

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 25 stycznia 2013 roku

Sąd Rejonowy dla Wrocławia – Śródmieścia we Wrocławiu w Wydziale V Karnym,

w składzie :

Przewodniczący : **SSR Anna Muszyńska**

Protokolant : Agata Wichłacz

po rozpoznaniu w dniu 25 stycznia 2013 roku we Wrocławiu

przy udziale Prokuratora Prokuratury Rejonowej dla Wrocławia Stare Miasto Marii Anioła

sprawy karnej z oskarżenia publicznego :

J. S. (1)

ur. (...) w Ł.,

syna K. i A. z d. Ł.

oskarżonego o to, że :

w dniu 10 września 2010 roku we W. kierując samochodem marki B. nr rej (...) ulicą (...) w kierunku (...) w stronę L. umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, iż prowadził w/w pojazd z prędkością około 90-110 km/h tj. prędkością znacznie przekraczającą prędkość dopuszczalną w terenie zabudowanym, czym spowodował na skrzyżowaniu ulic (...) zderzenie z samochodem marki O. (...) nr rej (...) kierowanym przez P. J. (1), który poruszając się ulicą (...) z kierunku przeciwnego podjął manewr skrętu w lewo w ulicę (...), przy czym w następstwie przedmiotowego wypadku komunikacyjnego dwóch pasażerów samochodu O. (...) poniosło śmierć na miejscu zdarzenia; A. K. w następstwie wielonarządowych obrażeń ciała w postaci: złamania gałęzi górnej lewej kości łonowej, złamań żeber prawych III-IV w linii pachowej przedniej oraz III-VIII w linii przykręgosłupowej, złamań żeber lewych II-VI w linii pachowej przedniej oraz I-III w linii przykręgosłupowej, złamania kości podstawy i pokrywy czaszki, rozerwania ściany aorty z krwiakiem tylnego śródpiersia i obustronnym krwiakiem opłucnowym, rozerwania prawej kopuły przepony z przepukliną opłucnową prawostronną, rozerwania torebki i mięszu wątroby, śledziony i obu nerek oraz rozerwania ściany worka osierdziowego i pęcherza moczowego a P. J. (2) w wyniku wielonarządowych obrażeń ciała w postaci: rany tłuczonej okolicy ciemieniowej głowy z obecnością podbiegnięć krwawych w powłokach miękkich czaszki, złamania koron zębów 21,31 i 41, rany na przęciu, obustronnego wielomiejscowego złamania żeber po stronie lewej I - przymostkowo, IV - w linii pachowej środkowej, VIII - X przykręgosłupowo oraz złamania żeber po stronie prawej VII, VIII, IX przymostkowo, IV-XI przykręgosłupowo, masywnego stłuczenia, niewielkiego rozdarcia oraz pojedynczych, nielicznych ognisk zachłystowych w płucu prawym, krwotoku do jam opłucnowych z uciskiem na płuco lewe i jego dużego stopnia niedodmą, rozerwania worka osierdziowego, przerwania poprzecznego łuku aorty z krwotokiem w obrębie śródpiersia, pęknięcia torebki śledziony oraz pęknięcia torebki mięszu wątroby z niewielkim krwotokiem do jamy brzusznej, podbiegnięcia krwawego torebki tłuszczowej nerki prawej, złamania gałęzi górnej kości łonowej prawej a K. K. (2) doznał obrażeń ciała w postaci złamania zęba obrotnika typu I, złamania wyrostków stawowych kręgów C3 i C4, urazu głowy i wstrząśnienia mózgu - które to obrażenia stanowią ciężki uszczerbek na zdrowiu w postaci choroby realnie zagrażającej życiu w rozumieniu przepisu art. 156 k.k. natomiast P. J. (1) doznał obrażeń ciała w postaci skręcenia kręgosłupa szyjnego, złamania podstawy wyrostków poprzecznych lewych kręgów C3 i C4 bez przemieszczenia - które naruszyły funkcję narządów jego ciała na czas powyżej dni 7

• **tj. o czyn z art. 177 § 2 k.k.**

I. uniewinnia oskarżonego J. S. (1) od popełnienia zarzuconego mu czynu;

II. kosztami postępowania obciąża Skarb Państwa.

UZASADNIENIE

Na podstawie całokształtu okoliczności ujawnionych w toku postępowania jurysdykcyjnego Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 10 września 2010 roku około godziny 23¹⁰ J. S. (1) jechał swoim samochodem marki B. o numerze rejestracyjnym (...) ulicą (...) od strony (...) w kierunku L.. W jego samochodzie nie był pasażerów. Na placu (...) zatrzymał się na światłach, zajmując środkowy pas ruchu. Po zmianie świateł na zielone i przejechaniu placu (...) kierowca zmienił pas ruchu na lewy, ciągnący się wzdłuż torowiska. Jadąc ze zwiększającą się prędkością, przekraczającą dozwoloną wartość 60 km/h, J. S. (1) zbliżał się do skrzyżowania ulic (...), na którym sygnalizacja świetlna była wyłączona, osiągnął prędkość około 88 km/h. Kierowca znajdował się na drodze z pierwszeństwem przejazdu.

dowód: zespołowa opinia biegłych (k. 380),

częściowo wyjaśnienia podejrzanego J. S. (1) (k. 150),

zeznania świadka R. P. (k. 30)

W kierunku skrzyżowania ulic (...) od strony ulicy (...) jechał w tym samym czasie inny samochód marki O. (...) o numerze rejestracyjnym (...), kierującym był P. J. (1). W samochodzie tym, jako pasażerowie, znajdowali się również B. S., zajmująca miejsce na przednim siedzeniu koło kierowcy, K. K. (2), siedzący za kierowcą, A. K., siedzący za B. S. oraz P. J. (2) (brat P. J. (1)), zajmujący miejsce z tyłu między K. K. (2) a A. K.. Wracali oni ze spotkania, na którym niektórzy z nich spożywali alkohol. Znaczną ilość alkoholu stwierdzono we krwi A. K. (2,1 ‰ alkoholu etylowego), natomiast niższy wynik wykazały badania krwi w przypadku P. J. (2) (1,7 ‰ alkoholu etylowego). Znajomi zamierzali pojechać do sklepu (...) i odwiedzić B. S. do domu. W samochodzie słuchali muzyki. P. J. (1) i B. S. mieli zapięte pasy bezpieczeństwa, natomiast osoby siedzące z tyłu samochodu jechały bez zapiętych pasów bezpieczeństwa. Na skrzyżowaniu kierowca zamierzał wykonać manewr skrętu w lewo w ulicę (...). Znajdując się na drodze podporządkowanej wyjechał w stronę ulicy (...). Kierowca O. (...) dojeżdżając do skrzyżowania zwolnił, jednak nie zatrzymał całkowicie samochodu. Po przekroczeniu lewej linii lewego pasa ruchu ulicy (...) o 6,5 m P. J. (1) i B. S. zauważyli światła samochodu B., znajdującego się wówczas w odległości 24,4 m od nich. Kierowca samochodu O. (...) próbował jeszcze dodać gazu, aby uciec z toru jazdy samochodu B., jednak po ok. 1 sekundzie doszło do zderzenia się pojazdów w ten sposób, że samochód marki B. wjechał w tylny prawy bok samochodu O. (...) praktycznie bez wcześniejszego hamowania - mając bowiem 1 sekundę czasu do momentu zderzenia się pojazdów (średnio-statystycznie 0,8 sekundy zabrała kierowcy sama reakcja), pozostawało mu 0,2 sekundy na hamowanie.

Po zderzeniu samochód B. znajdował się na prawym pasie ruchu i był zwrócony przodem w kierunku prawej krawędzi jezdni ulicy (...). Natomiast samochód O. (...) na skutek zderzenia ustawił się po prawej stronie jezdni i obrócił się przodem do osi jezdni.

dowód: opinia zespołu biegłych (k. 380-381, 387, 389-390), zeznania zespołu biegłych (k. 411-412),

opinia biegłego i sprawozdanie z przeprowadzonych badań wypadku drogowego (k. 107, 115, 117, 122),

częściowo zeznania świadka B. S. (k. 52, k. 240-241),

częściowo zeznania świadka P. J. (1) (k. 55, k. 241-243),

zeznania świadka K. K. (2) (k. 44-45, k. 239-240),

wyniki badań krwi A. K. na zawartość alkoholu etylowego (k. 87),

wyniki badań krwi P. J. (2) na zawartość alkoholu etylowego (k. 164)

W następstwie zderzenia się pojazdów P. J. (2), A. K. i K. K. (2) wypadli z samochodu. P. J. (1) i B. S. na moment zamroczyło. Przypadkowy świadek zdarzenia, R. P., widząc skutki kolizji, zatrzymał się przy wjeździe na stację benzynową i zadzwonił pod numer alarmowy. Uzyskał informację, że wypadek komunikacyjny został już zgłoszony. Po chwili na miejsce zdarzenia przyjechała karetka pogotowia i zabrała P. J. (1), K. K. (2), B. S. i J. S. (1) do szpitala.

dowód: zeznania świadka P. J. (1) (k. 35),

zeznania świadka K. K. (2) (k. 44-45),

zeznania świadka B. S. (k. 52),

zeznania świadka R. P. (k. 30)

W wyniku wypadku komunikacyjnego śmierć poniosły dwie osoby: P. J. (2), który w chwili wypadku miał 23 lata, w następstwie wielonarządowych obrażeń ciała w postaci rany tłuczonej okolicy ciemieniowej głowy z obecnością podbiegnięć krwawych w powłokach miękkich czaszki, złamania koron zębów 21, 31 i 41, rany na przęciu, obustronnego wielomiejscowego złamania żeber po stronie lewej I-przymostkowo, IV-w linii pachowej środkowej, VIII-X przykręgosłupowo oraz złamania żeber po stronie prawej VII, VIII, IX przymostkowo, IV-XI przykręgosłupowo, masywnego stłuczenia, niewielkiego rozdarcia oraz pojedynczych, nielicznych ognisk zachłystowych w płucu prawym, krwotoku do jam opłucnowych z uciskiem na płuco lewe i jego dużego stopnia niedodmą, rozerwania worka osierdziowego, przerwania poprzecznego łuku aorty z krwotokiem w obrębie śródpiersia, pęknięcia torebki śledziony oraz pęknięcia torebki miąższu wątroby z niewielkim krwotokiem do jamy brzusznej, podbiegnięcia krwawego torebki tłuszczowej nerki prawej, złamania gałęzi górnej kości łonowej prawej, a także A. K., który w chwili wypadku miał 25 lat, w następstwie wielonarządowych obrażeń ciała w postaci złamania gałęzi górnej lewej kości łonowej, złamań żeber prawych III-VII w linii pachowej przedniej oraz III-VIII w linii przykręgosłupowej, złamań żeber lewych II-VI w linii pachowej przedniej oraz I-III w linii przykręgosłupowej, złamania kości podstawy i pokrywy czaszki, rozerwania ściany aorty z krwiakiem tylnego śródpiersia i obustronnym krwiakiem opłucnowym, rozerwania prawej kopuły przepony z przepukliną opłucnową prawostronną, rozerwania torebki i miąższu wątroby, śledziony i obu nerek oraz rozerwania ściany worka osierdziowego i pęcherza moczowego. K. K. (2) doznał obrażeń ciała w postaci złamania zęba obrotnika typu I, złamania wyrostków stawowych kręgów C3 i C4, urazu głowy i wstrząśnienia mózgu, które spowodowały ciężki uszczerbek na zdrowiu w postaci choroby realnie zagrażającej życiu. P. J. (1) doznał obrażeń ciała w postaci skręcenia kręgosłupa szyjnego i złamania podstawy wyrostków poprzecznych lewych kręgów C3 i C4 bez przemieszczeń, które naruszają czynności narządów ciała na okres dłuższy niż 7 dni. B. S. doznała obrażeń w postaci powierzchownego urazu powłok głowy, skręcenia kręgosłupa szyjnego i stłuczenia biodra lewego, które to uszkodzenia spowodowały naruszenie czynności narządów ciała na okres nie dłuższy niż 7 dni. J. S. (1) doznał obrażeń ciała w postaci stłuczenia głowy i kręgosłupa szyjnego z drobnymi otarciami naskórka głowy, drobnych otarć naskórka lewej dłoni, RTG czaszki, lewej dłoni i kręgosłupa szyjnego - bez złamania oraz RTG - kręgosłupa szyjnego przeprost fizjologiczny lordozy, które spowodowały naruszenie czynności narządów ciała na okres nie dłuższy niż 7 dni.

dowód: protokół zewnętrznych oględzin zwłok P. J. (2) na miejscu ich znalezienia (k. 9-12),

protokół zewnętrznych oględzin zwłok A. K. na miejscu ich znalezienia (k. 13-16),

protokół z oględzin i otwarcia zwłok P. J. (2) (k. 35),

sprawozdanie z sądowo-lekarskich oględzin i sekcji zwłok A. K. (k. 79-86),

sprawozdanie z sędowo-lekarskich oględzin i sekcji zwłok P. J. (2) (k. 157-163),

opinia sędowo-lekarska dotycząca obrażeń ciała K. K. (2) (k. 142),

opinia sędowo-lekarska dotycząca obrażeń ciała P. J. (1) (k. 141),

opinia sędowo-lekarska dotycząca obrażeń ciała B. S. (k. 140),

opinia sędowo-lekarska dotycząca obrażeń ciała J. S. (1) (k. 302)

Po wypadku samochód marki O. (...) miał następujące uszkodzenia: klapa tył, zderzak tył, prawy błotnik tył, prawe koło tył, prawe drzwi tył z szybą, prawe drzwi przód z szybą, prawo lustro zewnętrzne, tylna szyba, prawy błotnik przód, prawe koło przód, pokrywa silnika, szyba czołowa, mocowania lamp przód, lewe drzwi tył, lewy błotnik tył, lewe koło tył. Z kolei samochód marki B. miał uszkodzenia: szyba czołowa, zderzak przód, gril, pokrywa silnika, prawy i lewy przedni błotnik, prawe drzwi przód, prawy i lewy reflektor przód, poduszki powietrzne: kierowcy - wystrzeliła.

dowód: protokół oględzin pojazdu marki B. (k. 17-18),

protokół oględzin pojazdu marki O. (...) (k. 19-20),

materiał poglądowy (k. 78),

opinia zespołu biegłych (k. 382-383)

W czasie zderzenia samochód marki B. poruszał się z prędkością ok. 88 km/h, natomiast samochód marki O. (...) z prędkością ok. 30 km/h. W granicach błędu dopuszcza się możliwość odchylenia tych wartości do 5-10 % w górę lub dół.

dowód: opinia zespołu biegłych (k. 388-389), zeznania zespołu biegłych (k. 412),

Zarówno kierowca samochodu B. - J. S. (1), jak i kierowca samochodu O. (...) - P. J. (1) byli trzeźwi w czasie zdarzenia.

dowód: opinia z badań na zawartość alkoholu etylowego we krwi J. S. (1) (k. 48),

opinia z badań na zawartość alkoholu etylowego we krwi P. J. (1) (k. 50)

W czasie wypadku komunikacyjnego pomimo pory nocnej na drodze panowały dobre warunki do jazdy. Nie padał deszcz, nie było mgły, latarnie uliczne w obrębie krytycznego zdarzenia działały, widoczność nie była ograniczona. Jezdnia była sucha, gładka.

dowód: opinia zespołu biegłych (k. 380), zeznania zespołu biegłych (k. 412),

protokół oględzin miejsca wypadku drogowego (k. 7-8),

materiał poglądowy (k. 78),

opinia biegłego i sprawozdanie z przeprowadzonych badań wypadku drogowego - warunki atmosferyczne i drogowe (k. 108-110),

zeznania świadka B. S. (k. 52),

zeznania świadka P. J. (1) (k. 241)

W pobliżu skrzyżowania ulic (...) znajduje się wiata przystanku tramwajowego ustawiona koło torowiska. Jej umiejscowienie powoduje, że kierowca zamierzający skręcić w lewo na skrzyżowaniu przez chwilę ma ograniczoną

widoczność na ulicę (...). Kierowca samochodu O. (...) mógł jednak widzieć samochód B. w chwili wjazdu na skrzyżowanie, bowiem samochód kierowany przez J. S. (1) znajdował się wówczas 24,4 m od miejsca zdarzenia, a widoczność drogi przekraczała tę wartość.

dowód: zeznania zespołu biegłych (k. 412),

zeznania świadka P. J. (1) (k. 242),

Biorące udział w zderzeniu samochodu nie były przed wypadkiem uszkodzone. Ich stan techniczny gwarantował kierowcom tych pojazdów bezpieczną jazdę.

dowód: opinia biegłego i sprawozdanie z przeprowadzonych badań stanu technicznego samochodów (k. 99-104)

J. S. (1) ma 29 lat, wykształcenie wyższe, z zawodu jest informatykiem. Nie jest nigdzie zatrudniony, pozostaje na utrzymaniu żony. Nie był leczony psychiatrycznie, psychologicznie, neurologicznie ani odwykowo.

Nie był w przeszłości karany sądownie.

dowód: dane osobopoznawcze (k. 229)

dane o karalności (k. 214)

W toku postępowania przygotowawczego, jak i przed Sądem oskarżony J. S. (1) nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu. Wyjaśnił on, że jechał drogą z pierwszeństwem przejazdu, kiedy wjechał na skrzyżowanie samochód O. wymusił pierwszeństwo, co spowodowało zderzenie pojazdów. J. S. nie potrafił wskazać z jaką prędkością się poruszał, jednak negował prędkość wskazaną w opinii przez biegłego.

Przed Sądem oskarżony stwierdził, że nie poruszał się z taką prędkością jak wskazał biegły. Oskarżony odmówił dalszych wyjaśnień i udzielania odpowiedzi na pytania.

dowód : wyjaśnienia oskarżonego (k. 150, 230)

Sąd zważył, co następuje:

Po przeprowadzeniu postępowania dowodowego Sąd ustalił stan faktyczny, nie mając wątpliwości co do istotnych okoliczności, które zaistniały w dniu 10 września 2010 r. i które towarzyszyły wypadkowi komunikacyjnemu. Wyjaśnienia oskarżonego, zeznania świadków i opinie biegłych są spójne i układają się w logiczną całość. Pewne rozbieżności w zeznaniach świadków dotyczą głównie zachowania się kierowców obu pojazdów przed momentem zderzenia się oraz prędkości, z jaką poruszały się samochody. Podkreślić należy, że oskarżony J. S. (1) nie przyznawał się do popełnienia zarzucanego mu czynu zarówno w postępowaniu przygotowawczym, jak i w postępowaniu jurysdykcyjnym.

Sąd w swoich rozważaniach co do faktów pominął zeznania H. K. (ojca pokrzywdzonego A. K.) oraz B. J. (matki pokrzywdzonego P. J. (2)) z tego względu, że osoby te nie były bezpośrednimi świadkami kolizji drogowej. Zeznania tych świadków nie zawierały informacji, które mogłyby wpłynąć na precyzyjne określenie stanu faktycznego. Z oczywistych powodów odnoszone do straty osób najbliższych nie dotyczyły okoliczności uwzględnianych przy rekonstrukcji zdarzenia.

Sąd odmówił wiarygodności wyjaśnieniom oskarżonego J. S. (1) w zakresie, w jakim oskarżony kwestionował fakt przekroczenia przez siebie prędkości administracyjnie dozwolonej. Było to efektem dokonania przez Sąd zestawienia wyjaśnień oskarżonego, który twierdził: "Wydaje mi się, że zachowałem dozwoloną prędkość 60 km/h", z opinią zespołu biegłych, którzy wyliczyli prędkość samochodu B. podczas zderzenia na ok. 88 km/h. W ocenie Sądu nie ma wątpliwości co do tego, że oskarżony przekroczył prędkość dopuszczalną, a tym samym umyślnie naruszył zasadę prędkości bezpiecznej określoną w art. 19 ust. 1 PrDrog stanowiącej, że kierujący pojazdem jest obowiązany jechać

z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem, z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa, a w szczególności: rzeźby terenu, stanu i widoczności drogi, stanu i ładunku pojazdu, warunków atmosferycznych i natężenia ruchu. Oskarżony zdawał sobie bowiem sprawę z ograniczenia prędkości na terenie zabudowanym po godzinie 23⁰⁰ do 60 km/h, a mimo to poruszał się z prędkością znacznie przewyższającą tę wartość (ok. 88 km/h), a zatem naruszenie przez oskarżonego J. S. (1) zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym charakteryzowało się umyślnością. Oskarżony J. S. (1) nie zastosował się do zakazu (zakaz przekraczania prędkości) wynikającego z przepisów PrDrog i świadomie przekroczył dozwoloną prędkość.

Pewne nieścisłości wystąpiły również w zeznaniach świadka B. S., która początkowo zeznała: "Zatrzymaliśmy się, sprawdziliśmy czy nic nie jedzie". Następnie świadek zeznała, że "przecinając ulicę (...) wydaje mi się, że kierowca zatrzymał samochód". Z kolei na pytanie pełnomocnika oskarżycielki posiłkowej świadek zeznała: "Wydaje mi się, że kierowca O. zatrzymał się przed skrzyżowaniem, ale nie jestem pewna". Natomiast na pytanie obrońcy oskarżonego świadek B. S. odpowiedziała, że "nie ma nic do rzeczy czy się zatrzymał, czy jechał wolno. Nie jestem pewna tego, czy się zatrzymał, czy jechał". Zespół biegłych jednoznacznie wykluczył możliwość zatrzymania się samochodu O. (...) przed skrzyżowaniem stwierdzając: "Przyjmując za zeznaniami świadka B. S., że samochód O. (...) przed wjazdem na pas ruchu samochodu B. zatrzymał się, przeanalizowano fizyczne możliwości uzyskania prędkości zderzeniowej samochodu O. (...) (około 30 km/h) na drodze od wjazdu na pas ruchu samochodu B. do zderzenia ($S_2 = 6,5$ m). Dla tych danych samochód O. (...) musiałby uzyskać przyspieszenie $a_V \approx 5,3 \text{ m/s}^2$. Jest to wartość zbyt wysoka w stosunku do możliwości trakcyjnych samochodu". W tym zakresie Sąd nie dał wiary zeznaniom świadka B. S..

W przypadku pokrzywdzonego P. J. (1) Sąd nie podzielił zapewnień świadka, że "ze swojej strony zrobił wszystko, żeby bezpiecznie przejechać przez skrzyżowanie". Ocena ta stanowi bowiem subiektywne przeświadczenie pokrzywdzonego. Sąd na podstawie zebranego materiału dowodowego zweryfikował zachowania uczestników wypadku komunikacyjnego co do dolożenia należytej staranności przy wykonywaniu określonych manewrów, rozpatrując je w kontekście całego zdarzenia. Podkreślić należy, że pokrzywdzony P. J. (1) był kierowcą samochodu, który brał udział w kolizji. Do zeznań tego świadka należało podejść z ostrożnością, biorąc pod uwagę, że mogły one stanowić wyraz przyjętej przez świadka postawy dotyczącej jego sytuacji prawnej lub realizacji zasady *nemo se ipsum accusare tenetur* (art. 74 § 1 k.p.k.). Nie można zapominać, że przeciwko P. J. (1) toczyło się równoległe postępowanie karne o czyn przedmiotowo tożsamy z tym, który w niniejszej sprawie zarzucany był oskarżonemu J. S. (1). Przy ocenie materiału dowodowego Sąd odmówił wiarygodności zeznaniom P. J. (1), które dotyczyły określenia prędkości, z jaką poruszał się samochód O. (...) w chwili wjazdu na skrzyżowanie (według zeznań świadka wartość ta wynosiła ok. 10 km/h). W tym zakresie Sąd uznał za wiarygodną opinię zespołu biegłych, w której prędkość ta została ustalona na ok. 30 km/h.

W niniejszej sprawie Sąd dysponował dwiema opiniami biegłych: opinią biegłego sądowego W. K., w tym jego opinią uzupełniającą, oraz opinią zespołu biegłych - J. K. i A. L. - z Instytutu Ekspertyz Sądowych im. prof. dra J. S. (3). Obie opinie zawierają szczegółowe wyliczenia parametrów, które miały istotne znaczenie dla niniejszego postępowania. W tym właśnie zakresie tj. oceny konkretnych i dokładnych wielkości arytmetycznych, Sąd oparł się głównie na opiniach ww. biegłych. Sąd uznał, że świadkowie zdarzenia, pomimo że brali w nim udział bezpośrednio, w sposób subiektywny i przybliżony podawali określone odległości lub prędkości pojazdów, co nie jest wystarczające dla organu procesowego przy ustalaniu stanu faktycznego sprawy, a w następstwie - jego oceny prawnej. Wielkości takie jak prędkość samochodów i ich odległość od siebie w chwili zaistnienia ryzyka spowodowania wypadku komunikacyjnego są tak istotne dla rozważań nad kwestią odpowiedzialności karnej kierowców, że nie można ich opierać na ogólnych spostrzeżeniach (przykładowo: świadek B. S. zeznała, że B. "pędziło na nich z wielką prędkością") lub płaszczyźnie "wydawania się" (przykładowo: świadek K. K. (2) zeznał, że zobaczył samochód B., kiedy był oddalony o ok. 50-60 m od O. (...), a w następnej sekundzie doszło do zderzenia, natomiast biegli ustalili, że odległość ta wynosiła 24,4 m). W tym zakresie niezbędne było korzystanie ze szczegółowych obliczeń, dokonanych przez specjalistów.

Jak wskazano wyżej, Sąd w niniejszym postępowaniu dysponował opinią biegłego W. K., w tym opinią uzupełniającą, oraz opinią zespołu biegłych z Instytutu Ekspertyz Sądowych im. prof. dra J. S. (3). Po zapoznaniu się z ich treścią

prima facie może się wydawać, że opinie te są ze sobą sprzeczne, bowiem w opinii W. K. biegły w punkcie 2. wniosków stwierdził, że "stan zagrożenia i sytuację wypadkową wytworzył kierujący B. poruszając się z prędkością istotnie większą niż prędkość dopuszczalna, a tym samym niebezpieczną dla każdego innego uczestnika ruchu w terenie zabudowanym, co wprowadzało w błąd innych uczestników ruchu w zakresie oceny jego prędkości i było istotną przyczyną powstania sytuacji wypadkowej", natomiast zespół biegłych w punkcie 2. wniosków przyczyny przedmiotowego zdarzenia upatruje w "nieprawidłowym postępowaniu kierującego samochodem O. (...), P. J. (1), który nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu kierującemu samochodem B.". Sprzeczność opinii jest jednak pozorna. Obie zawierają bowiem podobne spostrzeżenia w przedmiocie kontaktu pojazdów, pasa ruchu B. (lewy pas ruchu), prędkości samochodów (zespół biegłych ustalił prędkość dla samochodu O. (...) na ok. 30 km/h, a dla samochodu B. na ok. 88 km/h, podczas gdy w opinii W. K. wartości te wynoszą odpowiednio 15-25 km/h oraz 90-110 km/h; widać należy również pod uwagę, że zespół biegłych podniósł na rozprawie z dnia 18 stycznia 2013 r., że wartości te mogą być "odchylone" maksymalnie do 10%, a zatem mogły one wynosić odpowiednio ok. 27-33 km/h oraz ok. 79,2-96,8 km/h; w związku z tym zauważyć można, że wartości prędkości podane przez biegłych są zbliżone i w pewnych zakresach się pokrywają, drogi przebytej przez pojazd O. (...) od lewej krawędzi jezdni do miejsca zdarzenia (opinia zespołu biegłych zawiera wyliczenie tej drogi na 6,5 m, natomiast opinia W. K. przedstawia w tym zakresie wartość 7 m), czasu reakcji i odległości kierowcy B. od miejsca zdarzenia, gdy samochód O. (...) znajdował się już na pasie ruchu samochodu B. (zespół biegłych ustalił tę odległość na 24,4 m, a czas reakcji kierowcy obliczył na 1 s, podczas gdy opinia W. K. zawierała odpowiednio dane: 20 m i 0,8 s). Sąd stanął przed koniecznością oceny środków dowodowych w postaci obu opinii biegłych i zawartych w nich wniosków.

Sąd dostrzegł w opinii biegłego W. K. pewne nieścisłości. Biegły stwierdził, że kierujący O. (...) "miał prawo zakładać, co gwarantował mu ustawodawca, że inni uczestnicy ruchu będą przestrzegali podstawowych zasad ruchu drogowego i będą poruszali się z prędkościami co najwyżej dopuszczalnymi (60 km/h gdy do wypadku po godzinie 23⁰⁰)". Tego rodzaju gwarancje rzeczywiście wynikają z treści przepisu art. 4 PrDrog, jednak biegły w jednym z następnych akapitów opinii podniósł, że "ustawodawca nigdzie nie dopuścił, ani nie zapisał, iż kierujący jadący drogą główną lub mający pierwszeństwo, pomimo przekroczenia prędkości jazdy, ma dalej bezwzględne pierwszeństwo. Można więc wprost stwierdzić, iż przekroczenie prędkości dopuszczalnej, i to w tak znacznym zakresie przez kierującego B., wprowadzało w błąd kierującego O. i mogło wpłynąć na decyzję o wykonaniu manewru skrętu w prawo". W ocenie Sądu trudno pogodzić te dwa zapatrywania biegłego. Jeżeli bowiem kierowca ma prawo oczekiwać od innych uczestników ruchu zgodnego z przepisami zachowania, to zupełnym nieporozumieniem jest przyzwoleń na złamanie podstawowej zasady ruchu drogowego tj. zasady ustąpienia pierwszeństwa, w sytuacji, gdy naruszona została inna zasada np. zasada prędkości bezpiecznej, przez drugiego kierowcę. Wnioskowanie takie rodziłoby sytuacje absurdalne, w których każdy kierowca mógłby naruszać zasady bezpieczeństwa w komunikacji tylko dlatego, że pozostali kierowcy naruszyli wcześniej inne przepisy ruchu drogowego. "Ani z treści przepisu art. 25 ust. 1 z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2005 r. Nr 108, poz. 908 ze zm.), ani z przepisu art. 2 pkt 23 tej ustawy, zawierającego ustawową definicję zwrotu „ustąpienie pierwszeństwa” nie wynika, że naruszenie tej zasady przez kierowcę zbliżającego się do skrzyżowania następuje tylko wtedy, gdy jego manewr zmusza do zmiany kierunku ruchu lub pasa ruchu albo istotnej zmiany prędkości innego kierującego, poruszającego się z dozwoloną prędkością. Obowiązek ustąpienia pierwszeństwa zachodzi niezależnie od tego, czy pojazd poruszający się z pierwszeństwem przestrzega zasad bezpieczeństwa, np. nie przekracza prędkości w obszarze zabudowanym, czy też zasad tych nie przestrzega. Nie do przyjęcia byłoby bowiem uznanie, że skoro pojazd jadący z przeciwka na wprost porusza się z niedozwoloną prędkością, to kierowca pojazdu jadącego w przeciwnym kierunku i zamierzający wykonać manewr skrętu w lewo nie musi ustąpić mu pierwszeństwa tylko z tego powodu, że kierowca pojazdu mającego pierwszeństwo przejazdu narusza w ten sposób zasady ruchu drogowego" (wyrok SN z dnia 28 lipca 2011 r., III KK 7/11). Podjęcie przez kierowcę O. (...) decyzji o wjechaniu na skrzyżowanie nie może być "konwalidowane" apriorycznym założeniem o niestosowaniu się do reguł ruchu drogowego przez kierowcę pojazdu B..

Zaznaczyć trzeba, że obowiązkiem kierującego, który winien ustąpić pierwszeństwa przejazdu była należąca obserwacja przedpola jazdy, która powinna doprowadzić go do wniosku o przekroczeniu prędkości przez pojazd

poruszający się drogą z pierwszeństwem przejazdu i spowodować dostosowanie wykonywanego przez niego manewru do zaistniałych warunków.

Biorąc pod uwagę pewne nieścisłości w opinii biegłego W. K., Sąd rozważył spostrzeżenia w niej zawarte, jednak oparł się przede wszystkim na miarodajnej w jego ocenie opinii zespołu specjalistów z Instytutu Ekspertyz Sądowych im. prof. dra J. S. (3). Podkreślić należy, że odwołując się do zasad doświadczenia życiowego Sąd nie mógł podzielić konstatacji biegłego W. K., iż to kierowca poruszający się drogą główną, a nie kierowca wyjeżdżający z drogi podporządkowanej, ponosi odpowiedzialność za spowodowanie wypadku komunikacyjnego w analizowanych w niniejszej sprawie warunkach.

Art. 177 k.k. stanowi: kto, naruszając, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, powoduje nieumyślnie wypadek, w którym inna osoba odniosła obrażenia ciała określone w art. 157 § 1, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3 (§ 1). Jeżeli następstwem wypadku jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, sprawca podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8 (§ 2). Nie ulega wątpliwości, że w związku z zaistniałym zdarzeniem doszło do wyczerpania znamion czynu zabronionego, stypizowanego w art. 177 § 2 k.k.

Kwestia okoliczności, w których doszło do wypadku komunikacyjnego m.in. zachowanie się kierowców przed zdarzeniem, naruszenie przez nich określonych zasad ruchu drogowego, czy następstwa przedmiotowej kolizji, na tle ustalonego stanu faktycznego jawi się jako oczywista. Nieporównywalnie trudniejszym zadaniem było rozważenie zasadności pociągnięcia do odpowiedzialności karnej obu lub jednego z kierowców.

W ocenie Sądu wina i sprawstwo kierowcy pojazdu O. (...) nie budzą wątpliwości. P. J. (1), wyjeżdżając z drogi podporządkowanej, miał obowiązek zastosowania się do bezwzględnej zasady obowiązującej w ruchu drogowym - zasady ustąpienia pierwszeństwa. Zasada ta polega na powstrzymaniu się od ruchu, jeżeli ruch mógłby zmusić innego kierującego do zmiany kierunku lub pasa ruchu albo istotnej zmiany prędkości, a pieszego - do zatrzymania się, zwolnienia lub przy-spieszenia kroku (art. 2 pkt 23 PrDrog). Tym samym P. J. (1) naruszył zasadę ruchu drogowego określoną w art. 25 ust. 1 PrDrog, stanowiącą, że kierujący pojazdem, zbliżając się do skrzyżowania, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony, a jeżeli skręca w lewo - także jadącemu z kierunku przeciwnego na wprost lub skręcającemu w prawo. Kierowca O. (...) doprowadził swoim zachowaniem do zderzenia się z samochodem B. w ten sposób, że wjechał na skrzyżowanie ulic (...) bez zachowania należytej ostrożności wymaganej od dobrego kierowcy i zajechał drogę samochodowi B. (zespół biegłych w swojej opinii wprost stwierdza, że "wjazd z tak bliskiej odległości przed nadjeżdżającym pojazdem należy traktować jako zajechanie drogi"). Podkreślenia wymaga, że abstrakcyjnym wzorcem, do którego odnieść należy zachowanie P. J. (1), jest "rozważny kierowca", czyli osoba, która ma odpowiednie przygotowanie teoretyczne i niezbędne doświadczenie w prowadzeniu pojazdu oraz cechuje się starannym i sumiennym wykonywaniem obowiązków. W związku z powyższym uzasadnione jest twierdzenie, że P. J. (1) naruszył ogólną zasadę ostrożności w ruchu drogowym, stanowiącą, że uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani zachować ostrożność albo gdy ustawa tego wymaga - szczególną ostrożność, unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę. Przez działanie rozumie się również zaniechanie (art. 3 ust. 1 PrDrog). Obowiązkiem kierowcy O. (...) było należyte obserwowanie sytuacji na skrzyżowaniu oraz ulic krzyżujących się. Jeżeli kierowca nie był pewny, czy z prawej strony nadjeżdża samochód, powinien zwolnić do takiej prędkości, aby zyskać czas, w którym mógłby z pewnością stwierdzić, że przejechanie przez skrzyżowanie w danym momencie nie zagraża bezpieczeństwu innych uczestników ruchu. Jeżeli nawet zmniejszenie prędkości pewności takiej by nie przyniosło, to jedynym racjonalnym rozwiązaniem było zatrzymanie samochodu celem upewnienia się co do możliwości przejazdu. P. J. (1) nie zastosował się do tych podstawowych zasad i w konsekwencji doprowadził do wypadku komunikacyjnego. Podkreślić jednak należy, że od strony podmiotowej czynu naruszenie powyższych reguł charakteryzowało się nieumyślnością. Świadcowi w chwili wykonywania manewru skrętu w lewo wydawało się, że zachowuje się zgodnie z przyjętymi zasadami i standardami przyjętymi w ruchu drogowym, podczas gdy powinien i mógł - jako "rozważny kierowca" - dołożyć większej staranności przy tej czynności tj. upewnić się, czy przejazd przez

skrzyżowanie jest możliwy bez narażenia na niebezpieczeństwo zarówno siebie, pasażerów jak i innych uczestników ruchu.

Po ustaleniu sprawstwa i winy kierowcy O. (...), koniecznym było jeszcze udzielenie odpowiedzi na pytanie, czy przekroczenie prędkości administracyjnie dozwolonej przez kierowcę B. spowodowało skutek określony w art. 177 § 2 k.k., czy też pytając bardziej precyzyjnie - czy przekroczenie prędkości przez oskarżonego J. S. (1) doprowadziło do skutku w postaci śmierci P. J. (2) i A. K. oraz ciężkiego uszczerbku na zdrowiu K. K. (2), średniego uszczerbku u P. J. (1). Pozytywna odpowiedź oznaczałaby konieczność uznania współodpowiedzialności za skutek obiektywnie przypisany kierowcy O. i kierowcy B., określenia stopnia ich winy, wreszcie wynikającego z tego odpowiedniego ukształtowania kar.

Poszukując odpowiedzi na tak postawione pytanie, Sąd miał na względzie, że "w razie wypadku, kierowca przekraczający dopuszczalną prędkość ponosi odpowiedzialność tylko wówczas, gdy zostanie ustalony związek przyczynowy między przekroczeniem prędkości a skutkiem. Przepisy prawa o ruchu drogowym nakazują zachowanie przez kierującego pojazdem prędkości administracyjnie dozwolonej właśnie po to, by mógł on dokonać manewrów obronnych przed ewentualną zaistniałą na drodze przeszkodą" (wyrok SN z dnia 13 listopada 2008 r., III KK 202/08). W przekonaniu Sądu posłużenie się w niniejszej sprawie teorią warunku sine qua non nie przyniosłoby zadowalających rezultatów. O wiele bardziej przekonująca jest dla Sądu koncepcja obiektywnego przypisania skutku, która w ostatnich latach zyskuje na znaczeniu tak w orzecznictwie, jak i w doktrynie prawa karnego, w szczególności w stosunku do wypadków komunikacyjnych. Ze względu na złożoność tej problematyki Sąd uznał za zasadne najpierw przypomnienie założeń teoretycznych koncepcji obiektywnego przypisania skutku, a następnie przeniesienie ich na kanwę niniejszej sprawy.

Obiektywne przypisanie skutku przy przestępstwach materialnych z działania wymaga wykazania, że przesłanki obiektywnego przypisania skutku zostały spełnione zarówno na płaszczyźnie ontologicznej (empirycznej), jak i na płaszczyźnie normatywnej (P. K., *Przypisanie skutku przy przestępnym współdziałaniu*, *Kwartalnik Prawa Publicznego* 2004, nr 4, s. 79). Wystąpienie tych przesłanek jedynie na płaszczyźnie przyczynowej nie jest wystarczające. Konieczna jest bowiem normatywna ocena (wartościowanie) warunków, które ów skutek wywołały, a przeprowadzenie takiego procesu myślowego możliwe jest wyłącznie na płaszczyźnie aksjologicznej. "Potrzeba takiej oceny wynika z faktu, że stwierdzenie obiektywnej więzi kauzalnej między zachowaniem sprawcy a skutkiem samo przez się jeszcze nie oznacza, że więź ta jest z punktu widzenia prawa karnego istotna" (J. Giezek, *Przyczynowość oraz przypisanie skutku w prawie karnym*, s. 57-58, Wrocław 1994).

Na płaszczyźnie ontologicznej ustalenie związku przyczynowego pomiędzy zachowaniem się potencjalnego sprawcy a negatywnym skutkiem określonym w ustawie karnej sprowadza się do odtworzenia nieprzerwanego łańcucha zdarzeń, w którym zdarzenie wcześniejsze oddziałuje na późniejsze poprzez przekaz energii lub informacji.

Z kolei na płaszczyźnie normatywnej ów związek przyczynowy ustalany jest z dwóch odmiennych punktów widzenia tj. z punktu widzenia sprawcy w czasie czynu (tzw. stanowisko *ex ante*) oraz z punktu widzenia obiektywnego obserwatora dysponującego wiedzą o następstwach danego zdarzenia (tzw. stanowisko *ex post*).

Przypisanie skutku ze stanowiska *ex ante* polega na stwierdzeniu, że zachowanie sprawcy naruszyło normę sankcjonowaną zakazującą powodowania tego skutku z uwagi na to, że zostało stworzone duże prawdopodobieństwo wystąpienia ustalonego przebiegu przyczynowego. Dokonując oceny *ex ante* wymaga się od osoby oceniającej, aby myślowo "weszła" w sytuację, jaka istniała w momencie podejmowania ocenianego zachowania (J. G., *Przyczynowość...*, s. 72). Jest to zadanie praktycznie niewykonalne choćby z tego powodu, że osoba oceniająca poznała w rzeczywistości wymierne następstwa zdarzenia i, nawet gdyby chciała, nie jest w stanie nie opierać swojego wartościowania na całokształcie zdarzenia. Zupełnie inną sprawą jest stopniowanie owej subiektywności, jeżeli zważy się na fakt, że tendencja do przypisywania zachowaniu sprawcy cechy nieostrożności jest zwykle silniejsza wtedy, gdy skutek jest poważniejszy.

Natomiast stanowisko *ex post* opiera się na ustaleniu, że zachowanie sprawcy może być określone jako spowodowanie skutku przestępnego ze względu na to, że skutek ten powstał poprzez urzeczywistnienie się niebezpieczeństwa, przed którym miała chronić naruszona norma sankcjonowana. Skutek można obiektywnie przypisać tylko wtedy, gdyby okazało się, że zachowanie przez sprawcę reguł ostrożności wykluczyłoby - z prawdopodobieństwem granicznym z pewnością - powstanie skutku. Jeżeli jednak po przeprowadzeniu hipotetycznej analizy przebiegu zdarzenia okazało się, że zachowanie się przez sprawcę zgodnie z regułami ostrożności i tak nie zapobiegłoby wystąpieniu skutku przestępnego, to przyjęcie obiektywnego przypisania skutku jest wykluczone (P. K., *Przypisanie skutku...*, s. 80-81).

Jednym z kryteriów obiektywnego przypisania skutku jest również obiektywna przewidywalność. "Przewidywalność sama w sobie ujmowana jest nawet niekiedy jako najdalej idąca podstawa przypisania negatywnych następstw, gdyż to, czego sprawca nie był w stanie obiektywnie przewidzieć, nie może być uznane jako jego dzieło (...)". Wskazać jednak należy, że "samo prawdopodobieństwo wystąpienia negatywnego skutku, nawet jeżeli w konkretnej sytuacji jest ono względnie wysokie, nie stanowi jeszcze dostatecznej podstawy dla jego obiektywnego przypisania" (J. G., *Przyczynowość...*, s. 78-79, 84).

W zakresie zależności między naruszeniem reguł ostrożności a przypisaniem skutku kilkakrotnie wypowiadał się SN. W wyroku z dnia 1 grudnia 2000 r., IV KKN 509/98 (OSNKW 2001, nr 5-6, poz. 45) SN stwierdził, że "nie ponosi odpowiedzialności karnej za dokonanie przestępstwa skutkowego osoba, której zachowanie nie stwarzało albo w sposób znaczący nie zwiększało niebezpieczeństwa dla dobra chronionego prawem". W uzasadnieniu SN podniósł, że "spowodowanie przez sprawcę skutku jako element strony przedmiotowej czynu zabronionego musi być następstwem naruszenia zasad ostrożności. Nie każde jednak naruszenie reguł ostrożności pozwala na przypisanie sprawcy tego naruszenia popełnienia przezeń czynu zabronionego, a zwłaszcza spowodowanie określonego w ustawie skutku. W takich wypadkach pomocne są kryteria koncepcji obiektywnego przypisania, która stanowi ważną kategorię, służącą do ustalenia i uzasadnienia (a jednocześnie racjonalnego ograniczenia) zakresu odpowiedzialności karnej sprawcy. Samo ustalenie związku przyczynowego między zachowaniem sprawcy a skutkiem przestępnym nie jest wystarczającym warunkiem obiektywnego przypisania tego skutku danemu sprawcy". SN zakwestionował tym samym ustalenie odpowiedzialności karnej w oparciu o prosty mechanizm zależności wyłącznie kausalnej, sprowadzającej się do wskazania, że zachowanie podmiotu, któremu skutek chce się przypisać, stanowiło przyczynę jego powstania. Płaszczyzna ontologiczna jest więc potrzebną, ale nie jedyną sferą, w której bada się obiektywne przypisanie skutku potencjalnemu sprawcy czynu zabronionego. Do podobnych wniosków doszedł SN w wyroku z dnia 4 listopada 1998 r., V KKN 303/97 (OSNKW 1998, nr 11-12, poz. 50) stwierdzając, że "w każdej sprawie dotyczącej występku określonego w art. 145 k.k. z 1969 r. (obecnym art. 177 k.k.) sąd powinien bacznie rozważyć, czy istnieje związek przyczynowy pomiędzy stwierdzonym naruszeniem przepisów, a zaistniałą kolizją drogową. Związek ten nie może być rozumiany jako jedynie czasowe lub miejscowe następstwo wydarzeń, ale jako powiązanie wypadku drogowego, z poprzedzającym go naruszeniem przez oskarżonego przepisów o ruchu drogowym". Podobnie w wyroku z dnia 8 marca 2000 r., III KKN (OSNKW 2000, nr 5-6, poz. 45), mającym charakter precedensowy w kwestii obiektywnego przypisania skutku, SN podniósł, że "spowodowanie skutku może być tylko wtedy obiektywnie przypisane sprawcy (co stwarza podstawę wyjściową do ustalenia realizacji ustawowych znamion czynu zabronionego, określonego w art. 145 § 2 d.k.k.), gdy urzeczywistnia się w nim niebezpieczeństwo, któremu zapobiec miałyby przestrzeganie naruszonego obowiązku ostrożności". W uzasadnieniu natomiast SN skonstatował, że "nie każde bowiem naruszenie reguł ostrożności pozwala na przypisanie sprawcy tego naruszenia popełnienia czynu zabronionego, a w szczególności spowodowanie określonego w ustawie skutku".

Podkreślić należy, że sprawcy można obiektywnie przypisać skutek tylko wtedy, gdy przesłanki do jego przypisania spełnione zostały na każdej płaszczyźnie (empirycznej i normatywnej), a ponadto wówczas, gdy zostały one zrealizowane na płaszczyźnie normatywnej tak z punktu widzenia potencjalnego sprawcy w czasie czynu (*ex ante*), jak i z punktu widzenia obiektywnego obserwatora posiadającego już wiedzę o następstwach tego czynu (*ex post*). Niemożność przypisania sprawcy czynu skutku na którejkolwiek z wyżej wymienionych płaszczyzn, eliminuje możliwość obiektywnego przypisania skutku sprawcy w ogóle.

Na gruncie niniejszej sprawy Sąd przeprowadził analizę obiektywnego przypisania skutku oskarżonemu na omówionych powyżej płaszczyznach. Na płaszczyźnie przyczynowej (ontologicznej) skutek w postaci śmierci: A. K. w następstwie wielonarządowych obrażeń ciała w postaci złamania gałęzi górnej lewej kości łonowej, złamań żeber prawych III-VII w linii pachowej przedniej oraz III-VIII w linii przykręgosłupowej, złamań żeber lewych II-VI w linii pachowej przedniej oraz I-III w linii przykręgosłupowej, złamania kości podstawy i pokrywy czaszki, rozerwania ściany aorty z krwiakiem tylnego śródpiersia i obustronnym krwiakiem opłucnowym, rozerwania prawej kopuły przepony z przepukliną opłucnową prawostronną, rozerwania torebki i mięszu wątroby, śledziony i obu nerek oraz rozerwania ściany worka osierdziowego i pęcherza moczowego, oraz P. J. (2) w wyniku wielonarządowych obrażeń ciała w postaci rany tłuczonej okolicy ciemieniowej głowy z obecnością podbiegnięć krwawych w powłokach miękkich czaszki, złamania koron zębów 21, 31 i 41, rany na prząciu, obustronnego wielomiejskowego złamania żeber po stronie lewej I-przymostkowo, IV-w linii pachowej środkowej, VIII-X przykręgosłupowo oraz złamania żeber po stronie prawej VII, VIII, IX przymostkowo, IV-XI przykręgosłupowo, masywnego stłuczenia, niewielkiego rozdarcia oraz pojedynczych, nielicznych ognisk zachłystowych w płucu prawym, krwotoku do jam opłucnowych z uciskiem na płuco lewe i jego dużego stopnia niedodmą, rozerwania worka osierdziowego, przerwania poprzecznego łuku aorty z krwotokiem w obrębie śródpiersia, pęknięcia torebki śledziony oraz pęknięcia torebki mięszu wątroby z niewielkim krwotokiem do jamy brzusznej, podbiegnięcia krwawego torebki tłuszczowej nerki prawej, złamania gałęzi górnej kości łonowej prawej; skutek w postaci ciężkiego uszczerbku na zdrowiu K. K. (2) w postaci choroby realnie zagrażającej życiu w rozumieniu przepisu art. 156 k.k. poprzez doznanie obrażeń ciała w postaci złamania zęba obrotnika typu I, złamania wyrostków stawowych kręgów C3 i C4, urazu głowy i wstrząśnienia mózgu; skutek w postaci naruszenia funkcji narządów ciała P. J. (1) na czas powyżej 7 dni poprzez doznanie obrażeń ciała w postaci skręcenia kręgosłupa szyjnego, złamania podstawy wyrostków poprzecznych lewych kręgów C3 i C4 bez przemieszczenia, zostały spowodowane w wyniku zderzenia pojazdów kierowanych przez oskarżonego J. S. (1) i pokrzywdzonego P. J. (1). Wobec tego J. S. (1), kierując samochodem, który wziął udział w zderzeniu, wpłynął na wywołanie przekazu energii związanego ze zderzeniem pojazdów, którego następstwem były wyżej opisane następstwa tego zdarzenia. Nie ma zatem żadnych wątpliwości, że na płaszczyźnie ontologicznej skutek może zostać oskarżonemu obiektywnie przypisany.

Na płaszczyźnie normatywnej w pierwszej kolejności należało ocenić zachowanie się oskarżonego ze stanowiska ex ante. W przyjętym stanie faktycznym nie sposób zanegować ustalenia, że oskarżony naruszył normę sankcjonowaną, która zakazywała mu zachowań prowadzących w świetle dostępnej wiedzy o przebiegach przyczynowych do wypadku komunikacyjnego. Oskarżony J. S. (1) naruszył normę zakazującą przekraczania prędkości - poruszał się z prędkością przekraczającą o ok. 30 km/h prędkość administracyjnie dozwoloną. Tym samym oskarżony naruszył zasadę bezpieczeństwa w ruchu lądowym (zasadę prędkości bezpiecznej - art. 19 ust. 1 PrDrog) i spowodował niebezpieczeństwo wystąpienia skutku w postaci wypadku komunikacyjnego z następstwami dla życia i zdrowia innych uczestników ruchu. W związku z powyższym należało dojść do wniosku, że z punktu widzenia sprawy w czasie czynu duże prawdopodobieństwo wystąpienia przebiegu przyczynowego prowadzącego do wypadku komunikacyjnego wynikające z przekroczenia przez oskarżonego dozwolonej administracyjnie prędkości było obiektywnie przewidywalne. Zatem na płaszczyźnie normatywnej skutek mógł zostać obiektywnie przypisany oskarżonemu ze stanowiska ex ante.

Skomplikowana materia koncepcji obiektywnego przypisania skutku materializuje się w przeważającej mierze na płaszczyźnie normatywnej ocenianej ex post. Oceniający dysponuje bowiem wiedzą na temat następstw zdarzenia i na podstawie tej wiedzy musi przeanalizować hipotetyczne warianty zachowania się oskarżonego - zachowania alternatywne - które mogłyby lub nie mogłyby spowodować wystąpienie skutku wymaganego przez ustawę karną.

Przechodząc do konkretnych rozważań należy zwrócić uwagę na dwie istotne kwestie. Po pierwsze, w sprawach o wypadki drogowe nie można stosować rozumowania "ze skutku na przyczynę" (uzasadnienie wyroku SN z dnia 17 stycznia 2002 r., II KKN 368/99, OSNKW 2002, nr 3-4, poz. 25). Nie jest zatem dopuszczalne obciążanie kierowcy, któremu zarzuca się naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowych, a w konsekwencji przypisuje się mu skutek w postaci śmierci i ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, obowiązkiem przestrzegania ponadprzeciętnych reguł ostrożności tylko dlatego, że owe skutki wystąpiły. Oceniając ex post zachowanie się potencjalnego sprawcy przed zdarzeniem i

podczas zdarzenia należy odnieść jego postępowanie do wzorca "dobrego kierowcy", który w danych okolicznościach przestrzegałby reguł ostrożności. Ocena ta nie może opierać się tylko na fakcie, że wypadek miał miejsce. Nie można wymagać od kierowcy zachowania bezwzględnie dużej ostrożności w każdych warunkach i mierzyć go abstrakcyjną miarą właściwego zachowania się, jeżeli miara ta odnosi się do konkretnych skutków znanych dopiero ex post. Takie zapatrywanie doprowadziłoby do sytuacji, w których od ostrożnego kierowcy wymagałoby się ostrożności jeszcze większej, a do odpowiedzialności karnej pociągałoby się jedynie za kierowanie samochodem. Po drugie, konieczne jest zbadanie, czy oskarżony zwiększył ryzyko ponad społecznie dopuszczalną miarę. Nie chodzi jednak o proste stwierdzenie, że kierowca zwiększył ryzyko, bo po prostu jechał samochodem. "Kryteria nauki o zwiększeniu ryzyka aktualizują się dopiero wówczas, gdy sprawca narusza jakąś regułę ostrożności, czy też - mówiąc ogólniej - zachowuje się niewłaściwie, bo na przykład jedzie samochodem zbyt szybko, stwarzając w ten sposób nie jakiegokolwiek ryzyko, albowiem przy tego rodzaju czynności istnieje ono zawsze, lecz ryzyko, które oceniamy - wkraczając na płaszczyznę normatywną - jako nadmierne (...) Nie możemy bowiem ograniczyć się do stwierdzenia faktu, że doszło do zwiększenia ryzyka, lecz dokonać musimy jego wartościowania, czyli - innymi słowy - ocenić, czy jest ono ze społecznego punktu widzenia akceptowalne" (J. G., Zapis dyskusji, Kwartalnik Prawa Publicznego 2004, nr 4, s. 138-139). Również SN stwierdził, że "Niczego już w tej sytuacji nie wnosi spostrzeżenie (...), iż gdyby oskarżony jechał z prędkością mniejszą, zaistniałaby szansa uniknięcia zdarzenia, a co najmniej zminimalizowania jego skutków. Równie dobrze można bowiem twierdzić, że gdyby oskarżony pojechał krytycznego dnia inną drogą, do wypadku nie doszłoby w ogóle" (wyrok SN z dnia 5 stycznia 2000 r., II KKN 419/97, niepubl). Proces eksplorowania płaszczyzny ontologicznej i normatywnej pod kątem obiektywnego przypisania potencjalnemu sprawcy skutku jest złożony. Nie jest zatem wystarczające stwierdzenie, że reguła ostrożności została naruszona - to bowiem jest wykazywane przy ocenie ex ante i stanowi jedynie pewną składową modelu obiektywnego przypisania skutku. Ocena ze stanowiska ex post ma za zadanie pokazać, że przestrzeganie reguły ostrożności i tak nie zapobiegłoby wystąpieniu następstw niewłaściwego zachowania się sprawcy lub też ujawnić, że postępowanie zgodne z wymaganymi od sprawcy regułami ostrożności nie spowodowałoby ustawowo relewantnego skutku (wówczas jego obiektywne przypisanie jest możliwe). Podkreślenia wymaga fakt, że jadący z nadmierną prędkością kierowca zwiększył oceniane ex ante ryzyko kolizji, sam przez się nie oznacza jeszcze, że - jeżeli do wypadku doszło - to nadmierna prędkość była cechą zachowania, o której można powiedzieć, że również ex post czyniła ona wypadek bardziej prawdopodobnym.

Na gruncie niniejszej sprawy najważniejsza okazała się ocena ex post zachowania się oskarżonego J. S. (1) na płaszczyźnie normatywnej. W tym celu niezbędnym było udzielenie odpowiedzi na pytanie, czy w sytuacji, gdyby oskarżony jechał z prędkością dopuszczalną (zachowałby się zgodnie z obowiązującymi regułami ostrożności), to do skutku określonego w art. 177 § 2 k.k. i tak by doszło. Zanim jednak udzielona zostanie odpowiedź na tak postawione pytanie, trzeba zastanowić się nad tym, czy oskarżony swoim zachowaniem zwiększył ryzyko wystąpienia negatywnego skutku ponad społecznie akceptowaną miarę. Kwestia ta jest o tyle istotna, że w przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej bezprzedmiotowe staną się rozważania nad możliwymi zachowaniami alternatywnymi oskarżonego i oceną hipotetycznego zdarzenia przez pryzmat zgodnego z regułami ostrożności zachowaniem. Wskazuje się bowiem, że "tam, gdzie sprawca przekroczył granice dopuszczalnego ryzyka, nie ma miejsca na nie dające się zweryfikować przypuszczenia lub wątpliwości, które mogłyby działać na jego korzyść" (J. G., Przyczynowość..., s. 187). W przypadku natomiast udzielenia odpowiedzi przeczącej możliwe stanie się odniesienie zachowania się oskarżonego do obowiązujących reguł ostrożności, tak by zanalizować skutki ewentualnego zachowania się oskarżonego pod kątem wymagań stawianych dobremu kierowcy. Biorąc powyższe pod uwagę Sąd musiał ocenić, czy w niniejszej sprawie stopień prawdopodobieństwa negatywnego skutku możliwy jest do zaakceptowania. Nie chodzi tutaj jednak o prawdopodobieństwo jakiegokolwiek skutku, ale skutku konkretnie przewidywalnego. "Przy ustalaniu, czy podejmowana przez sprawcę aktywność może w ogóle wiązać się z najmniejszym chociażby ryzykiem negatywnych następstw, trzeba w pierwszej kolejności sięgnąć po kryterium, które odwołuje się do społecznego sensu i celu podejmowanego zachowania. Przyjmujemy bowiem założenie, że stworzenie jakiegokolwiek zagrożenia dla dobra chronionego prawem tylko wówczas wejść może w rachubę jako potencjalnie dopuszczalne, jeśli pojawia się ono jako rezultat aktywności, której sens oraz typowe konsekwencje zarówno ze społecznego, jak i prawnego punktu widzenia zasługują na aprobatę. Najmniejszego nawet prawdopodobieństwa negatywnego skutku nie dałoby się wszak usprawiedliwić i zaakceptować, gdyby stwarzające je zachowanie było powszechnie dostrzegane jako

środek służący do osiągnięcia negatywnego, społecznie dezaprobowanego celu". Oceniając jednak, czy określona aktywność jest lub nie jest społecznie akceptowalna, należy mieć na uwadze, że "nie chodzi tutaj ani o motyw czy pobudki działania sprawcy, ani również o jego subiektywnie zabarwiony zamiar, lecz raczej o znaczenie, jakie na podstawie wiedzy i doświadczenia oraz znajomości obiektywnych faktów zwykliśmy przypisywać określonemu rodzajowi czynnościom" (J. G., *Przyczynowość...*, s. 132). Przykładowo w komunikacji drogowej chodzi o szybkie przemieszczanie się z miejsca na miejsce. Taki stan rzeczy jest oczywiście społecznie aprobowany, jednak pamiętać należy o tym, że korzyści, które z niego płyną determinowane są przez zachowania uczestników ruchu drogowego, nieuchronnie wiążące się z prawdopodobieństwem negatywnych, niepożądanych następstw. Wyznaczenie dokładnej granicy między prawdopodobieństwem negatywnego skutku i dopuszczalnością takiego prawdopodobieństwa, a jego społecznym nieakceptowaniem jest zadaniem trudnym. Proponuje się zatem, aby kryterium tym było zestawienie interesu sprawcy do podjęcia niebezpiecznego zachowania z interesem, który wyraża się w nienaruszaniu dóbr prawem chronionych (J. G., *Przyczynowość...*, s. 137). Określając te interesy w komunikacji drogowej dojść musimy do przekonania, że po jednej stronie interes ten przejawia się w jak najszybszym przemieszczeniu się z miejsca na miejsce, po drugiej natomiast stronie - w nie dającym się wykluczyć negatywnym następstwie w postaci wypadku komunikacyjnego (niekiedy nawet ze skutkiem śmiertelnym). Podkreślić wypada, że "bez uwzględnienia stopnia prawdopodobieństwa każdego z tych zdarzeń dojść musielibyśmy do wniosku, że z tej dziedziny ludzkiej aktywności trzeba zrezygnować, bowiem wynikające z niej korzyści wymagają poświęcenia wartości zbyt cennych (a zwłaszcza życia i zdrowia)" (J. G., *Przyczynowość...*, s. 142). Słusznie podkreśla się zatem, że ryzyko utraty czy naruszenia jakiegoś dobra tolerowane jest jedynie wówczas, gdy potencjalna ofiara nie została konkretnie oznaczona.

W związku z powyższym Sąd stanął na stanowisku, że zachowanie się oskarżonego, polegające na przekroczeniu dozwolonej prędkości o ok. 30 km/h, mieściło się w granicach zarysowanych przez społeczną akceptację dla celów, jakim służyć ma komunikacja drogowa. Podkreślić należy jednak, że nie chodzi tutaj o akceptację skutku, który wystąpił (takiego bowiem z oczywistych powodów nikt akceptować nie może), ale o społeczną akceptację poruszania się samochodem z prędkością powyżej dopuszczalnej o ok. 30 km/h.

W tym stanie rzeczy Sąd przechodząc do meritum rozważań nad kwestią odpowiedzialności karnej oskarżonego, musiał zweryfikować hipotetyczny łańcuch zdarzeń, opierający się na założeniu, że oskarżony J. S. (1) zachował się zgodnie z obowiązującymi regułami ostrożności, i ocenić go przez pryzmat skutków, które wystąpiły w niniejszej sprawie.

We wskazanym powyżej zakresie Sąd opierał się przede wszystkim na spostrzeżeniach zawartych w opinii zespołu biegłych oraz na ich zeznaniach złożonych na rozprawie w dniu 18 stycznia 2013 r. W zespołowej opinii biegli stwierdzili, że gdyby oskarżony jechał z prędkością 60 km/h (prędkością dozwoloną) i rozpoczął hamowanie to prędkość samochodu podczas zderzenia wynosiłaby nie 88 km/h, a ok. 46,7 km/h. Ponadto biegli stwierdzili, że w takiej sytuacji czas do powstania stanu zagrożenia wydłużyłby się o 0,5 s, a zatem wynosiłby 1,5 s. Biorąc to pod uwagę biegli doszli do wniosku, że wówczas "samochód O. (...) zjechałby z jego toru jazdy i do wypadku mogło nie dojść". Również biegły mgr inż. W. K. na podstawie przeprowadzonych badań doszedł do wniosku, że gdyby kierujący B. jechał z prędkością dopuszczalną, to będąc w miejscu zdarzenia, samochód O. (...) byłby ok. 9 m za tym miejscem, czyli P. J. (1) przekraczałby w tym momencie prawą krawędź jezdni ulicy (...). Sąd nie kwestionuje spostrzeżeń biegłych, jednak zauważyć należy, że w przedmiotowej sprawie dla obiektywnego przypisania skutku nie ma znaczenia, że samochód B., jadąc z prędkością dozwoloną, później dotarłby na miejsce zdarzenia, co w konsekwencji pozwoliłoby samochodowi O. (...) opuścić skrzyżowanie, a tym samym uchroniłoby obu kierowców od zderzenia. Chodzi tutaj bowiem o przypisanie skutku, a nie o przypisanie spowodowania wypadku. Samo zderzenie się pojazdów nie jest skutkiem, o którym mowa w art. 177 § 2 k.k. Nie można zatem przyjąć, że "celem ochronnym normy ograniczającej dopuszczalną prędkość jest zapobieżenie wypadkowi drogowemu poprzez spowodowanie późniejszego dotarcia pojazdu do miejsca potencjalnej kolizji (...) Racjonalne przewidywanie związku między prędkością poruszania się pojazdu a czasem jego przybycia na miejsce kolizji jest oczywiście wykluczone" (J. G., *Przyczynowość...*, s. 202-203).

Relevantna dla obiektywnego przypisania skutku oskarżonemu była poczyniona ex post weryfikacja rozmiarów następstw w sytuacji, gdyby oskarżony zachował się zgodnie z regułami ostrożności, tzn. określenie, czy jadąc z

prędkością 60 km/h oskarżony w następstwie zderzenia się z samochodem O. (...) wywołałby takie same skutki, które powstały w niniejszej sprawie.

W tym zakresie biegli złożyli zeznania, w których podali, iż "w tym stwierdzeniu, że skutki były potencjalnie mniejsze gdyby prędkość B. w chwili zderzenia była niemal dwukrotnie mniejsza niż podczas zderzenia i wynosiła 46,7 km/h to stwierdzenie wynika z naszego wieloletniego doświadczenia wskazującego, że w miarę wzrostu prędkości skutki takich zdarzeń są dramatyczniejsze, większe. Natomiast nie możemy wykluczyć również na podstawie wieloletniego doświadczenia, że i przy tej prędkości zderzenia tj. tej zakładanej mniejszej prędkości skutki byłyby podobne, ponieważ znane są nam przypadki, podczas których przy jeszcze mniejszych prędkościach zderzeniowych dochodziło do równie tragicznych skutków. Dlatego jest stwierdzenie «potencjalne». Nie ma opracowanych żadnych metod naukowych, które by pozwoliły to powiązać". Ponadto biegli stwierdzili, że "kierujący B. uniknąłby wypadku, gdyby jadąc z prędkością 60 km/h poruszał się do miejsca zderzenia lewym pasem ruchu. Z doświadczenia wiemy, że często gdy kierujący dysponuje określonym czasem na skuteczne reagowanie próbuje on zareagować poprzez oddalenie się od przeszkody, czyli w tym wypadku poprzez zmianę kierunku ruchu w prawo. Gdyby zmienił kierunek ruchu w prawo, wówczas do zderzenia by doszło lub mogłoby dojść na środkowym pasie. Droga hamowania byłaby wówczas 7,8 m, w tym czasie kierujący B. dysponując możliwościami samochodu, czyli (...), mógł jednocześnie podjąć próbę zmniejszenia prędkości i zmiany kierunku ruchu. Stąd mógłby niejako «gonić» ten samochód przemieszczając się na prawo w kierunku środkowego pasa ruchu. Stąd też nasze stwierdzenie, że mógłby uniknąć wypadku, a nie stwierdzenie pewne, że uniknąłby wypadku. Takiej zresztą zmiany kierunku ruchu u kierującego B. tj. zmiany kierunku ruchu w prawo, nie uznawalibyśmy za błąd". Z powyższych zeznań zespołu biegłych Sąd wyciągnął następujące wnioski. Po pierwsze, nie można generalnej zasady, opierającej się na założeniu, że im większa jest prędkość samochodu, tym większe są skutki spowodowane zderzeniem się tego pojazdu z innym samochodem, przenosić na grunt konkretnej sprawy. Muszą być one rozważone z punktu widzenia całości materiału dowodowego. Po drugie, biegli nie wykluczyli, że podobne skutki mogły wystąpić nawet w sytuacji, gdyby oskarżony jechał z prędkością dozwoloną, bowiem nawet przy jeszcze mniejszych prędkościach w wypadkach komunikacyjnych dochodzi do równie tragicznych następstw. Po trzecie, biegli zwrócili uwagę na fakt, że nawet gdyby kierowca B. poruszał się przez cały czas lewym pasem ruchu, to i tak doszłoby do sytuacji zagrożenia. Ponadto biegli podkreślili, że w takich sytuacjach częstym (prawdopodobnym) zachowaniem się kierowcy jest "ucieczka" od źródła zagrożenia, czyli skręcenie w stronę przeciwną do tej, z której zagrożenie może nadejść. Tym samym biegli nie wykluczyli sytuacji, w której do zderzenia się samochodów i tak by doszło nawet wtedy, gdyby pojazd B. poruszał się z prędkością dozwoloną, jednak chcąc uniknąć zderzenia się z samochodem O. (...) (uniknąć zagrożenia), wjechałby w niego na środkowym pasie ruchu.

Wskazać ponadto należy, że oskarżony przekraczając dopuszczalną prędkość nie naruszył tej reguły ostrożności, która miała chronić zagrożone dobro prawne (czyli człowieka) przed wystąpieniem danego skutku na tej drodze, na której on właśnie przyczynowo wystąpił (zob. wyrok SN z dnia 8 marca 2000 r., III KKN 231/98, OSNKW 2000, nr 5-6, poz. 45; wyrok SN z dnia 20 maja 2009 r., II KK 306/09).

Biorąc pod uwagę dokonane przez Sąd spostrzeżenia, nie sposób było przypisać oskarżonemu J. S. (1) skutek na płaszczyźnie normatywnej ze stanowiska ex post. Pomimo zatem naruszenia przez oskarżonego reguły ostrożności i możliwości przypisania mu skutku na płaszczyźnie ontologicznej oraz normatywnej ocenianej ex ante, nie można rozciągać takiej argumentacji na ocenę ex post. W ocenie tej bowiem kwestie związane z możliwością spowodowania skutków określonych w art. 177 § 2 k.k. obarczone są nie dającymi się usunąć wątpliwościami, a ponadto prawdopodobieństwem zmaterializowania się tych konkretnych skutków nawet wtedy, gdyby oskarżony jechał z prędkości administracyjnie dozwoloną. W niniejszej sprawie nie można było jednoznacznie stwierdzić, że zachowanie się oskarżonego zgodnie z regułami ostrożności zapobiegłoby skutkowi, a tym bardziej, że zachowanie takie wykluczyłoby z prawdopodobieństwem graniczącym z pewnością powstanie określonych skutków. Mając zatem na uwadze zasadę procesu karnego in dubio pro reo wyrażoną w art. 5 § 2 k.p.k., należało wątpliwości te rozstrzygnąć na korzyść oskarżonego. Przy braku możliwości pozytywnego wykazania wszystkich znamion przedmiotowych typu, a konkretnie braku możliwości przypisania J. S. (1) skutku przestępnego w postaci śmierci P. J. (2) i A. K. oraz

ciężkiego uszczerbku na zdrowiu K. K. (2), średniego uszczerbku na zdrowiu P. J. (1), koniecznym było uniewinnienie oskarżonego od zarzucanego mu czynu, stypizowanego w art. 177 § 2 k.k.

W tym stanie rzeczy wobec treści wydanego orzeczenia bezprzedmiotowe stało się odniesienie do roszczeń majątkowych oskarżycielki posiłkowej.

W przedmiocie kosztów procesu należało orzec zgodnie z treścią przepisu art. 632 pkt 2 k.p.k., stanowiącym, że jeżeli ustawa nie stanowi inaczej, w razie uniewinnienia oskarżonego lub umorzenia postępowania koszty procesu ponosi w sprawach z oskarżenia publicznego - Skarb Państwa z wyjątkiem należności z tytułu udziału adwokata lub radcy prawnego ustanowionego w charakterze pełnomocnika przez pokrzywdzonego, oskarżyciela posiłkowego, powoda cywilnego albo inną osobę, a także z tytułu obrony oskarżonego w sprawie, w której oskarżony skierował przeciwko sobie podejrzenie popełnienia czynu zabronionego.