania o prawdziwe przesłanki daje pewność wywiedzenia zgodnych z prawdą wniosków.

Należy zaznaczyć, że możliwe jest wywiedzenie zgodnych z prawdą wniosków na podstawie fałszywych przesłanek, jednak oparcie rozumowania o fałszywe przesłanki nie daje gwarancji dojścia do zgodnych z prawdą wniosków. Osoba przyjmująca za podstawę rozumowania fałszywe przesłanki może dojść do wniosków prawdziwych, ale może również wyciągnąć wnioski fałszywe.

Zatem podstawą oceny opinii biegłych musi być w pierwszym rzędzie ocena prawdziwości przesłanek przyjętych za podstawę rozumowania. Z dwóch rozbieżnych opinii opinia oparta o zgodne z prawdą przesłanki, jest opinią wartościową. Przyjęcie przez biegłych zgodnych z prawdą założeń, czyli innymi słowy prawdziwych przesłanek, daje gwarancję, że wnioski zawarte w opinii są również zgodne z prawdą. Opinia, której podstawą są sprzeczne z prawdą założenia nie daje takich gwarancji, więc siłą rzeczy nie może być uznana za wartościowy dowód i stanowić podstawy ustaleń faktycznych.

Opinie IES i KWP w B. za podstawę ustaleń dotyczących zderzenia busa B z samochodem ciężarowym (...)przyjęły między innymi to, że samochody w chwili zderzenia były usytuowane w ten sposób, że prawy narożnik samochodu (...) uderzył w lewy narożnik busa B. Takie wzajemne usytuowanie pojazdów potwierdziły uszkodzenia samochodów stwierdzone w czasie oględzin. Przesłanka, w oparciu o którą dokonywano odtworzenia ruchu samochodów była prawdziwa. Wyniki symulacji komputerowej wykonanej przez ekspertów IES, za podstawę której przyjęto między innymi wzajemne usytuowanie samochodów potwierdzone oględzinami ich uszkodzeń były zgodne z pokolizyjnym usytuowaniem pojazdów stwierdzonym w czasie oględzin miejsca zdarzenia i utrwalonym na szkicu (**k. 47**). Biegli sporządzając symulację uwzględnili również fakt, że samochód ciężarowy (...) po zjechaniu z jezdni zarył przednimi kołami w ziemię, co spowodowało gwałtowną utratę prędkości, zatrzymanie się pojazdu i zarzucenie jego tylnej części. Zarycie kołami w ziemię potwierdziły nie tylko oględziny zdjęć z miejsca zdarzenia, ale również oględziny pojazdu. Usprawiedliwione było zatem użycie w trakcie symulacji obiektu, którego w rzeczywistości nie było na miejscu zdarzenia – ściany. Zarycie kołami i gwałtowne zatrzymanie się było podobnym procesem jak uderzenie w ścianę, bo prowadziło do gwałtownego zatrzymania pojazdu, którego koła nie mogły się toczyć.

Należy odnieść się również do opinii uzupełniającej sporządzonej przez Stowarzyszenie (...) po oględzinach wraków pojazdów (**k. 1956-1968**). Z opinii wynikało, że bus B, zderzył się z samochodem (...) na lewym pasie ruchu podczas manewru wyprzedzania. Konkluzja opinii uzupełniającej była więc taka sama jak w opiniach wcześniejszych. Należy jednak zaznaczyć, że symulacja komputerowa doprowadziła do innego ustawienia pokolizyjnego pojazdów niż to, które zaistniało w rzeczywistości. Ustawienie końcowe samochodu ciężarowego (...) i busa B (**k. 1964**) zasadniczo odbiega od ustawienia rzeczywistego wynikającego ze szkicu (**k. 47**). O ile ustawienie samochodu różni się przede wszystkim kątem względem drogi, to już ustawienie busa B różni się od rzeczywistego nie tylko kątem, ale również kierunkiem. Wynik symulacji wskazuje na to, że bus B był ustawiony przodem do drogi, pod kątem około 30 stopni (**k. 1964**) natomiast w rzeczywistości bus B był ustawiony tyłem do drogi pod kątem około 45 stopni (**k. 47**). Nie można zatem uznać, że symulacja ruchu pojazdów doprowadziła do ich pokolizyjnego ustawienia zgodnego z rzeczywistością. Rozbieżność jest na tyle duża, że wskazuje na dobranie przez biegłych niewłaściwych parametrów



wyjściowych, dotyczących miejsca zderzenia pojazdów i kąta pod jakim ono nastąpiło. Wobec powyższego Sąd nie mógł podzielić wniosków zawartych w opinii. Opinia ta okazała się bezwartościowa pod względem dowodowym.

Konkludując, Sąd za podstawę ustaleń faktycznych przyjął opinie sporządzone przez IES, zarówno opinię podstawową jak i opinie uzupełniające (**k. 875-910, k. 1018-1032, k. 1203-1209, k. 1736-1753a, k. 1971-1975**). Powyższe opinie w sposób najbardziej logiczną i zarazem najpełniejszą rekonstrukcję przebiegu zdarzenia.

Sąd odmówił wiary wyjaśnieniom oskarżonego T. S., bowiem ich treść była sprzeczna z opinią IES, którą Sąd przyjął za podstawę ustaleń faktycznych. Była już mowa o tym, dlaczego nie można był dać wiary temu, że samochód prowadzony przez oskarżonego został zniesiony na lewy pas na skutek hamowania (str. 8 uzasadnienia). W tym miejscu warto odnieść się do pozostałej części wyjaśnień T. S.. Otóż skoro prowadzony przez niego samochód nie został zniesiony na lewy pas na skutek hamowania, to nieprawdziwe są wyjaśnienia, w których twierdził, że przed hamowaniem jechał prawy pasem ruchu.

Trudno też dać wiarę temu, że podjął hamowanie ponieważ zobaczył, że na jego pas ruchu wjechał inny samochód. Inny samochód mógł wjechać na pas ruchu, którym poruszał się oskarżony, mógł nawet wyprzedzić busa B, ale jeżeli miało to miejsce, to doszło do tego w odległości, która nie usprawiedliwiała żadnych gwałtownych manewrów. Szerokie rozważania na ten temat zawarte są w opinii IES (**k. 893-894, k. 89 pkt. 5**).

Czy samochodem tym mógł być inny pojazd, który podążał przed busem A, co biegli rozważali hipotetycznie w swojej opinii?

Nic nie wskazuje na to, aby tak było. Gdyby przed busem A poruszał się inny samochód, który przed zdarzeniem zjechał na lewy pas ruchu, to zostałby zaobserwowany przez kierowcę busa A Y. D., który nie miał powodów, aby ten fakt zataić. Wręcz przeciwnie powinien byłby go akcentować. Jednak w swoich wyjaśnieniach Y. D. o tym milczał.

Trudno wreszcie uwierzyć temu, że oskarżony po rozpoczęciu manewru hamowania patrzył na kierownicę i dlatego nie obserwował jadących z przeciwka pojazdów. Patrzenie na kierownicę byłoby bezcelowe. Wykonywanie manewru hamowania nie wymaga obserwowania kierownicy, zwłaszcza jeżeli samochód porusza się na wprost. Tor ruchu pojazdu również temu przeczy – oskarżony najpierw skręcił w prawo i początkowo powrócił częściowo na właściwy dla swojego kierunku ruchu pas jezdni, widząc jednak, że może to spowodować zjazd do rowu po prawej stronie drogi ponownie skręcił w lewo. Taki przebieg wydarzeń wskazuje na to, że patrzył na drogę i widział co się działo. Nie chciał jednak ujawnić prawdy o zaistniałym zdarzeniu i swojej w nim roli.

Konsekwencją przyjęcia opinii IES jest ustalenie, że przyczyną zdarzenia było zachowanie oskarżonego T. S.. Oskarżony prowadził samochód ciężarowy marki (...) w niewłaściwy sposób. W odległości około 230 m od pierwszego z jadących z przeciwka busów prowadził samochód przekraczając lewymi kołami oś jezdni i jadąc częściowo lewym pasem ruchu. Miało to miejsce jeszcze przed rozpoczęciem nieudanego manewru powrotu na prawy pas ruchu. Wykonując manewr powrotu na prawy pas ruchu całością pojazdu stracił nad nim panowanie i doprowadził do jego rozkołysania – początkowo zjechał częściowo na prawy pas, ale po chwili, aby uniknąć zjechania z jezdni do znajdującego się po prawej stronie rowu skręcił w lewo i ponownie lewymi kołami przekroczył oś jezdni. Po ponownym przekroczeniu osi jezdni zderzył się bocznie z busem A. Do zderzenia doszło na pasie ruchu przeznaczonym dla pojazdów jadących z przeciwka, czyli właściwym dla busa A. Po tym zderzeniu samochód (...), na skutek działających sił i doznanych uszkodzeń zjechał całym swoim obrysem na lewy pas ruchu i po chwili zderzył się czołowo z busem B. Nie ulega wątpliwości, że istnieje związek przyczynowy pomiędzy początkowym zjechaniem samochodu (...) lewymi kołami na lewy pas ruchu a katastrofą – gdyby oskarżony prowadził samochód prawym pasem ruchu nie musiałby gwałtownie skręcać w prawo i po chwili znowu w lewo, mijając pierwszy białoruski samochód – busa A nie znajdowałby się na lewym pasie ruchu i nie zderzyłby się z tym busem. Bez pierwszego zderzenia nie byłoby również drugiego zderzenia, bo (...) nie byłby znoszony w lewo. Z nieznanych przyczyn T. S. naruszył zasadę ruchu prawostronnego. Z uwagi na to, że przyczyny zjechania lewymi kołami na lewy pas jezdni (w odległości 230 metrów od pierwszego

z busów) są nieznane, Sąd rozstrzygając wątpliwości na korzyść oskarżonego przyjął, że oskarżony naruszył zasadę ruchu prawostronnego nieumyślnie.

Naruszenie tej właśnie zasady było przyczyną zderzenia z obydwoma białoruskimi busami. Sąd rozpoznający niniejszą sprawę akceptuje teorię obiektywnego przypisania skutku. Według tej teorii przypisanie skutku jako przesłanka odpowiedzialności karnej zachodzi tylko wtedy, gdy w zaistniałym skutku urzeczywistniło się stworzone przez sprawcę niebezpieczeństwo, którego powstaniu zapobiegłoby (z dużym prawdopodobieństwem) przestrzeganie naruszonej przez niego zasady postępowania z dobrem prawnym. Nie wystarczy samo fizykalne powiązanie zjawisk, konieczne jest również powiązanie skutku z działaniem na gruncie normatywnym. W przypadku przestępstw nieumyślnych, a z takim właśnie mamy do czynienia w niniejszej sprawie, do przypisania skutku konieczne jest naruszenie reguły ostrożności mającej chronić określone dobro prawne przed konsekwencjami, które nastąpiły.

Oskarżony naruszył zasadę ruchu prawostronnego określoną w art. 16 ust. 1 i 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. **Prawo o ruchu drogowym** (t.j. Dz.U. z 20102 r., poz. 1137). Zasada ruchu prawostronnego ma bowiem zapobiegać zderzeniom pojazdów jadących tą samą drogą, ale w przeciwnych kierunkach. Zderzenie z obydwoma białoruskimi busami było skutkiem naruszenia tej zasady. W naruszeniu jej ziściły się konsekwencje, przed którymi jej przestrzeganie miało chronić.

Zachowanie oskarżonego wypełniło znamiona przestępstwa określonego w art. 173 § 4 k.k. pozostającego w realnym zbiegu z przestępstwem określonym w art. 177 § 1 k.k.

Oskarżony naruszył jedną z podstawowych zasad ostrożności obowiązujących w ruchu drogowym – zasadę ruchu prawostronnego. Skutkiem naruszenia tej zasady było zderzenie z dwoma innymi samochodami, w których łącznie znajdowało się dziewięć osób. Każda z osób znajdujących się z białoruskich busach była narażona na śmierć lub obrażenia ciała. Skutkiem zachowania oskarżonego było jednak nie tylko narażenia życia i zdrowia innych osób, ale również śmierć pięciu osób. Oskarżony naruszył zasady w ruchu drogowym i spowodował katastrofę nieumyślnie. Nie przewidywał możliwości jej spowodowania, ale powinien był je przewidzieć. Każdy przeciętny kierowca wie, że przekroczenie osi jezdni i jazda, nawet tylko częściowo, lewym pasem ruchu może prowadzić do zderzenia z samochodem jadącym z przeciwka. Należy jednak zaznaczyć, że oskarżony nie był kierowcą przeciętnym a zawodowym, więc tym bardziej ciążył na nim obowiązek przewidywania skutków swojego działania. Reasumując oskarżony swoim zachowaniem wypełnił znamiona strony przedmiotowej i podmiotowej przestępstwa nieumyślnego spowodowania katastrofy komunikacyjnej, o którym mowa w art. 173 § 4 k.k.

Kwalifikacja czynu oskarżonego również na podstawie art. 177 § 1 k.k. wynika z faktu, że dwie osoby jadące samochodami, z którymi zderzył się samochód prowadzony przez oskarżonego doznały obrażeń ciała naruszających prawidłowe czynności narządów ciała na czas powyżej 7 dni. Skutek taki nie jest przewidziany ani w art. 173 § 2 k.k. (skutkiem określonym w tym przepisie jest wyłączenie narażenia – zagrożenie życia lub zdrowia wielu osób), ani w art. 173 § 4 (skutkiem jest śmierć lub ciężki uszczerbek na zdrowiu). Wobec tego dla odzwierciedlenia całej kryminalnej zawartości czynu konieczne było powołanie również art. 177 § 1 k.k.

Żadna z reguł wyłączania wielości ocen nie prowadzi do redukcji kwalifikacji prawnej czynu do jednego tylko przepisu, dlatego przestępstwa określone w art. 173 § 4 k.k. i 177 § 1 k.k. pozostają w realnym zbiegu. Wobec powyższego Sąd zgodnie z art. 11 § 2 k.k. za podstawę skazania przyjął oba zbiegające się przepisy.

Sąd nie dopatrywał się okoliczności wyłączających winę. Oskarżonemu można zatem postawić zarzut z powodu niezgodnego z prawem zachowania będącego czynem zabronionym. Jego czyn zabroniony jest zawiniony i stanowi przestępstwo.

Wymierzając oskarżonemu T. S. karę pozbawienia wolności Sąd miał na uwadze stopień społecznej szkodliwości czynu, stopień zawinienia, potrzeby w zakresie zapobieżenia powrotowi oskarżonego do przestępstwa oraz potrzeby w

zakresie kształtowania świadomości prawnej społeczeństwa a także skutki czynu. Sąd uwzględnił również właściwości i warunki osobiste oskarżonego.

Stopień szkodliwości społecznej czynu oskarżonemu był znaczny. Przepięstwo, którego się dopuścił było skierowane przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Do popełnienia przestępstwa doszło na skutek rażącego naruszenia przez oskarżonego podstawowej zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego – a mianowicie ruchu prawostronnego. Zasada ta jest oczywista dla wszystkich uczestników ruchu i ma ona charakter fundamentalny. Tym bardziej powinien jej przestrzegać kierowca zawodowy, prowadzący pojazd o dużej masie. Prowadzenie takiego pojazdu jest znacznie trudniejsze niż samochodu osobowego, znacznie trudniej też powrócić na właściwy pas jezdni. Należy też podkreślić, że oskarżony przekroczył oś jezdni w miejscu oznaczonym podwójną ciągłą linią, której nie wolno przekraczać, ani nawet na nią najeżdzać. Wszystkie te okoliczności razem wzięte powodują, że naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym miało charakter rażący. Okoliczności tej nie zmienia fakt, że naruszył tę regułę ostrożności nieumyślnie. Kierowca ma obowiązek zachowania ostrożności. Na ten obowiązek składa się obserwacja przedpoła jazdy, koncentracja uwagi na wykonywanych czynnościach i powstrzymanie się od wykonywania czynności, które mogłyby tę uwagę odwrócić. Dotyczy to w szczególności kierowców zawodowych prowadzących samochody ciężarowe, bo te z uwagi na swoją masę stanowią największe zagrożenie w ruchu drogowym. Reasumując, naruszenie podstawowej zasady ruchu prawostronnego zdecydowanie obciąża oskarżonego.

Sąd uwzględnił też tragiczne i nieodwracalne skutki działania oskarżonego jakimi była śmierć pięciu osób. Przepięstwo oskarżonego wywołało także dramatyczne następstwa dla bliskich ofiar. Dodatkowo trzy inne osoby doznały różnych obrażeń ciała o różnym charakterze, przy czym część była poważna.

Stopień szkodliwości społecznej czynu umniejsza nieco fakt, że oskarżony działał nieumyślnie, nie chciał ani nie godził się na zastanie skutki.

Jako okoliczność łagodzącą Sąd uwzględnił wcześniejszą niekaralność oskarżonego. Ponadto na jego korzyść przemawiał także ustabilizowany tryb życia przed popełnieniem przestępstwa. Oskarżony ma rodzinę, którą się opiekował, miał stałą pracę. W sposób prawidłowy wywiązywał się ze swoich ról społecznych.

Mając na uwadze powyższe okoliczności Sąd wymierzył skazanemu karę 5 lat pozbawienia wolności uznając ją za sprawiedliwą.

T. S. został skazany za przestępstwo przeciw bezpieczeństwu w komunikacji. Swoim zachowaniem wykazał, że prowadzenie przez niego pojazdów mechanicznych zagraża bezpieczeństwu komunikacji. Do takiego wniosku prowadzi fakt, że do katastrofę spowodował z powodu rażącego naruszenie zasad bezpieczeństwa. W ocenie Sądu zasadne jest orzeczenie wobec oskarżonego zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na okres 5 lat.

Oskarżony T. S. był zatrzymany w dniach od 15 września 2010 r. do 17 września 2010 r. Zgodnie z art. 63 § 1 k.k. Sąd zaliczył okres rzeczywistego pozbawienia wolności wynikającego z zatrzymania na poczet orzeczonej wobec oskarżonego kary pozbawienia wolności.

W okresie od 17 września 2010 r. do 18 października 2010 r. wobec oskarżonego T. S. stosowano środek zapobiegawczy w postaci nakazu powstrzymania się od prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych. W myśl art. 63 § 2 k.k. wymieniony wyżej okres zaliczono na poczet środka karnego zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych.

Pokrzywdzeni L. C., U. T., A. K., N. V. i V. Y. wnieśli o orzeczenie w razie skazania oskarżonych obowiązku naprawienie szkody pozostawiając wysokość kwoty do uznania sądu. Jednocześnie pokrzywdzeni potwierdzili, że każdy z nich otrzymał odszkodowanie z ubezpieczenia ((...)). Odszkodowania te były przyznane w różnych kwotach i obejmowały także prowizję dla pełnomocnika (firmy(...)) SA, który reprezentował pokrzywdzonych wobec ubezpieczyciela.

Wskazać przy tym należy, iż naprawienie szkody, o jakim mowa w art. 46 § 1 kk ma na celu wyrównanie strat jakie poniósł poszkodowany. Oznacza to tym samym, iż Sąd orzekając w przedmiocie tego obowiązku jest zobligowany

do uwzględnienia rozmiarów pokrytej już szkody. Orzeczenie obowiązku naprawienia szkody dotyczyć jedynie takiej sytuacji, gdy w chwili orzekania szkoda faktycznie istnieje.

Pokrzywdzeni przyznali, że otrzymali odszkodowania od ubezpieczyciela. Ustalając wysokość odszkodowania ubezpieczyciel również musiał się kierować wysokością poniesionej straty. W przedmiotowej sprawie żaden z pokrzywdzonych nie wykazał, aby otrzymane odszkodowanie nie było adekwatne do rozmiaru szkody. Należało przy tym uwzględnić także wynagrodzenie pełnomocnika wypłacone z odszkodowania jako że korzystanie z jego usług było dobrowolne i w przypadku, gdyby pokrzywdzeni sami dochodzili swoich roszczeń kwota przypadającego im odszkodowania byłaby wyższa o wypłaconą prowizję.

Tym samym uznając, że szkoda została pokryta i na dzień orzekania już nie istniała Sąd nie znalazł podstaw do uwzględnienia wniosków o orzeczenie wobec oskarżonego obowiązków naprawienia szkody.

### ***Odnosnie czynu zarzucanego Y. D.***

Oskarżony Y. D. stanął pod zarzutem tego, że w dniu 15 września 2010r. ok. godz.1.40 w miejscowości R. na trasie (...) B. – J., rejonu (...), nieumyślnie spowodował katastrofę w ruchu lądowym zagrażającą życiu i zdrowiu wielu osób w ten sposób, że będąc kierowcą jadącego od strony B. samochodu typu bus marki (...) o nr. rej. (...), którego pasażerami byli: V. S., V. Y., A. C. i K. D. umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez dokonanie manewru wyprzedzenia jadącego przed nim w tym samym kierunku samochodu marki (...) o nr.rej. (...) mimo obowiązującego w tym miejscu zakazu dokonywania takich manewrów – podwójnej linii ciągłej na osi jezdni – oraz mimo braku wystarczającego odcinka drogi pozwalającego na bezpieczne wykonanie tego manewru, wskutek czego doprowadził kierowcę jadącego z naprzeciwka samochodu ciężarowego marki (...) o nr.rej.(...) do podjęcia gwałtownego manewru obronnego hamowania i do utraty panowania nad hamowanym pojazdem, a następnie – do zderzenia bocznego obu powyższych pojazdów, zjechania samochodu marki (...) na przeciwne asfaltowe pobocze jezdni i zderzenia się go tam z jadącym z naprzeciwka samochodem typu bus marki (...) o nr.rej. (...), którym jechali: kierowca - I. C. oraz pasażerowie – L. K., S. V. i T. T., w wyniku czego V. S., I. C., L. K., S. V. i T. T. ponieśli śmierć na miejscu zdarzenia z powodu doznanego urazu czaszkowo-mózgowego, V. Y. doznała: urazu głowy ze wstrząśnieniem mózgu, złamania kości nosa, złamania wyrostka stawowego górnego prawego kręgu Th1, złamania żeber I, II po stronie prawej i I po stronie lewej, stłuczenia szczytów obu płuc i odmy opłucnowej szczytowej obustronnej, co spowodowało naruszenie czynności narządów ciała trwające dłużej niż 7 dni, zaś A. C. doznał ogólnych potłuczeń, co spowodowało naruszenie czynności narządów ciała trwające nie dłużej niż 7 dni, tj. o czyn z art. 173 § 4 k.k. w zb. z art. 177 § 1 k.k.

Oskarżony Y. D. nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu i wyjaśnił, że bezpośrednio przed zderzeniem nie wykonywał żadnych manewrów, jechał na wprost środkiem swojego pasa ruchu ze stałą prędkością. Przed zderzeniem zauważył, że jadący z przeciwka samochód zaczęło „nosić”, tak że wjechał na jego pas ruchu. Ze uwagi na niewielką odległość od tego samochodu nie zdążył podjąć żadnych manewrów obronnych po czym nastąpiło zderzenie z jadącym z przeciwka samochodem ciężarowym (szczegółowa treść wyjaśnień **k. 1181-1182**).

### ***Sąd zważył, co następuje:***

Ustalenia faktyczne zawarte w części dotyczącej T. S., dotyczące sposobu poruszania się pojazdów oraz zachowania T. S. mają pełne zastosowanie również w części dotyczącej drugiego z oskarżonych. Podobnie rzecz się przedstawia jeśli chodzi o materiał dowodowy. Konieczna jest jedynie prezentacja rozumowania Sądu, które doprowadziło do wniosku, że oskarżony Y. D. nie popełnił zarzucanego mu przestępstwa.

Zgromadzony w sprawie materiał dowodowy nie dał podstaw do przypisania oskarżonemu popełnienia zarzucanego mu przestępstwa. Naruszenie zasad ostrożności miało polegać na wyprzedzaniu w miejscu, w którym ze względu na oznakowanie podwójną ciągłą linią zabronione było wjeżdżanie na lewy pas ruchu. W świetle opinii IES zachowanie Y. D. byłoby zasadniczą przyczyną katastrofy wtedy, gdyby zjechał na lewą połowę jezdni w odległości mniej niż 230 m od jadącego z przeciwka samochodu (...) (**k. 1207**).

Nie ma jednak wiarygodnych dowodów na to, że Y. D. bezpośrednio przed zderzeniem z samochodem ciężarowym (...) wykonał manewr wyprzedzania lub z innych powodów zjechał na lewy pas ruchu w odległości stwarzającej zagrożenie dla kierowcy (...).

Jedynym dowodem tego zachowania mogą być wyjaśnienia oskarżonego T. S.. Na wstępie należy zaznaczyć, że oskarżony miał interes w tym, by odpowiedzialnością za katastrofę obarczyć inną osobę. Jego wyjaśnienia zostały już skonfrontowane z materiałem dowodowym i w konsekwencji stwierdzenia ich sprzeczności z innymi dowodami Sąd odmówił im wiary. Już choćby z tego powodu, trudno dokonywać ustaleń faktycznych wyłącznie na ich podstawie.

Warto jednak dodać, że wyjaśnienia oskarżonego, nawet jeśli uznać je za zgodne z prawdą, nie wskazują na to, że to samochód prowadzony przez Y. D. wyprzedził busa B po czym zderzył się z jego samochodem. Wyjaśnienia te są dalece nieprecyzyjne. Na ich podstawie nie można ustalić, że doszło do manewru wyprzedzania i że manewr ten wykonał Y. D.. T. S. wyjaśnił, że jeden z samochodów z kolumny jadącej z przeciwka wyjechał na jego pas ruchu. Z tego powodu zaczął gwałtownie hamować. Nie widział co się dalej działo, bo patrzył na kierownicę (**k. 371-373, 1425-1429**).

Na podstawie wyjaśnień T. S. nie można zatem ustalić, który z jadących z przeciwka samochodów wjechał na jego pas ruchu. Nie wiadomo, czy samochód ten kontynuował rozpoczęty manewr wyprzedzania, czy po chwili powrócił na swój pas ruchu. Nie można zatem ustalić, czy samochodem, który miał wjechać na pas ruchu T. S. był bus A prowadzony przez Y. D..

Ponadto należy wskazać, że nawet w wypadku gdyby Y. D. wyprzedził busa B w sposób nieprawidłowy nie mogło to być przyczyną katastrofy. Szczegółową analizę tego zagadnienia zawiera opinia IES. Wynika z niej, że gdyby rzeczywiście Y. D. bezpośrednio przed zderzeniem z samochodem ciężarowym wyprzedził busa B, to manewr wyprzedzania musiałby rozpocząć w odległości 410 m od nadjeżdżającego z przeciwka samochodu ciężarowego. Wykonanie tego manewru nawet w miejscu, w którym wyprzedzanie związane z przekroczeniem osi jezdni było niedozwolone, nie powinno było powodować gwałtownej reakcji T. S. (**k. 892-896, w szczególności k. 895 in fine-k. 896, k. 898 pkt. 5**). Do zderzenia doszło na prawym pasie ruchu (dla kierunku ruchu busa A), więc nawet gdyby manewr wyprzedzania został podjęty, to kierowca busa A zakończył go zjeżdżając całym obrysem samochodu na właściwy pas ruchu.

Należy się też odnieść do stanowiska biegłych ze Stowarzyszenia (...), którzy dopatrywali się naruszenia przez oskarżonego zasady ruchu prawostronnego. Naruszenie miało polegać na tym, że Y. D., choć prowadził samochód prawym pasem, właściwym dla jego kierunku ruchu, to jednak prowadził go środkiem swojego pasa ruchu, a nie możliwie blisko prawej krawędzi jezdni (**k. 725**).

W ocenie Sądu oskarżony Y. D. prowadząc samochód środkiem pasa nie naruszył żadnej z zasad ostrożności.

W tym miejscu warto się zastanowić jaki charakter posiada norma wyrażona w art. 16 ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym. Warto tu zacytować stanowisko R. S.: „Wymóg jazdy możliwie blisko prawej krawędzi jezdni (ust. 4) zapewnia sprawność ruchu, a zwłaszcza ułatwia wyprzedzanie. Nakaz jazdy "możliwie" blisko prawej krawędzi jezdni wskazuje na względny charakter przepisu. Kierujący może oddalić się od krawędzi jezdni, jeżeli jazda zbyt blisko niej mogłaby stwarzać zagrożenie dla pieszych wchodzących na jezdnię lub powodować ochłapanie pieszych, gdy na jezdni znajdują się kałuże wody. Oddalenie się od prawej krawędzi jezdni może być uzasadnione złym stanem nawierzchni drogi, np. występującymi wyrwami w pobliżu tej krawędzi jezdni” (Ryszard Stefański, Komentarz do art. 16 Prawa o ruchu drogowym, Lex).

Obowiązek jazdy możliwie blisko prawej krawędzi jezdni nie ma na celu zapobiegania wypadkom, więc nie jest regułą ostrożności. Jest jedynie normą o charakterze porządkowym, której przestrzeganie ma usprawniać ruch drogowy. Zachowania niezgodnego z normą o charakterze porządkowym nie można uznać za naruszenie zasad ostrożności, które jest przesłanką odpowiedzialności za każde przestępstwo nieumyślne.

Rozważania dotyczące tego zagadnienia można by na tym zakończyć. Warto jednak rozważyć dodatkowo, czy naruszenie art. 16 ust. 4 Prawa o ruchu drogowym pozostawało mogło pozostawać w związku przyczynowym z zaistniałą katastrofą.

Jak już wyżej wspomniano na gruncie teorii obiektywnego przypisania skutku do przypisania odpowiedzialności za spowodowanie określonego skutku konieczne jest naruszenie reguły ostrożności mającej chronić określone dobro prawne przed konsekwencjami, które nastąpiły. Zderzeniom czołowym pojazdów ma zapobiec reguła ruchu prawostronnego rozumiana jako obowiązek prowadzenia pojazdów prawym pasem ruchu. W niniejszej sprawie, aby uniknąć pierwszego zderzenia wystarczyłoby, aby każdy z kierowców, prowadził samochód prawym pasem ruchu. Y. D. prowadził samochód w ten sposób, natomiast T. S. przekroczył lewymi kołami oś jezdni. Powodem zderzenia pojazdów nie było to, że Y. D. prowadził samochód środkiem prawego pasa jezdni, ale to, że T. S. przekroczył oś jezdni. Dlatego jedynie T. S. należało przypisać odpowiedzialność za spowodowanie katastrofy. Tego skutku nie można przypisać Y. D..

Oskarżonemu Y. D. nie można też zarzucić, że widząc nieprawidłowy sposób poruszania się samochodu (...), nie wykonał w porę manewru obronnego, przez co naruszył zasadę ograniczonego zaufania wyrażoną w art. 4 Prawa o ruchu drogowym. Oskarżony nie miał możliwości wykonanie takiego manewru. Należy przypomnieć, że bezpośrednio przed zderzeniem samochód (...) zaczął zjeżdżać na prawy pas ruchu, a po chwili ponownie skręcił w lewo, po czym nastąpiło zderzenie z samochodem prowadzonym przez Y. D.. Y. D. widząc, że jadący z przeciwka samochód ciężarowy wraca na swój pas ruchu nie miał powodów by gwałtownie skręcać w prawo, nie mógł przecież przewidzieć, że kierowca ciężarówki po chwili skręci w lewo i ponownie przekroczy oś jezdni. Kiedy to się już stało nie miał dość czasu, aby wykonać manewr obronny (**opinia IES k. 1676**). Sąd w pełni podziela to rozumowanie.

Reasumując, Sąd nie znalazł podstaw do ustalenia, że oskarżony Y. D. naruszył zasady ostrożności, których naruszenie pozostawałoby w związku przyczynowym z zaistniałą katastrofą. Jego zachowanie nie wypełniło znamion przestępstwa, więc należało go uniewinnić od popełnienia zarzucanego mu czynu.

### ***Odnośnie Orzeczenia o kosztach sądowych***

Oskarżony T. S. jest wprawdzie zatrudniony, ale uzyskuje skromne wynagrodzenie za wykonywaną pracę. Ma na utrzymaniu dwoje dzieci. Nie posiada majątku, którego mógłby się wyzbyć w celu zapłacenia kosztów sądowych. Jego stosunku majątkowe uzasadniają przekonanie, że nie mógłby ponieść kosztów sądowych bez uszczerbku dla utrzymania własnego i osób mu najbliższych. Dlatego zgodnie z art. 624 § 1 k.p.k. Sąd zwolnił go od ich ponoszenia.

O kosztach procesu w części dotyczącej oskarżonego Y. D. orzeczono na podstawie art. 632 pkt. 2 k.p.k.