

Sygn. akt II AKa 318/13

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 23 października 2013 r.

Sąd Apelacyjny we Wrocławiu w II Wydziale Karnym w składzie:

Przewodniczący:	SSA Bogusław Tocicki
Sędziowie:	SSA Jerzy Skorupka SSO del. do SA Krzysztof Płudowski (spr.)
Protokolant:	Iwona Łaptus

przy udziale Prokuratora Prokuratury Apelacyjnej Beaty Lorenc - Kociubińskiej

po rozpoznaniu w dniu 23 października 2013 r.

sprawy **E. B.**

oskarżonego z art. 173 § 2 i 4 kk

z powodu apelacji wniesionej przez prokuratora i oskarżonego

od wyroku Sądu Okręgowego w Opolu

z dnia 17 czerwca 2013 r. sygn. akt III K 44/13

I. utrzymuje w mocy zaskarżony wyrok w stosunku do oskarżonego E. B.;

II. zasądza od oskarżonego E. B. na rzecz Skarbu Państwa 310,- (trzysta dziesięć) złotych tytułem przypadającej na niego 1/2 kosztów sądowych za postępowanie odwoławcze, na co składa się 10,- (dziesięć) złotych tytułem wydatków poniesionych przez Skarb Państwa w tym postępowaniu oraz 300,- (trzysta) złotych tytułem opłaty za drugą instancję, stwierdzając, że dalsze koszty postępowania odwoławczego związane z apelacją prokuratora ponosi Skarb Państwa.

UZASADNIENIE

E. B. oskarżony został o to, że:

w dniu 18 października 2012 roku w O., woj. (...), kierując na trasie nr (...) relacji O. K., w terenie zabudowanym, w obszarze remontu drogi (...), zestawem pojazdów złożonym z ciągnika siodłowego m-ki V. (...) o nr rej. (...) wraz z naczepą o nr (...), nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym w ten sposób, że nie zachowując należytej ostrożności wymaganej w danych okolicznościach, w szczególności niewłaściwie obserwując, bez odpowiedniej uwagi i koncentracji, drogę przed kierowanym przez siebie zestawem pojazdów, nie podejmując manewru obronnego, w postaci ominięcia oraz zbyt późno rozpoczynając manewr wyhamowania własnego pojazdu, uderzył w tył stojącego i oczekującego na zmianę sygnalizacji świetlnej, z czerwonej na zieloną, samochodu osobowego

m-ki V. (...), o nr rej. (...), który to został zepchnięty pod stojącą i oczekującą na zmianę sygnalizacji świetlnej, z czerwonej na zieloną, naczepę zestawu pojazdów złożoną z ciągnika siodłowego m-ki S. o nr rej. (...) oraz naczepy o nr rej. (...), który to następnie uderzył w tył stojącego i oczekującego na zmianę sygnalizacji świetlnej, z czerwonej na zieloną, zestawu pojazdów m-ki M. o nr rej. (...) wraz z naczepą o nr rej. (...), czym nieumyślnie, nie zachowując ostrożności wymaganej w danych okolicznościach, spowodował katastrofę w ruchu lądowym zagrażającą życiu i zdrowiu wielu osób tj. kierującemu zestawem pojazdów m-ki S. o nr rej. (...) wraz z naczepą o nr rej. (...) P. G., kierującemu zestawem pojazdów m-ki M. o nr rej. (...) wraz z naczepą o nr (...) J. W., kierującemu samochodem osobowym m-ki V. (...) o nr rej. (...) A. R. i pasażerom tegoż pojazdu tj. M. R., B. O. i M. O., w wyniku której to katastrofy w ruchu lądowym, na skutek doznanych obrażeń ciała, śmierć na miejscu zdarzenia poniosły trzy osoby to jest M. R., A. R. i B. O. oraz obrażeń ciała w postaci urazu wielonarządowego, rany ciętej okolicy czołowej prawej, wieloodłamowego otwartego złamania łuski kości czołowej prawej z wgłębieniem, stłuczenia płuc i brzucha, złamania kości przedramienia prawego doznała pięcioletnia M. O., a w przebiegu leczenia tych obrażeń jej stan był ciężki, a które to obrażenia wyczerpują znamiona choroby realnie zagrażającej życiu i zdrowiu w rozumieniu art. 156 § 1 pkt 2 kk, nadto zachowaniem swym spowodował zdarzenie zagrażające mieniu w wielkich rozmiarach, w postaci: zestawu pojazdów złożonego z ciągnika siodłowego m-ki V. (...) o nr rej. (...) wraz z naczepą o nr (...) oraz z przewożonym towarem na szkodę firmy (...) z siedzibą w Turcji, reprezentowanej przez firmę (...) sp. z o.o z siedzibą G., samochodu osobowego m-ki V. (...), o nr rej. (...) na szkodę T. O., zestawu pojazdów złożonego z ciągnika siodłowego m-ki S. o nr rej. (...) oraz naczepy o nr rej. (...) wraz z przewożonym towarem, na szkodę G. S., zestawu pojazdów m-ki M. o nr rej. (...) wraz z naczepą o nr (...) oraz z przewożonym towarem na szkodę firmy (...) sp. j. z siedzibą w J., mimo że możliwość popełnienia tego czynu przewidywał albo mógł przewidzieć - **tj. o przestępstwo z art. 173 § 2 i 4 kk.**

Wyrokiem z dnia 17 czerwca 2013 roku Sąd Okręgowy w Opolu:

I. uznał oskarżonego za winnego popełnienia czynu opisanego wyżej, i za to, na podstawie art. 173 § 4 k.k. wymierzył mu karę 2 lat pozbawienia wolności,

II. na podstawie art. 63 § 1 k.k. na poczet wymierzonej kary zaliczył okres tymczasowego aresztowania oskarżonego od dnia 18 października 2012 r. do dnia 17 czerwca 2013 r.,

III. na podstawie art. 626 § 1 k.p.k., art. 624 § 1 k.p.k. i art. 17 ustawy o opłatach w sprawach karnych zwolnił oskarżonego od obowiązku zwrotu kosztów procesu, które poniesie Skarb Państwa i odstąpił od obciążania go opłatą.

Przedstawiony wyrok zaskarżony został przez **prokuratora** w części dotyczącej rozstrzygnięcia o karze na niekorzyść oskarżonego oraz przez **oskarżonego** w całości.

W swojej apelacji prokurator zarzucił wyrokowi:

rażącą niewspółmierność kary orzeczonej wobec oskarżonego E. B. wynikającą z wymierzenia mu kary 2 lat pozbawienia wolności, w sytuacji gdy ustalone przez Sąd okoliczności podmiotowe i przedmiotowe, w tym nienależyta ostrożność wymagana w danych okolicznościach, w szczególności niewłaściwe obserwowanie, bez odpowiedniej uwagi i koncentracji, drogi przed kierowanym przez siebie zestawem pojazdów, prowadzenie zestawu pojazdów z prędkością 60 kilometrów na godzinę w terenie gdzie obowiązywało ograniczenie administracyjne prędkości do 50 kilometrów na godzinę, nie podjęcie manewru obronnego, w postaci ominięcia oraz zbyt późne rozpoczęcie manewru wyhamowania własnego pojazdu, które to doprowadziły do brzemiennej w skutkach katastrofy w ruchu lądowym, w wyniku której śmierć poniosło 3 osoby, a życie i zdrowie kolejnych 3 osób było zagrożone z uwagi na fakt istnienia realnego zagrożenia pożaru, a w jego następstwie wybuchu, znajdującego się tam paliwa, w ilości nie mniejszej niż 800 litrów, w uszkodzonych na skutek uderzenia zbiornikach oraz znaczna społeczna szkodliwość przypisanego oskarżonemu czynu jak i względy zapobiegawcze i wychowawcze, które ma osiągnąć kara w stosunku do sprawcy oraz potrzeby w zakresie kształtowania świadomości prawnej społeczeństwa, sprzeciwiały się orzeczeniu kary w takim wymiarze.

Na podstawie tego zarzutu, powołując się na przepisy art. 427 § 1 i 2 k.p.k. oraz art. 437 § 1 k.p.k., prokurator wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku i wymierzenie oskarżonemu kary 5 lat pozbawienia wolności.

W apelacji oskarżonego sporządzonej przez jego obrońcę wyrokowi zarzucono

I. naruszenie przepisów postępowania, które doprowadziło do błędnego ustalenia stanu faktycznego w sprawie i w ten sposób miało istotny wpływ na wynik sprawy, to jest w szczególności:

- art. 4 k.p.k., art. 7 k.p.k. – poprzez dokonanie ustaleń faktycznych w sprawie, nie uwzględniając istotnych okoliczności ujawnionych w toku rozprawy głównej, lub je wadliwie oceniając, w szczególności poprzez:

a) pominięcie, wbrew treści opinii technicznej nr (...) z dnia 18 listopada 2012 r., dotyczącej zespołu pojazdów ciągnika samochodowego V. i naczepy (...), że biegły sporządzający tę opinię stwierdził na piśmie jedynie „duże prawdopodobieństwo” niewystąpienia awarii układu hamulcowego zespołu pojazdów, co czyni tę opinię wariantową i co równocześnie nie pozwala oparcia opinii rekonstrukcyjnej wyłącznie na założeniu sprawności tego układu. Powyższe tym bardziej, że z treści przedmiotowej opinii technicznej wynika ewidentnie, że właściwych badań układu hamulcowego nie przeprowadzono;

b) pominięcie, wbrew faktom ujawnionych w treści opinii technicznej nr (...) oraz dodatkowo w toku przesłuchania biegłego J. K., że w istocie nie dokonano badania sprawności układu hamulcowego zespołu pojazdów ciągnika samochodowego V. i naczepy (...), a jedynie pobieżnych oględzin, co potwierdzają przyznane przez biegłego następujące okoliczności:

- w toku przedmiotowego badania ciągnika V. doprowadzono do zbiorników powietrze z obcego źródła (k.14 opinii), przy czym nie podano, jakie osiągnięto ciśnienie sprężonego powietrza w układzie, i czy ciśnienie to odpowiadało ciśnieniu roboczemu – zatem nie wiadomo w ogóle jaki był wynika tego teoretycznie ważkiego badania – i to w sytuacji w której biegły w opinii ustnej uzupełniającej przyznał, że nie można było zweryfikować stanu szczelności instalacji z uwagi na brak możliwość wymiany jej uszkodzonego elementu (przewodu);

- nie dokonano badania ruchowego mechanizmów sterująco-wykonawczych układu hamulcowego ciągnika, począwszy od dźwigni hamulca nożnego, poprzez główny zawór sterujący, aż po modulatory ciśnienia i siłowniki przy poszczególnych kołach, to jest nie dokonano w ogóle weryfikacji prawidłowości działania poszczególnych elementów układu hamulcowego;

- nie wykonano faktycznego sprawdzenia, czy poszczególne elementy składowe sterująco-wykonawcze układu hamulcowego są sprawne i powodują przemieszczenie elementów roboczych (ciernych) hamulców;

- nie przeprowadzono badań sił hamowania poszczególnych kół zarówno ciągnika jak i naczepy.

c) błędną ocenę wyników opinii rekonstrukcyjnej, to jest dokonanie tej oceny z pominięciem wyżej wskazanych wadliwości opinii technicznej – pomimo wyraźnego stwierdzenia biegłego G., że swą opinię rekonstrukcyjną oparł na ustaleniach opinii technicznej;

d) błędną ocenę opinii rekonstrukcyjnej również w aspektach merytorycznych, w szczególności całkowite zignorowanie istnienia faktu, który może wprost potwierdzać deklarowaną przez oskarżonego awarię, to jest istnienia śladów hamowania naczepy (...), przy jednoczesnym braku śladów od kół jezdnych rzekomo hamowanego intensywnie ciągnika siodłowego. Opiniujący biegły nie wyjaśnił z jakiego powodu miałyby hamować wyłącznie naczepa, a ciągnik nie, nie przeprowadził żadnych badań w tym zakresie, podając w opinii ustnej uzupełniającej jedynie jedną z ewentualnie możliwych przyczyn – tymczasem kwestia ta w świetle wariantowości opinii technicznej jawi się jako jedna z kluczowych dla ustaleń faktycznych –

na skutek których to uchybień Sąd dokonał kategoriycznego ustalenia, że układ hamulcowy zespołu pojazdów ciągnika samochodowego V. i naczepy (...) był sprawny, co z kolei doprowadziło do wyeliminowania ewentualności awarii układu hamulcowego jako bezpośredniej przyczyny wypadku i w konsekwencji doprowadziło do uznania zawinonego doprowadzenia do katastrofy w ruchu lądowym przez oskarżonego.

- art. 5 § 2 k.p.k. – poprzez rażąco sprzeczne z dyrektywą „in dubio pro reo” pozostawienie bez rozstrzygnięcia na korzyść oskarżonego nie dających się usunąć wątpliwości, co do rzeczywistego stanu układu hamulcowego prowadzonego przez zespół pojazdów, a to ze względu na okoliczność, że wobec treści opinii technicznej nie wiadomo czy układ hamulcowy był sprawny, czy też doszło do awarii, a kwestii tej nie da się już rozstrzygnąć, albowiem prokuratura wyzbyła się przedmiotu badania w sposób trwały. W świetle powołanego przepisu, Sąd był zobowiązany uznać za możliwą wersję prezentowaną przez Oskarżyciela oraz tę prezentowaną konsekwentnie przez Oskarżonego, i w takiej sytuacji, nie mógł rozstrzygnąć zrodzonych wątpliwości na niekorzyść oskarżonego, co uczynił uznając wyłącznie wersję Oskarżenia.

II. błąd w ustaleniach faktycznych polegający na nieuprawnionym, dokonanym na skutek wadliwej oceny dowodów, przyjęciu, że:

- deklarowana przez oskarżonego od pierwszych minut po wypadku awaria hamulców nie miała miejsca, a w konsekwencji tego ustalenia uznanie, że przyczyną wypadku było nieuważne prowadzenie zespołu pojazdów, a więc odpowiedzialność za ten wypadek obciąża oskarżonego.

Na podstawie tych zarzutów, powołując się na przepisy art. 427 § 1 k.p.k. oraz art. 437 § 1 i § 2 k.p.k., apelujący wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku przez uniewinnienie oskarżonego od zarzuczonego mu czynu.

Na rozprawie odwoławczej prokurator oraz obrońca oskarżonego poparli swoje apelacje i wnieśli o nieuwzględnienie apelacji przeciwnych stron.

Sąd Apelacyjny zważył, co następuje:

Żadna z apelacji nie mogła zostać uwzględniona, gdyż podniesione w nich zarzuty nie znalazły potwierdzenia w okolicznościach sprawy.

Sąd Apelacyjny ocenił, iż sąd pierwszej instancji dokonał prawidłowych ustaleń faktycznych, w oparciu o całokształt dowodów ujawnionych w toku rozprawy głównej, zaś ujawnione dowody zostały ocenione z poszanowaniem zasady określonej w art. 5 § 2 k.p.k. i z zachowaniem wymogów wynikających z treści art. 7 k.p.k.

Odnośnie apelacji obrońcy oskarżonego:

Przystępując do oceny tej apelacji sąd odwoławczy w pierwszej kolejności podzielić musiał zastrzeżenia apelującego odnośnie braku wnikliwości

i szczegółowości opinii sporządzonej przez biegłego J. K. (opinia techniczna), a dotyczącej sprawności układu hamulcowego ciągnika samochodowego marki (...) i naczepy marki (...). Istotnie bowiem, opinia ta wydana została głównie w oparciu o wynik oględzin elementów składowych wspomnianego układu, gdyż na skutek braku określonych możliwości techniczno – organizacyjnych biegły nie mógł dokonać sprawdzenia ruchowego tych elementów

i ustalenia siły hamowania kół. W tym miejscu dostrzec jednak od razu należy, iż w trakcie tych oględzin biegły dokonał też demontażu określonych części ciągnika

w celu ustalenia stanu metalowego przewodu hamulcowego a potem przeprowadził badanie przewodu, które wykazało jego nieszczelność. Nadto zwrócić należy w tym miejscu uwagę na to, że do przeprowadzenia pełnego badania hamulców w obu pojazdach niezbędnym byłaby nie tylko wymiana uszkodzonego przewodu hamulcowego ale też doprowadzenie do sprawności uszkodzonego w wypadku silnika ciągnika, gdyż dopiero wówczas możliwym

byłoby osiągnięcie w układzie hamulcowym właściwego ciśnienia roboczego warunkującego możliwość sprawdzenia prawidłowości działania jego poszczególnych elementów (opinia biegłego - k. 808).

Nadto z apelującym zgodzić się należy, iż biegły J. K. nie poddał żadnym badaniom systemów sterujących układem, w tym pod kątem ewentualnych uszkodzeń elementów elektroniki i elektryki. Apelujący ma też rację wskazując, że brak szczelności przewodu hamulcowego uniemożliwił biegłemu osiągnięcie ciśnienia roboczego w całym układzie, co w konsekwencji uniemożliwiło postawienie na podstawie oględzin pewnego wniosku o szczelności tego układu w pozostałym zakresie. W końcu z apelującym zgodzić się też należało, iż biegły nie przeprowadził badania ruchowego elementów mechanizmu sterującego – wykonawczego układu hamulcowego, zaś wnioski o sprawności układu przed zaistnieniem wypadku wyprowadził tylko na podstawie stwierdzenia w wyniku oględzin braku zauważalnych uszkodzeń elementów układu nie będących następstwem wypadku.

Wszystko to sprawiło, że omawiana opinia nie miała charakteru opinii kategorycznej, co wyraziło się w brzmieniu jej wniosku końcowego, iż „z dużą dozą prawdopodobieństwa można przyjąć, że układ hamulcowy przed wypadkiem funkcjonował prawidłowo”. W tym stanie stwierdzony przez biegłego J. K. brak możliwości zaistnienia wspomnianego uszkodzenia przewodu hamulcowego

w inny sposób niż na skutek zderzenia, rzeczywiście nie pozwalał na teoretyczne wykluczenie przez niego ewentualności, że w czasie bezpośrednio poprzedzającym wypadek układ hamulcowy uszkodzony był w innym miejscu lub nie zadziałał

z przyczyn innych niż brak ciśnienia.

Kolejny podniesiony w apelacji zarzut dotyczył nieprawidłowości w badaniach układu hamulcowego naczepy (...), co wyraziło się w odstąpieniu od przeprowadzenia badań stanowiskowych w stacji kontroli pojazdów, zaniechaniu podłączenia naczepy do ciągnika (...) w celu ustalenia, czy naciśnięcie na pedał hamulca w ciągniku spowoduje uruchomienie układu hamulcowego w naczepie oraz

w braku stosownego udokumentowania badania polegającego na hamowaniu naczepy na bitumicznej nawierzchni jezdni. Zastrzeżenia apelującego uznać należy za zasadne, z tym tylko zastrzeżeniem, że z podanej już przyczyny (uszkodzenia powypadkowe ciągnika V.) nie było możliwości sprawdzenia stanu hamulców naczepy po podłączeniu jej do ww. ciągnika. Faktem bowiem jest, że na skutek problemów natury organizacyjnej nie doszło do zbadania stanu hamulców naczepy przy użyciu odpowiednich urządzeń warsztatowych, jak też, że nie doszło do udokumentowania próby działania hamulców podczas eksperymentu przeprowadzonego na nawierzchni bitumicznej jezdni.

Podzielając w znacznym zakresie zasadność wykazania w apelacji braków opinii technicznej Sąd Apelacyjny uznał, że nie mogło to doprowadzić do zaaprobowania wniosku apelującego, iż nie została rozstrzygnięta kwestia, czy układ hamulcowy naczepy prowadzonej przez oskarżonego był sprawny. Przeciwno takiej ewentualności przemawia bowiem w szczególności pozostawiony na miejscu wypadku ślad hamowania naczepy (blokowania jej kół) i treść zapisu tarczy tachografu wykluczająca niesprawność układu. Na uwadze mieć też trzeba brak podstaw do kwestionowania słów biegłego J. K., iż w trakcie eksperymentu układ hamulcowy naczepy odznaczał się pełną sprawnością.

Mając na uwadze wymienione uchybienia opinii technicznej Sąd Apelacyjny uznał więc, że w zestawieniu z pozostałym zebrany w sprawie materiałem dowodowym nie mogły one jednak skutecznie podważyć przyjętej w zaskarżonym wyroku tezy, iż układ hamulcowy naczepy był sprawny i umożliwiał wykonanie pełnego, skutecznego hamowania.

W dalszej kolejności Sąd Apelacyjny stwierdził, że stanowiąca istotę przyjętego sposobu obrony (i konsekwentnie także sposobu apelacji oskarżonego) teza o możliwości wystąpienia awarii układu hamulcowego miała za podstawę tylko i wyłącznie wyjaśnienia oskarżonego, które to wyjaśnienia zostały w zasadniczej mierze podważone dowodami stanowiącymi podstawę ustaleń wyroku.

Stało się tak dlatego, że podnosząc zarzuty związane w głównej mierze z treścią opinii biegłych apelujący nie zakwestionował prawidłowości ustaleń dotyczących manewrów pojazdów i sytuacji drogowej zaistniałej w czasie poprzedzającym zatrzymanie się samochodu V. przed sygnalizatorem świateł.

Tymczasem ustalenia te są dla oskarżonego zdecydowanie niekorzystne i podważają wręcz wersję przebiegu zdarzeń podaną przez niego w ramach przyjętej linii obrony. W szczególności podważona została forsowana w wyjaśnieniach i apelacji ewentualność (prawdopodobieństwo) wystąpienia awarii układu hamulcowego spowodowanej czynnikami wewnętrznymi. Uwzględniając wyjaśnienia oskarżonego należało by przyjąć, że do wspomnianej awarii musiało dojść w bardzo bliskiej odległości od stojącego samochodu V., skoro oskarżony miał stwierdzić awarię dopiero w momencie podjęcia hamowania w celu zatrzymania się za ww. samochodem. W tym względzie na uwadze mieć trzeba, że hamulec był niewątpliwie sprawny jeszcze podczas przejazdu przez skrzyżowanie (rondo) znajdujące się w odległości ok. 1 km. od miejsca wypadku oraz, że gdyby do awarii doszło podczas dalszej jazdy, to informujący o tym komunikat zostałby wyświetlony w kabinie kierowcy. Nadto w myśl opinii biegłego M. G. w razie spadku ciśnienia w układzie hamulcowym prowadzony przez oskarżonego zestaw pojazdów zostałby automatycznie spowolniony, co niewątpliwie zostało by zarówno dostrzeżone przez oskarżonego, jak też odnotowane przez tachometr.

Nadto zwrócić należy uwagę na to, że w myśl ustaleń wyroku oskarżony zbliżał się do stojącego pojazdu V. nie będąc, jak sam twierdzi, bezpośrednio przedtem wyprzedzany przez ten pojazd a do tego w sytuacji, gdy żadne uwarunkowania zewnętrzne nie utrudniały mu możliwości obserwacji drogi ani przystąpienia do łagodnego zwalniania w celu zatrzymania się za stojącym już ww. samochodem. Zwrócić należy w tym miejscu uwagę na to, że wyjaśnienia oskarżonego, jakoby samochód V. wyprzedził prowadzony przez niego zestaw w bezpośredniej bliskości pojazdów stojących przed sygnalizatorem świetlnym zostały wykluczone przez sąd, który dysponował w tym względzie dowodami z zeznań J. W. i P. G..

Ustalenia te prowadzą do wniosku, że w przypadku podjęcia hamowania w czasie i o intensywności adekwatnej do sytuacji drogowej ustalonej w wyroku, oskarżony zorientowałby się o wystąpieniu awarii zdecydowanie wcześniej, niż wynika to uwzględnienia ujawnionych śladów hamowania naczepy. Jak bowiem stwierdził sam oskarżony, jadąc z prędkością 60 km./h zwykle zaczyna hamować w odległości 50-60 m. przed docelowym miejscem zatrzymania np. skrzyżowaniem.

W tak przedstawionym układzie sytuacyjnym oskarżony miałby obiektywną możliwość podjęcia i skutecznego wykonania nasuwającego się w sposób oczywisty manewru obronnego polegającego na zjechaniu na lewy pas jezdni a nawet na opuszczeniu jezdni i zjechaniu na pobocze.

W dalszej kolejności apelujący podniósł, że stwierdzenie faktu wykonania hamowania przez zestaw pojazdów prowadzonych przez oskarżonego na skrzyżowaniu w odległości ok. 1 km. przed miejscem wypadku nie może przekonywać o tym, że do awarii hamulców nie doszło na sekundy przed zdarzeniem, np. dopiero w momencie rozpoczęcia hamowania.

Pomijając już skrajnie niskie prawdopodobieństwo takiego układu zdarzeń zauważyć należy, że tym względzie apelujący pominął niekwestionowany w istocie przez siebie fakt pozostawienia na jezdni śladów hamowania kół naczepy (...), świadczący o zadziałaniu przynajmniej układu hamulcowego wymienionego pojazdu, przy czym opisane już wcześniej usytuowanie tego śladu w stosunku do stojącego samochodu V. wskazuje na zbyt późne użycie hamulca.

W rezultacie przedstawionych ocen sąd odwoławczy stwierdził, że w omawianym zakresie nie doszło do wystąpienia nieusuwalnych wątpliwości nakazujących ich rozstrzygnięcie w myśl zasady ustanowionej w art. 5 § 2 k.p.k., a więc na korzyść oskarżonego. W ramach dokonanych ustaleń faktycznych sąd orzekający był w pełni uprawniony do przyjęcia, że układ hamulcowy ciągnika i naczepy był sprawny, a w konsekwencji do wykluczenia, że przyczyną najechania zestawu na samochód, którymi poruszali się pokrzywdzeni była usterka tego układu.

W dalszej kolejności Sąd Apelacyjny przyznał apelującemu rację, co do

tego, że opinia biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych (opinia rekonstrukcyjna) sporządzona przez biegłego M. G. wydana została w oparciu o wynikające z opinii technicznej założenie, iż hamulce obu pojazdów prowadzonych przez oskarżonego były sprawne. Nie może to jednak budzić żadnych zastrzeżeń, skoro w realiach sprawy sprawność układu hamulcowego była wszak podstawowym założeniem faktycznym dla opiniowania przez biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków.

W tej sytuacji, wbrew apelującemu, uznać należało, że przyjęcie takiego założenia nie stanowiło ze strony biegłego żadnego uchybienia ani też nie spowodowało konieczności wydania przez biegłego M. G. opinii rekonstrukcyjnej opartej na założeniu, że układ hamulcowy ciągnika lub naczepy (albo obu tych pojazdów) był niesprawny.

Potrzeba taka zaktualizowała by się bowiem dopiero po przyjęciu przez sąd, iż co najmniej prawdopodobnym jest, że wspomniany układ hamulcowy uległ jednak awarii, która doprowadziła do jego niesprawności stanowiącej bezpośrednią przyczynę najeżdżenia na pojazd V. (...). Z uzasadnionego stanowiska sądu o braku podstaw do przyjęcia takiego ustalenia nie było więc potrzeby badania przez biegłego, jak wyglądałby przebieg wypadku przy założeniu wadliwości hamulców. W rezultacie nie sposób uznać, że pominięcie przez biegłego takiej ewentualności pociągnęło za sobą nieprawidłowości w ustaleniach zaskarżonego wyroku.

Za chybione sąd odwoławczy uznał zarzuty dotyczące analizy i wniosków biegłego przedstawionych w opinii z 7 grudnia 2012 r. odnoszącej się do zapisów na tarczy tachografu zainstalowanego w pojeździe prowadzonym przez oskarżonego.

Zarzuty te sprowadziły się do zakwestionowania zbadania zapisów w przedziałach czasowych wyrażonych w godzinach i minutach, nie zaś w sekundach, co w opinii apelującego uniemożliwiło przeprowadzenie zaawansowanej analizy rekonstrukcyjnej. Podnosząc ten zarzut apelujący wskazał też, że zaprezentowane w opinii analizy w zakresach minutowych „są wadliwe i wpływać mogą na dalsze, wadliwe ustalenia w sprawie”.

Odnosząc się do tego zarzutu sąd odwoławczy stwierdził przede wszystkim, że apelujący nie wskazał na żadne konkretne następstwo przyjętej w przedmiotowej opinii metody dla ustaleń zaskarżonego wyroku odnośnie przebiegu wypadku.

W szczególności nie wykazał, aby przeprowadzenie analizy w interwałach sekundowych doprowadzić mogło do innych wniosków, niż przyjęte przez sąd, w tym także w odniesieniu do problemu zadziałania układu hamulcowego.

Nadto apelujący nie odniósł się do wypowiedzi biegłego M. G., w myśl której tarczę tachometru można prawidłowo odczytać tylko do interwałów 1-minutowych (pod mikroskopem), gdyż odczytanie poniżej takiego interwału byłoby już obciążone ryzykiem błędu, choćby z powodu grubości pisaka.

W rezultacie sąd odwoławczy stwierdził, że omawiany zarzut nie był w stanie skutecznie wykazać wadliwości metody badawczej przyjętej przez biegłego badającego tarczę, ani też podważyć ustaleń wyroku poczynionych na podstawie tego dowodu.

W dalszej kolejności poddany został ocenie kolejny zarzut odnoszący się do dowodu z odczytu zapisu tachografu, tj. zarzut pominięcia przez biegłego, iż odczytany poziom prędkości zestawu pojazdów jest nieprecyzyjny, gdyż po uwzględnieniu stopnia dokładności rejestracji tego parametru w przedziale +/- 6 km/h poziom ten powinien zostać ustalony na 54 – 66 km/h.

W związku z tym apelujący podniósł także, iż przyjęcie przez biegłego, iż zestaw pojazdów prowadzony przez oskarżonego poruszał się w momencie rozpoczęcia hamowania z prędkością ok. 60 km/h nosiło cechy dowolności oraz, że popełnione przez biegłego błędy badawczo – analityczne sprawiły, iż nieuprawniony był jego wniosek końcowy, że pojazd członowy V. bezpośrednio przed wypadkiem był hamowany, gdyż spowolnienie w zakresie zaledwie 60 km/h do 57 km/h mogło być już następstwem początku najeżdżenia i pchania samochodu V..

Pierwszy z wymienionych zarzutów nie zasłużył na uznanie, gdyż nie został należycie umotywowany. Apelujący wskazał bowiem tylko, że pominięcie „tego faktu” mogło mieć wpływ na dalsze ustalenia czynione w sprawie – bez określenia, o jakie ustalenia faktycznie chodzi. Nadto w ustaleniach zaskarżonego wyroku kwestia nieznacznych w istocie różnic w ocenie prędkości zestawu pojazdów prowadzonego przez oskarżonego nie posiada tak istotnego znaczenia, gdyż nie może stanowić podstawy do kwestionowania ustaleń odnośnie stanu układu hamulcowego i podstawowego faktu, że ww. zestaw najechał z dużym impetem na stojący pojazd V. (...).

Odnośnie kwestii, że wykazane spowolnienie mogło być następstwem najechania a potem pchania pojazdu V., zauważyć ponownie należy, że za wystąpieniem hamowania przemawiają jednoznacznie ślady pozostawione na jezdni przez koła naczepy oraz omówione już ustalenia w zakresie stanu układu hamulcowego pojazdów.

Z apelującym nie można się też zgodzić w odniesieniu do zarzutu dokonania przez sąd błędnej oceny opinii rekonstrukcyjnej, co wyrazić się miało w pominięciu, że biegły zignorował fakt ujawnienia na jezdni śladów hamowania naczepy, przy jednoczesnym braku takich śladów pozostawionych przez ciągnik.

Wbrew twierdzeniom apelującego układ śladów hamowania nie świadczy o tym, że w zaistniałej sytuacji wypadkowej hamowała tylko naczepa, gdyż brak śladów hamowania kół ciągnika (w istocie śladów blokowania tych kół) wskazuje, że hamowanie przebiegało bez zablokowania tych kół, a więc w sposób nie pozostawiający śladów tarcia opon o nawierzchnię jezdni. Zauważyć wszak należy, że w myśl wydanej opinii pozostawienie śladów hamowania kół tylko przez naczepę spowodowane mogło być tym, że ciągnik wyposażony był w system zapobiegający blokowaniu kół podczas hamowania ((...)) lub też, że przyczyną była różnica w obciążeniu na kołach.

Tym samym uznać należało, iż nieuprawnionym był pogląd apelującego, jakoby opinia biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych dotknięta była sprzecznością wynikającą z pominięcia okoliczności, że ślady hamowania pozostawiły tylko koła naczepy nie zaś także ciągnika.

Nadto zwrócić należy uwagę na to, że nawet po przyjęciu, że zadziałały tylko hamulce naczepy, odległość miejsca ich użycia od miejsca, w którym przed wypadkiem stał pojazd V. (wynikająca z usytuowania śladów blokowania kół naczepy) wskazuje jednoznacznie, że hamowanie było spóźnione i nie mogło doprowadzić do zatrzymania prowadzonego zestawu pojazdów lub choćby istotnego zredukowania jego prędkości, przy czym uwaga ta zachowuje swoją aktualność zarówno do sytuacji, w której sprawne były hamulce tylko naczepy, jak i w sytuacji zachowania sprawności hamulców w obu pojazdach zestawu.

W dalszej kolejności apelujący podważył wartość dowodową przeprowadzonej przez biegłego M. G. symulacji ruchowej za pomocą programu „(...)”. W tym względzie opinii zarzucono brak syntetycznego i zrozumiałego zestawienia otrzymanych wyników umożliwiającego weryfikację sposobu rozumowania biegłego i prawidłowości otrzymanych wyników.

Nadto podniesione zostało przyjęcie w opinii wadliwego parametru restytucji na poziomie wartości 1.0 dla zderzenia ciągnika V. z pojazdem V. i z naczepą T., wskazując, że taka wartość parametru dotyczy zderzeń idealnie sprężystych, a więc zupełnie innych niż w rozpoznawanej sprawie.

Pomijając już, że miejscem wnioskovania o uszczegółowienie i wyjaśnienie opinii w celu umożliwienia zweryfikowania prawidłowości przyjętej metody badawczej i wniosków biegłego jest, co do zasady, rozprawa przez sądem pierwszej instancji, sąd odwoławczy nie dopatrył się w treści apelacji podstaw do zakwestionowania wartości dowodowej opinii. Z natury rzeczy wynika przecież, że wynik symulacji komputerowej wypadku komunikacyjnego poprzedzony jest przeprowadzeniem szeregu skomplikowanych obliczeń matematycznych, których pełne zrozumienie wymaga, co najmniej, określonej wiedzy i pogłębionej analizy. Nadto skuteczne kwestionowanie dopiero w apelacji sposobu

przedstawienia w opinii wyników takiej symulacji wymagałoby szczegółowego wykazania konkretnych niejasności, czego jednak apelujący nie uczynił. Podobnie odnieść się należy do kwestii wskaźnika restytucji, przy czym w tym wypadku dodatkowo należy zauważyć, że apelujący nie wykazał de facto wadliwości przyjęcia tego parametru dla wartości 1.0 i jego konkretnego wpływu na treść wniosków biegłego odnośnie ustalenia przyczyn najechania zestawu pojazdów na pojazd V..

W apelacji podniesiono też przyjęcie przez biegłego wadliwego założenia, że ciągnik V. nie był wyposażony w system (...). Zarzut ten nie mógł jednak zostać uwzględniony, gdyż pomija opinię wyrażoną przez biegłego na rozprawie, iż akurat ten parametr pozostawał bez znaczenia dla prawidłowości dokonywanych wyliczeń.

W wyniku przeprowadzonej kontroli instancyjnej Sąd Apelacyjny zaaprobował przedstawioną w zaskarżonym wyroku ocenę prawną ustalonego zachowania oskarżonego oraz następstw tego zachowania, która doprowadziła sąd orzekający do zakwalifikowania czynu jako występku nieumyślnego spowodowania katastrofy komunikacyjnej skutkującej śmiercią i ciężkim uszczerbku na zdrowiu oraz zagrożeniem dla mienia w znacznych rozmiarach.

W szczególności, z podanych w uzasadnieniu wyroku przyczyn, podzielono ocenę, że swoim zachowaniem oskarżony doprowadził do obejmującego wiele osób skutku w postaci śmierci trzech osób, ciężkiego uszczerbku na zdrowiu jednej osoby.

Nadto z sądem orzekającym zgodzono się, że wypełnione zostało inne jeszcze znamię przypisanego typu przestępstwa w postaci zagrożenia dla mienia w znacznych rozmiarach, i to zarówno w aspekcie rozmiaru mienia, jak i jego wartości.

Odnosnie apelacji prokuratora

Stanowiący podstawę tej apelacji zarzut wymierzenia oskarżonemu kary rażąco niewspółmiernie łagodnej pozbawiony był zasadności.

Podzielając pogląd skarżącego, iż z uwagi głównie na tragiczne następstwa czyn przypisany oskarżonemu odznaczał się wysokim stopniem społecznej szkodliwości, oceniając wymierzoną karę sąd odwoławczy miał na uwadze zasadę, że w każdym wypadku orzekana kara powinna być limitowana ustalonym stopniem zawinienia oskarżonego (art. 53 § 1 k.k.).

Z ugruntowanego stanowiska prezentowanego w orzecznictwie oraz w literaturze przedmiotu wynika, że w żadnym wypadku dolegliwość kary nie może przekroczyć stopnia winy, bez względu na zakładane cele sankcji. Nawet więc, gdyby wyznaczona przez stopień winy kara nie realizowała w pełnym stopniu celów z zakresu prewencji generalnej lub indywidualnej, nie może być orzeczona w wyższym rozmiarze (por. wyrok SA w Krakowie z 23 listopada 2000 r., II AKa 147/00, KZS 2001, z. 1, poz. 24; wyrok SA w Lublinie z 17 listopada 1999 r., II AKa 183/99, OSA 2000, z. 4, poz. 25).

W tym względzie dostrzec należy, że naruszenie przez oskarżonego obowiązujących reguł ostrożności (w tym wypadku zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym) miało charakter nieumyślny (tzw. nieświadoma nieumyślność), co w sposób bardzo istotny wpłynęło łagodząco na ocenę stopnia społecznej szkodliwości czynu i stopnia zawinienia oskarżonego. Uwzględnione zostało, że niedochowanie przez oskarżonego reguł bezpieczeństwa nie polegało na podejmowaniu w trakcie prowadzenia zestawu pojazdów niedozwolonych manewrów stwarzających wysokie ryzyko spowodowania kolizji lub na wystąpieniu przeciwko przepisom ustanawiającym określony zakaz, lecz przybrało postać braku należytej koncentracji podczas zbliżania się do stojącej kolumny pojazdów.

Rozpoznając apelację sąd odwoławczy za nieuprawnione w ustalonych okolicznościach sprawy uznał wskazywanie przez apelującego na to, że w zaistniałej sytuacji drogowej na oskarżonym ciążył obowiązek zachowania ostrożności w stopniu szczególnym.

W myśl przepisu art. 3 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym na uczestniku ruchu ciąży wszak obowiązek zachowania tzw. zwykłej ostrożności, zaś konieczność zachowania ostrożności o charakterze szczególnym rodzi się dopiero w sytuacjach określonych przez ustawę, co w rozpoznawanej sprawie nie miało miejsca.

Chybnym było też akcentowanie w apelacji, jakoby do wypadku doszło wskutek niedostosowania przez oskarżonego szybkości jazdy do warunków w jakich odbywał się ruch. O ile z uzasadnienia wyroku zdaje się wynikać, że prędkość zestawu prowadzonego przez oskarżonego sąd ustalił na 60 km/h (nie wynika to wprost z uzasadnienia lecz z faktu akceptacji odczytu z tarczy tachografu dokonanej przez biegłego), to przecież nie nadmierna, choć nieco wyższa niż określona administracyjnie, prędkość, lecz nie zachowanie należytej ostrożności wyrażające się w pozbawionej uwagi i koncentracji obserwacji drogi, była głównym, istotnym czynnikiem stwarzającym sytuację wypadkową. Stanowisko apelującego pozostaje przy tym w określonej sprzeczności z opisem czynu zarzucanego (i jednocześnie przypisanego), gdzie wskazując na naruszone przez oskarżonego zasady ruchu drogowego, nie wspomniano w ogóle o przekroczeniu dopuszczalnej prędkości.

Sąd odwoławczy nie podzielił także stanowiska apelującego, jakoby za zaostrzeniem wymierzonej kary przemawiały wymogi „szeroko rozumianej” prewencji ogólnej. W szczególności nie przekonuje powołanie się na panujące rzekomo wewnątrz lokalnej społeczności przekonanie o bezkarności oskarżonego oraz gołosłowne i pozbawione analizy wskazanie w tym względzie na artykuł prasowy oraz komentarze zamieszczone na portalach internetowych.

Nie jest też trafnym podniesienie w charakterze argumentu przemawiającego za zaostrzeniem kary, ustawowo przewidzianej możliwości skorzystania przez sąd penitencjarny z uprawnienia do orzeczenia warunkowego przedterminowego zwolnienia oskarżonego już po odbyciu połowy orzeczonej kary i wskazywanie w związku z tym na możliwość zakończenia odbywania kary już po 18 października 2013 r.

W rezultacie dokonanej oceny sąd odwoławczy uznał, że z uwagi na swój rodzaj i wymiar kara orzeczona wobec oskarżonego jest ogólnie współmierna do stopnia zawinienia oskarżonego i stopnia społecznej szkodliwości czynu, jak też prawidłowo uwzględniła okoliczności związane z osobą i postawą oskarżonego oraz z jego sytuacją osobistą.

Mając to wszystko na względzie orzeczono o utrzymaniu zaskarżonego wyroku w mocy.

Rozstrzygnięcie o kosztach postępowania odwoławczego wydano w oparciu o przepisy art. 627 k.p.k. w zw. z art. 634 k.p.k. w zw. z art. 636 § 2 k.p.k. i w zw. z art. 633 k.p.k. oraz art. 1 i art. 2 ust. 1 pkt. 4 ustawy z dnia 23 czerwca 1973 r. o opłatach w sprawach karnych.