

Sygn. akt : II AKa 250/12

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 26 lipca 2012 r.

Sąd Apelacyjny w Katowicach w II Wydziale Karnym w składzie:

Przewodniczący	<i>SSA Michał Marzec</i>
Sędziowie	<i>SSA Beata Basiura</i> <i>SSA Jolanta Śpiechowicz (spr.)</i>
Protokolant	Oktawian Mikołajczyk

przy udziale Prokuratora Prok. Apel. Małgorzaty Bednarek

po rozpoznaniu w dniu 26 lipca 2012 r. sprawy

G. Ś., s. P. i A., ur. (...) w M.

oskarżonego z art. 173 § 2 i 4 kk

na skutek apelacji prokuratora i obrońcy

od wyroku Sądu Okręgowego w Częstochowie

z dnia 21 lutego 2012 r., sygn. akt. II K 19/11

- zmienia zaskarżony wyrok w pkt 4 w ten sposób, iż zasądza od oskarżonego G. Ś. na rzecz oskarżyciela posiłkowego J. B. 3840 zł (trzy tysiące osiemset czterdzieści złotych) tytułem kosztów zastępstwa adwokackiego w postępowaniu przed Sądem I instancji;
- w pozostałym zakresie wyrok utrzymuje w mocy;
- zasądza od oskarżonego na rzecz Skarbu Państwa koszty sądowe związane z postępowaniem odwoławczym, w tym opłatę za II instancję w kwocie 600 zł (sześćset złotych), ustala jednocześnie, że za I instancję należy się opłata w takiej samej wysokości.

Sygn. akt II AKa 250/12

UZASADNIENIE

Sąd Okręgowy w Częstochowie, wyrokiem z dnia 21 lutego 2012 r. uznał oskarżonego G. Ś. za winnego tego, że w dniu 11 lutego 2009 r. w M., nieumyślnie spowodował katastrofę w ruchu lądowym zagrażającą życiu wielu osób w ten sposób, że kierując (...)o nr rej . (...)z przyczepą m-ki (...)o nr rej . (...) (...), która posiadała zużyte w 100% bieżniki trzech kół, tj. przedniego lewego oraz dwóch tylnych i jadąc ul . (...)z kierunku miejscowości Z., na łuku drogi, nie zachował należytej ostrożności, nie dostosował prędkości jazdy do panujących warunków drogowych, przekraczając prędkość

dopuszczalną administracyjnie na tym odcinku drogi, jadą na odcinku od 100 metrów przed miejscem zdarzenia z prędkością rzędu od 66 km/h do 51 km/h, w wyniku czego doprowadził do zderzenia przyczepy, która wyjechała poza oś jezdni, z jadącym prawidłowo z przeciwka autobusem m-ki M.o nr rej. (...), kierowanym przez T. K., przy czym w następstwie zdarzenia śmierć ponieśli pasażerowie autobusu H. S., P. B. i S. K., ciężkich obrażeń ciała doznali O. T., M. K., D. S., zaś obrażeń ciała powodujących rozstrój zdrowia

i naruszenie czynności narządów ciała na okres przekraczający 7 dni doznali: A. D., A. Ł., A. K., E. G., A. S., T. K. i M. N., tj. przestępstwa z art. 173 § 2 i 4 k.k.

i za ten czyn skazał go na karę 2 lat pozbawienia wolności, przy czym wykonanie kary warunkowo zawieszono na okres 5 lat, orzeczono jednocześnie grzywnę w wysokości 100 stawek dziennych, przyjmując, że wysokość jednej stawki wynosi 30 zł.

Zasądzono nadto od oskarżonego na rzecz oskarżycieli posiłkowych E. G. (2), J. B., T. K. i M. K. kwoty po 960 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa adwokackiego za udział w sprawie pełnomocników.

Obciążono nadto oskarżonego stosownymi kosztami postępowania.

Apelację od powyższego wyroku wnieśli prokurator oraz obrońca oskarżonego, natomiast pełnomocnik oskarżyciela posiłkowego J. B. wniósł zażalenie na rozstrzygnięcie Sądu I instancji zawarte w pkt 4 wyroku, dotyczące wysokości zasądzonych na rzecz oskarżyciela posiłkowego kosztów zastępstwa adwokackiego za udział w sprawie pełnomocnika.

Obrońca w swojej apelacji zarzucił sądowi:

1. obrazę przepisu prawa procesowego, a to art. 366 k.p.k. w zw. z art. 9 k.p.k. i art. 7 k.p.k. poprzez:

- nie wyjaśnienie wszystkich istotnych dla sprawy okoliczności, a w szczególności nie wyjaśnienie, czy oskarżony miał w ogóle realną możliwość zorientowania się, że stan ogumienia przyczepy nie spełniał prawem przewidzianych norm.
- wydanie wyroku z uwzględnieniem części materiału dowodowego, a z pominięciem dowodu z protokołu oględzin przyczepy dokonanej przez funkcjonariuszy KMP WC. zaraz po zdarzeniu oraz pominięciem zeznań świadka K. (funkcjonariusza policji dokonującego kontroli drogowej oskarżonego dzień przed zdarzeniem)
- niedopuszczeniem z urzędu dowodów z przesłuchania funkcjonariuszy Policji dokonujących oględzin przyczepy oraz z przesłuchania biegłego M. B., który dokonywał oceny stanu technicznego przyczepy po zdarzeniu na okoliczność ustalenia, czy zużycie bieżnika opon przyczepy było na tyle widoczne, że można je było stwierdzić wzrokowo

- w następstwie czego zaskarżone orzeczenie nie daje odpowiedzi na pytanie, czy oskarżonemu można w ogóle przypisać zamiar nieumyślny, poprzez przypisanie jego zachowaniu cech niedbalstwa lub lekkomyślności.

2. obrazę prawa procesowego, a to art. 5 § 2 k.p.k. poprzez uznanie oskarżonego za winnego popełnienia zarzucanego mu czynu, mimo nie ustalenia ponad wszelką wątpliwość rzeczywistego przebiegu zdarzenia oraz przyczyn kolizji pojazdów, a w konsekwencji przypisanie oskarżonemu sprawstwa i winy na podstawie „najbardziej prawdopodobnej” wersji zdarzeń, podczas gdy przywołana naczelną zasadą procesu karnego winna była skłonić sąd do rozstrzygnięcia nie dających się usunąć wątpliwości na korzyść oskarżonego;

3. obrazę prawa procesowego, a to art. 5 § 2 k.p.k. poprzez rozstrzygnięcie nie dających się usunąć wątpliwości na niekorzyść oskarżonego, w następstwie czego sąd przyjął, że :

- do kolizji pojazdów doszło na pasie ruchu dla pojazdu M., podczas gdy nikt z biegłych nie podjął się określenia miejsca kolizji względem szerokości jezdni, wobec czego nie można wykluczyć, że do zderzenia pojazdów doszło na pasie ruchu, którym poruszał się oskarżony, zaś wychylenia przyczepy (nawet jeśli zaistniały) miały miejsce na tymże pasie ruchu,

wobec czego gdyby nie ścinanie zakrętu przez kierującego autobusem miałby on możliwość bezkolizyjnego minięcia pojazdu kierowanego przez oskarżonego;

- przyczyna kolizji było wychylenie się przyczepy poza oś jezdni, mimo że brak było przesłanek do takiego twierdzenia;

- doszło do zjawiska wężykowania przyczepy, mimo iż program do symulacji poruszania się pojazdu i zdarzeń drogowych – PC C. wykazał nieprawdopodobieństwo takiej wersji zdarzeń;

- do wężykowania przyczepy doszło na skutek zużycia ogumienia przyczepy mimo, że biegli podali szereg innych możliwych przyczyn wystąpienia tegoż zjawiska, jak chociażby „owalizacja ucha zaczepu” których to przyczyn wykluczyć w niniejszym przypadku, z powodu braku właściwych badań, nie mogli;

- bezpośrednio przed wypadkiem i w chwili zderzenia pojazdów oskarżony przekraczał kierowanym pojazdem prędkość administracyjnie dopuszczalną, podczas gdy brak jest podstaw by wykluczyć, przy uwzględnieniu błędu pomiaru prędkości zapisanej na tarczach tachografu, że w tym czasie oskarżony jechał z prędkościami kolejno 50 km/h (50 m przed SPO) i 45 km/h(15 m przed SPO);

- słowa, które A. Ł.usłyszała – jak zapewnia – od kierowcy autobusu, dotyczyły zachowania oskarżonego, podczas gdy nie ma ku temu żadnych podstaw, zaś słowa te z równym prawdopodobieństwem mogły być spontanicznym komentarzem kierowcy autobusu dotyczącym zachowania tegoż pojazdu, który wbrew woli kierującego zmieniał tor jazdy, względnie innego mężczyzny pasażera, który w ten sposób zareagował na niebezpieczeństwo wywołane przez kierowcę autobusu, np. w następstwie ścinania zakrętu.;

- autobus nie jechał po łuku drogi z tzw. prędkością graniczną, czyli taką, podczas której można było spodziewać się utraty przez ten pojazd stateczności, podczas gdy należało przyjąć, iż kierowca autobusu z taką prędkością się poruszał;

- nie było styczności pomiędzy autobusem a lewym tylnym narożem samochodu V., co skutkowało wykluczeniem możliwości zderzenia się pojazdów na skutek niestabilnego toru jazdy autobusu, podczas gdy brak jest podstaw by wykluczyć, że ślady otarć lakieru na zawiasie na lewym tylnym narożu samochodu V. są wynikiem takiej właśnie styczności;

- nie było możliwości aby w następstwie niestatecznego toru jazdy autobusu (jazdy w bocznym poślizgu) pojazd ten zderzył się z przyczepą, pokrywając się z nią na odcinku 0,3 m, a to z uwagi na zbyt krótki czas przemieszczania się lewego przedniego naroża autobusu na odcinku pomiędzy samochodem V. a jego przyczepą, podczas gdy brak było podstaw do wykluczenia, iż do zderzenia pojazdów, w tym do ich pokrycia na odcinku 0,3 m. mogło dojść na skutek niestatecznego toru jazdy autobusu, który przekraczając lewym przednim narożem oś jezdni, po uprzednim otarciu się o lewe tylne naroże samochodu V. uderzył w wychylone w stronę osi jezdni lewe przednie naroże przyczepy, która co prawda wychylała się w stronę osi jezdni, ale jej nie przekraczała;

4. błąd w ustaleniach faktycznych polegający na uznaniu, że dowody ujawnione na rozprawie i ustalone na ich podstawie okoliczności świadczą, iż oskarżony naruszył zasady ruchu drogowego poprzez 1) niezachowanie należytej ostrożności i 2) niedostosowanie prędkości jazdy do panujących warunków drogowych poprzez przekroczenie prędkości dopuszczalnej administracyjnie, podczas gdy materiał ten, oceniony prawidłowo, zwłaszcza w postaci opinii uzupełniającej biegłych złożonej na rozprawie winien prowadzić do wniosku, że oskarżony w chwili wypadku, jak i tuż przed nim, poruszał się z prędkością nie dość, że administracyjnie dopuszczalną, to także z prędkością odpowiednią do warunków drogowych.

5. błąd w ustaleniach faktycznych polegający na wysnuciu mylnych wniosków, iż:

- oskarżony hamował bezpośrednio przed wypadkiem, podczas gdy materiał dowodowy wskazuje, że oskarżony nie hamował, a jedynie zdejmował nogę z gazu;

- świadek A. Ł. tuż przed wypadkiem słyszała stwierdzenie kierowcy o treści „co ten piorun robi”, podczas gdy brak jest obiektywnych dowodów na to, że słowa te wypowiedział kierowca;

- autobus nie miał możliwości utraty stateczności na skutek hamowania na łuku drogi (podczas I hamowania), ponieważ kierujący autobusem manewr pierwszego hamowania wykonał na prostym odcinku drogi, podczas gdy z pomiarów miejsca zdarzenia oraz opinii dotyczących zapisów na tarczy tachografu tegoż pojazdu wynika, że manewr ten został już wykonany na łuku drogi – wobec czego istniały warunki do utraty stateczności przez ten pojazd;

- brak śladów pozostawionych na poboczu przez tylne koła autobusu dowodzi tego, że autobus nie mógł poruszać się niestatecznie (w poślizgu) po łuku drogi, podczas gdy rozstaw osi kół autobusu oraz odległość od tylnej osi kół do końca karoserii pojazdu umożliwiały poruszanie się tegoż pojazdu w poślizgu (przynajmniej lekkim), bez wysunięcia się prawych tylnych kół poza obręb jezdni asfaltowej, z jednoczesnym wychyleniem się lewego przedniego naroża autobusu poza oś jezdni.

Stawiając powyższe zarzuty obrońca wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku i uniewinnienie oskarżonego, ewentualnie o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi I instancji.

Prokurator zarzucił w apelacji:

1. rażąco niewspółmierność orzeczonej wobec oskarżonego kary pozbawienia wolności poprzez orzeczenie jej w wymiarze zbyt łagodnym;
2. niesłuszne niezastosowanie środka karnego w postaci zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym.

Na podstawie tych zarzutów prokurator wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku poprzez:

- wymierzenie oskarżonemu G. Ś. kary 3 lat pozbawienia wolności;
- uchylenie zaskarżonego orzeczenia w pkt 2 i 3;
- zastosowanie wobec oskarżonego środka karnego w postaci zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym na okres 2 lat.

Pełnomocnik oskarżyciela posiłkowego J. B. w swoim zażaleniu zarzuca:

naruszenie przepisów postępowania, a to art. 627 k.p.k. i art. 89 k.p.k. w zw. z art. 14 ust.2 pkt 5, § 14 ust.7, § 16, § 2 ust. 1, § 2 ust 2 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28.09.2002 r w sprawie opłat za czynności adwokackie oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów nieopłaconej pomocy prawnej udzielonej z urzędu poprzez błędne przyjęcie, iż należy się jedynie zwrot kosztów z tytułu zastępstwa adwokackiego pełnomocnika dla oskarżyciela posiłkowego J. B. w wysokości stawki minimalnej, to jest w kwocie 600 zł powiększonej o 20% za każdy termin rozprawy, czyli łącznie kwoty 960 zł, podczas gdy oskarżyciel posiłkowy poniósł kwotę w wysokości 3.840 zł brutto.

W oparciu o ten zarzut pełnomocnik wniósł o:

1. zmianę zaskarżonego wyroku w pkt 4 poprzez zasądzenie od oskarżonego na rzecz oskarżyciela posiłkowego kosztów procesu za I instancję w kwocie 3.840 zł wg spisu złożonego do akt sądowych;
2. zasądzenie od oskarżonego na rzecz oskarżyciela posiłkowego kosztów postępowania zażaleniowego w kwocie 600 zł + 23% podatku VAT.

Rozstrzygając o wniesionym zażaleniu w trybie art. 626 § 3 k.p.k. Sąd Apelacyjny uznał, iż zasługuje ono na uwzględnienie.

Na wstępie należy zauważyć, że podatek od towarów i usług nie wchodzi w skład niezbędnych kosztów procesu strony reprezentowanej przez adwokata z wyboru. Pogląd taki jest ugruntowany w orzecznictwie Sądu Najwyższego (tak w szczególności uchwała Sądu Najwyższego z dnia 10 lutego 1995 r., sygn. akt III CZP 4/1995, OSNC 1995/5/79; uchwała Sądu Najwyższego z dnia 25 stycznia 2007 r., sygn. akt III CZP 95/06, OSNC 2007/12/179; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 27 listopada 2002 r., sygn. akt III CZP 13/2002, OSNC 2004/1/6). Należy jednak zauważyć, że kwestia, czy stawka podatku VAT, pobrana przez adwokata świadczącego swoje usługi z wyboru, powinna być wliczona do niezbędnych kosztów procesu, którymi sąd obciąża stronę przegrywającą (skazanego), czy też nie, staje się problemem dopiero w sytuacji, gdy adwokat ustanowi swoje wynagrodzenie podstawowe na poziomie najwyższej stawki przewidzianej w Rozporządzeniu Ministra Sprawiedliwości w sprawie opłat za czynności adwokackie przed organami wymiaru sprawiedliwości. Do takiego też przypadku odnosi się wprost uzasadnienie uchwały Sądu Najwyższego z dnia 10 lutego 1995 r., sygn. akt III CZP 4/95. Pobranie przez adwokata podatku VAT obok maksymalnego wynagrodzenia przewidzianego w cyt. Rozporządzeniu Ministra Sprawiedliwości, tworzy bowiem sytuację, że mamy do czynienia z kwotą przewyższającą stawkę ustaloną w tym akcie prawnym i stąd też w wydanej później uchwale z dnia 25 stycznia 2007 r., sygn. akt III CZP 95/06, Sąd Najwyższy, podtrzymując stanowisko wypowiedziane w uchwale z dnia 10 lutego 1995 r., odwołał się w argumentacji m.in. do ustawy z dnia 5 lipca 2001 r. o cenach, wskazując na sprzeczność takiej praktyki z tą ustawą.

Inaczej natomiast należy postrzegać sytuację, gdy adwokat z wyboru ustala wynagrodzenie na poziomie niższym od stawki maksymalnej i pobiera od klienta, za jego zgodą, dalszą kwotę należnego podatku VAT, która z kwotą wynagrodzenia zasadniczego nie przekracza wyznaczonej w Rozporządzeniu Ministra Sprawiedliwości stawki wynagrodzenia adwokata – a taka sytuacja wystąpiła w przedmiotowej sprawie.

W orzecznictwie utrwalili się poglądy, że sąd, orzekając o zwrocie kosztów procesu, nie bada przesłanek na podstawie których adwokat określił wielkość kwoty pobranej od klienta, ani jej składników, a jedynie ogranicza się do sprawdzenia, czy pobrana kwota mieści się w granicy stawek ustalonych w Rozporządzeniu (zob. m.in. post. SN z dnia 26.4.2001, sygn. akt WZ 20/01, OSNKW 7-8/2001, poz. 70). Adwokata, działającego z wyboru, łączy z klientem umowa określająca jego wynagrodzenie, w granicach dopuszczalnej szerokiej autonomii i sąd nie powinien ingerować w sferę uprawnień stron takiej umowy. Oznacza to, że skoro przepis art. 627 k.p.k. stanowi, że od skazanego w sprawach z oskarżenia publicznego sąd zasądza wydatki na rzecz oskarżyciela posiłkowego, to należy przyjąć, że chodzi o wydatki rzeczywiście poniesione, jeżeli mieszczą się one w granicy przewidzianej w stawkach dla takich wydatków.

Mając powyższe na uwadze należało zmienić zaskarżony wyrok w ten sposób, iż zasądzić od oskarżonego na rzecz oskarżyciela posiłkowego J. B. kwotę 3.840 zł, będącą rzeczywistą kwotą poniesionych przez oskarżyciela posiłkowego kosztów zastępstwa adwokackiego.

Sąd Apelacyjny, po rozpoznaniu przedmiotowej sprawy, uznał natomiast obie apelacje za niezasadne.

Na wstępie należy wskazać, że Sąd Apelacyjny nie znalazł podstaw, aby zakwestionować poczynione przez Sąd I instancji ustalenia faktyczne co do przebiegu i przyczyn zderzenia pojazdów.

Znajdująca się w aktach opinia Instytutu Ekspertyz Sądowych w K., wraz z opinią uzupełniającą oraz dowodem z przesłuchania biegłych na rozprawie, dawała pełne podstawy do takich ustaleń jakie poczynił Sąd Okręgowy i wszystkie wywody obrońcy zmierzające do przerzucenia odpowiedzialności za zdarzenie na kierującego autobusem pokrzywdzonego T. K. zostały uznane za nietrafne, a chwilami wręcz oczywiście sprzeczne z zebrany materiał dowodowy.

Przede wszystkim należy podkreślić, że sąd, posiłkując się opinią biegłych, nie oparł swoich ustaleń w tym zakresie na „najbardziej prawdopodobnej” wersji zdarzeń, bowiem opinia biegłych, której nie można zarzucić jakichkolwiek braków, nieścisłości, czy sprzeczności, omawiając trzy hipotezy wystąpienia katastrofy w ruchu lądowym, ostatecznie dwie z nich wykluczyła. Stąd przyjęcie przez sąd, że do zderzenia pojazdów doszło na skutek wyjechania przyczepy

ciągniętej przez samochód V. poza oś jezdni i zderzenie się z nadjeżdżającym z naprzeciwka autobusem, a więc pokrycia się przyczepy z lewym przednim narożem autobusu na odcinku około 30 cm było w pełni uprawnione.

Jest oczywiste, że skoro nie dało się precyzyjnie ustalić miejsca zderzenia pojazdów, to biegli przeprowadzili rozważania dotyczące przyczyn analizowanego wypadku drogą zweryfikowania wynikających z materiału dowodowego hipotez.

Oparli się tu na wyjaśnieniach oskarżonego, zeznaniach T. K. oraz A. Ł. i te dowody, na tle dowodów z oględzin miejsca wypadku, oględzin pojazdów biorących udział w zdarzeniu, opinii z badań tachografów i innych, pozwoliły im na wysnucie kategorycznego wniosku co do przyczyn katastrofy.

W tym miejscu należy zauważyć, że ocena zeznań pokrzywdzonego T. K. i świadka A. Ł. została dokonana przez Sąd I instancji w sposób zgodny z wymogami art. 7 k.p.k.

Zgodzić należy się z sądem orzekającym, że stanowcze zeznania A. Ł., iż okrzyk „co ten piorun robi” (lub zbliżony), padły z ust kierowcy autobusu, w pełni zasługują na wiarę. Świadek była pewna, że nie wypowiedział ich żaden inny mężczyzna jadący autobusem. (k.718-719) i brak jest jakichkolwiek podstaw aby wysnuwać całkowicie wymaginowane, nie mające najmniejszego wsparcia ani w dowodach, ani w zasadach logiki i doświadczenia życiowego wnioski, iż autorem tych słów mógł być inny mężczyzna, czy też, że wprawdzie wypowiedział je kierowca, ale odnosiły się one do sposobu poruszania się pojazdu, który sam prowadził.

To, że pokrzywdzony K. nie pamięta, że wykrzyknął te słowa jest całkowicie zrozumiałe i Sąd Apelacyjny w pełni podziela uwagi poczynione w tym zakresie przez Sąd I instancji.

Zeznania A. Ł., ocenione łącznie z zeznaniami K., który wyraźnie, od momentu pierwszego przesłuchania podawał, że zauważył przyczepę wyjeżdżającą wahadłowo na jego pas ruchu i że nie zdążył zrobić nic, co mogłoby uratować prowadzony przezeń autobus od zderzenia z nią, a także dokonane przez biegłych precyzyjne wyliczenia stały się podstawą do wydania ostatecznej opinii o przyczynach wypadku. (hipoteza I)

Obrońca twierdzi, że sąd błędnie ustalił, że do wypadku doszło na skutek wężykowania przyczepy, mimo, że program do symulacji poruszania się pojazdów i zdarzeń drogowych – PC C. wykazał nieprawdopodobieństwo takiej wersji zdarzeń.

Twierdzenie to jest oczywiście nieprawdziwe.

W pkt 4.1.3. opinii (k.515) biegli wskazali wyraźnie, że program ten daje bardzo ograniczone możliwości zamodelowania zjawiska wężykowania, gdyż nie zawiera opcji wprowadzania skomplikowanych usterek, które w rzeczywistości mogą prowadzić, lub przyczyniać się do powstania tego zjawiska. Przyjęto więc jedynie nierównomierne hamowanie, a to akurat w przedmiotowej sprawie nie zostało stwierdzone z uwagi na brak zbadania tej kwestii przez biegłego B., który jako pierwszy dokonał oględzin pojazdów.

Bezsporne jest, że innymi przyczynami wężykowania mógł być stan ogumienia, owalizacja oka zaczepu, nadmierna szybkość i inne. To prawda, że biegli nie byli w stanie wskazać precyzyjnie jaka to usterka spowodowała omawiane zjawisko, ale przecież w sytuacji, gdy zostało wykazane, że miało ono miejsce, podanie takiej konkretnej przyczyny jest w tej chwili mniej istotne.

Faktem jest jednak to, że zamodelowanie tego zjawiska, jak sami biegli stwierdzili, było niemożliwe, stąd też zdecydowaną nadinterpretacją ich opinii jest twierdzenie obrońcy, jakoby system C. „wykazał nieprawdopodobieństwo takiej wersji zdarzeń”.

Biegli zajęli się oczywiście i drugą hipotezą, która wypływała z wyjaśnień oskarżonego, a mianowicie, że do wypadku doszło nie na skutek wężykowania przyczepy, ale niestabilnego toru jazdy autobusem, wpadnięcia w poślizg i „ścięcia” zakrętu.

Druga hipoteza została przez biegłych wykluczona i to zarówno jeśli chodzi o możliwość wprowadzenia autobusu w boczny poślizg na skutek hamowania, jak i jazdy z nadmierną prędkością (k.516-517)

Nie można w tym miejscu nie wskazać na wyjaśnienia samego oskarżonego, który nigdy nie wspomniał nawet o tym, że tor jazdy autobusu wydawał mu się niepewny, czy wręcz aby zauważył, że kierowca tego pojazdu zachowywał się niewłaściwie.

Wychodząc od tych twierdzeń oskarżonego, biegli dokonali precyzyjnych obliczeń, z których jednoznacznie wynika, iż autobus nie mógł w ułamku sekundy, gdy samochody się wymijały wpaść w poślizg, przemieścić się względem osi jezdni i zahaczyć o lewy róg prawidłowo jadącej swoim pasem ruchu przyczepy.

Najistotniejszym elementem pozwalającym na wykluczenie takiego mechanizmu zderzenia był, zdaniem biegłych, brak możliwości przemieszczenia autobusu względem szerokości jezdni i Sąd Apelacyjny w pełni ten wniosek podziela.

Trafnie biegli przyjęli, że za takimi wnioskami przemawia brak uszkodzeń lewego tylnego narożnika samochodu V., które musiałyby wystąpić, przy przyjęciu rozważanej wersji.

Nie można zgodzić się z zarzutem obrońcy, jakoby w dokumentacji fotograficznej akt sprawy widoczne były ślady, mogące być wynikiem takiej właśnie styczności.

Stwierdzone ślady otarcia na lewym tylnym narożu samochodu V. są umieszczone z tyłu samochodu, a nie na jego lewej burcie, a przy założeniu, że autobus zahaczył najpierw o ten róg, a potem w róg przyczepy, uszkodzenia musiałyby się koncentrować na końcowej części jego lewej burty i oczywiście być znacznie poważniejsze, niż tylko otarcia lakieru. Taki wniosek jest całkowicie zgodny z zasadami doświadczenia życiowego i logiki, w przeciwieństwie do twierdzeń obrońcy.

Jednoznaczne i przekonujące twierdzenie biegłych, że wykluczona jest możliwość, aby autobus w ułamku sekundy, podczas wymijania stracił stabilność i przemieścił się lekko w poprzek (przede wszystkim z uwagi na stanowcze twierdzenia oskarżonego, o których wyżej mowa) czynią zbędnymi rozważania na temat tego, czy autobus jechał z prędkością graniczną, czy nie, czy mógł nie pozostawić śladów na poboczu, czy do hamowania doszło na łuku drogi, czy na prostej.

Sąd Apelacyjny nie ma żadnych wątpliwości, że Sąd Okręgowy poczynił prawidłowe ustalenia faktyczne co do przebiegu zdarzenia i bezpośredniej przyczyny wypadku i wszelkie rozważania obrońcy są jedynie niedozwoloną polemiką z prawidłowo przeprowadzona ocena dowodów.

Nie wystarczy zaprezentować inną wersję zdarzenia i utrzymywać, że wątpliwe są ustalenia sądu. Skoro nie wykaże się, że Sąd popełnił błędy w rozumowaniu, wykazał się brakiem logiki, niekonsekwencją, czy wprost dopuścił się oczywistych sprzeczności w ocenie dowodów, to nie można zarzucić mu obrazy art. 7 k.p.k., a tym bardziej art. 5 § 2 k.p.k.

Wątpliwości, o których mowa w tym przepisie, dotyczą wątpliwości sądu orzekającego, a nie stron, a jak wynika z uzasadnienia zaskarżonego wyroku sąd żadnych wątpliwości nie miał, gdyż prawidłowo przeprowadzona ocena dowodów uprawniała go do zajęcia takiego a nie innego stanowiska w omawianej kwestii.

Nie można zasadnie stawiać zarzutu obrazy art. 5 § 2 k.p.k., podnosząc wątpliwości strony, co do treści ustaleń faktycznych lub co do sposobu interpretacji prawa. Dla oceny, czy nie został naruszony zakaz in dubio pro reo nie są bowiem miarodajne tego rodzaju wątpliwości zgłaszane przez stronę, ale jedynie to, czy orzekający w sprawie sąd rzeczywiście powziął wątpliwości co do treści ustaleń faktycznych lub wykładni prawa i wobec braku możliwości ich usunięcia rozstrzygnął je na niekorzyść oskarżonego, względnie to, czy w świetle realiów konkretnej sprawy wątpliwości takie powinien był powziąć. W wypadku, gdy pewne ustalenie faktyczne zależne jest od dania wiary tej lub innej grupie dowodów, czy też dania wiary lub jej odmówienia wyjaśnieniom oskarżonego, to nie można mówić

o naruszeniu zasady in dubio pro reo, a ewentualne zastrzeżenia co do oceny wiarygodności konkretnego dowodu, rozstrzygane być mogą jedynie na płaszczyźnie utrzymania się przez Sąd orzekający w granicach sędziowskiej swobody ocen, wynikającej z treści art. 7 k.p.k. (por. wyrok SN z dnia 9.10.2008 r. sygn. akt V KK 114/08) .

Przechodząc do kolejnego zagadnienia, związanego z rozpoznawaną sprawą, na wstępie należy zauważyć, że w każdej sprawie dotyczącej przestępstwa określonego w art. 177 kk sąd powinien zawsze rozważyć, czy istnieje związek przyczynowy pomiędzy stwierdzonym naruszeniem przepisów a zaistniałą kolizją. Związek ten nie może być rozumiany li tylko jako czasowe lub miejscowe następstwo wydarzeń, ale jako powiązanie wypadku drogowego z poprzedzającym go naruszeniem przez oskarżonego przepisów o ruchu drogowym (zob. wyrok z dnia 4 listopada 1998 r. V KKN 303/97, OSNKW z. 11-12, poz. 50). Oczywiście to powiązanie musi znajdować pełne oparcie w całokształcie materiału dowodowego, nie może być hipotetyczne ani dorozumiane. Określony zaś w ustawie skutek winien być normalnym, typowym następstwem zachowania się oskarżonego.

Spowodowanie skutku może być tylko wtedy obiektywnie przypisane sprawcy gdy urzeczywistnia się w nim niebezpieczeństwo, któremu zapobiec miałyby przestrzeganie naruszonego obowiązku ostrożności. Akceptowana tutaj koncepcja obiektywnego przypisania opiera się na założeniu, że sprawcy spowodowanego skutku przestępnego można ów skutek obiektywnie przypisać tylko wtedy, gdy zachowanie owego sprawcy stwarzało lub istotnie zwiększyło prawnie nieakceptowane niebezpieczeństwo (ryzyko) dla dobra prawnego stanowiącego przedmiot zamachu i niebezpieczeństwo (ryzyko) to zrealizowało się w postaci nastąpienia danego skutku przestępnego. Por. C. Roxin: Problematyka obiektywnego przypisania, w: T. Kaczmarek (red.): Teoretyczne problemy odpowiedzialności karnej w polskim oraz niemieckim prawie karnym. Wrocław 1990, s. 13; K. Buchała, A. Zoll: Polskie prawo karne. Warszawa 1995, s. 183-184; J. Giezek: Przyczynowość oraz przypisanie skutku w prawie karnym. Wrocław 1994, s. 49 i n.; R. Dębski: Pozaustawowe znamiona przestępstwa, Łódź 1995, s. 182 in.).

Przechodząc od tych ogólnych rozważań na grunt przedmiotowej sprawy należy stwierdzić, że Sąd I instancji prawidłowo ów skutek przypisał oskarżonemu.

Zważyć należy na wstępie, że sąd przyjął, iż zachowanie oskarżonego powiązane węzłem związku przyczynowo skutkowego z katastrofą polegało na:

- kierowaniu (...) z przyczepą, która miała zużyte w 100 % bieżniki trzech kół;
- nie zachowanie przez niego należytej ostrożności
- nie dostosowanie prędkości jazdy do panujących warunków drogowych poprzez przekroczenie prędkości dopuszczalnej administracyjnie.

Wprawdzie trafnie wskazuje obrońca, że ustawowe stwierdzenie „nie zachowanie należytej ostrożności” nic nie mówi, jednakże odczytując całość uzasadnienia należy je odczytać w ten sposób, iż sformułowanie to zostało uzupełnione przez zdanie kolejne, o nie dostosowaniu prędkości jazdy do panujących warunków.

Naruszenie reguł ostrożności jest pojęciem bardzo szerokim i zależeć będzie od wielu elementów związanych m.in. z warunkami panującymi w komunikacji, rodzajem i stanem pojazdu, jego przeznaczeniem, parametrami technicznymi, np. ładownością czy prędkością, a także osobą lub osobami prowadzącymi pojazd itp. Ocena odpowiedzialności karnej zależeć będzie od zestawienia zachowania sprawcy z kwalifikowanym normatywnym wzorcem dobrego kierowcy.

Kwestia poruszania się przez oskarżonego pojazdem z przyczepą, mającą zużyte bieżniki trzech opon jest tu, jak się zdaje, kwestią najbardziej istotną, bowiem to ta okoliczność, w połączeniu z innymi (nadmierna szybkość) jest główną przyczyną niesprawności zestawu prowadzonego przez oskarżonego, a w konsekwencji przyczyną katastrofy, jako że z opinii biegłych wynika jednoznacznie, że do wypadku by nie doszło, gdyby oskarżony nie zdecydował się na jazdę niesprawnym zespołem pojazdów, a abstrahując od niemożliwych do wykazania innych niesprawności przyczepy,

już sam stan ogumienia, wykluczający bezpieczną jazdę, powinien decydować o nie używaniu tej przyczepy w transporcie.

Niezwyczajnie istotne jest więc ustalenie, czy oskarżony wiedział o tym, że stan opon trzech kół przyczepy jest tak zły, że wyklucza wykonanie kursu, czy też nie wiedział, ale zachowując należyta ostrożność wymaganą w takiej sytuacji powinien o tym wiedzieć, czy też nie można mu zarzucić, że oglądając przed jazdą opony przyczepy, mógł zauważyć ich całkowite zużycie.

I tu zgodzić należy się z obrońcą, że sąd nie ustosunkował się w swoim uzasadnieniu do dowodu z protokołu oględzin pojazdów dokonanego w dniu wypadku znajdującemu się na k.24 akt (mimo, że ujawniono ten dowód- k.852) i nie skonfrontował zawartych tam informacji z zeznaniami biegłego B., który w zupełnie odmienny sposób wyjaśnił kwestię zużycia opon w przyczepie.

Z protokołu tegoż wynika, że jedynie w tylnym lewym kole przyczepy stwierdzono bieżnik, którego głębokość była mniejsza niż 1,5 mm, natomiast stan ogumienia na pozostałych trzech oponach był prawidłowy.

Następnego dnia oględzin pojazdów dokonywał biegły T. B. i jak wynika z jego opinii, zobrazowanej szczegółowymi zdjęciami zarówno całych pojazdów jak i przede wszystkim stanu ogumienia przyczepy, na trzech kołach stwierdzono „łyse” opony.

Te dwa dowody oczywiście pozostają ze sobą w sprzeczności i zaniechanie szczegółowego omówienia tego pierwszego dowodu, należy uznać za błąd sądu, jednakże nie było to zdaniem Sądu Apelacyjnego uchybienie, które mogło mieć wpływ na treść wyroku.

Opinia biegłego B. jest niewątpliwie dowodem, który w sposób najpełniejszy, profesjonalny i nie nasuwający wątpliwości określił stan ogumienia przyczepy, a znajdujące się w aktach zdjęcia, pozwalają nawet laikowi, w jednoznaczny sposób określić, czy są to opony sprawne, czy też nie. Jeśli bieżnik opon jest tak starty, że jeden rząd wgłębienia jest niewidoczny, a dotyczy to trzech spośród czterech opon, to jest oczywiste, że każdy, kto na te opony popatrzy, wie, iż w trosce o bezpieczeństwo jazdy nie mogą być one użytkowane.

Nie ma żadnego znaczenia fakt, iż świadek K. nie zakwestionował w dzień poprzedzający zdarzenie prawidłowości ogumienia przyczepy. Oskarżony był wówczas zatrzymany z uwagi na przekroczenie szybkości, więc policjant nastawiony był na zbadanie tej kwestii i nawet gdyby przyjął, że faktycznie miał obowiązek skontrolować cały samochód, to jego zaniechanie, czy nawet postąpienie niezgodnie z obowiązkiem, nie ekskulpuje oskarżonego, który przystępując do jazdy miał obowiązek sprawdzić stan techniczny zestawu.

Jeżeli chodzi natomiast o wywody obrońcy na temat szybkości jazdy, z jaką poruszał się oskarżony, to są one w wielu momentach zupełnie nie przystające do realiów niniejszej sprawy.

Po pierwsze zauważyć należy, że biegli w żadnym momencie nie stwierdzili, że oskarżony poruszał się z szybkością prawidłową.

Z opinii z badania technicznego tachografów wynika poza wszelką wątpliwością, że oskarżony dozwoloną prędkość przekroczył.

Z opinii tej wynika, że na całej długości stromego zjazdu obowiązywało lokalne ograniczenie do 50 km/h. Znak drogowy wprowadzający to ograniczenie umieszczony był około 1 km przed napisem miejscowości M.. I mniej więcej wówczas tachograf zarejestrował spadek szybkości zestawu do 41 km/h, co logicznie da się wytłumaczyć reakcją kierowcy na ten znak. Niestety po chwili zestaw zaczął przyspieszać i na odcinku od 326 do 228 m przed przyjętym punktem B jechał z szybkością 70 km/h. Dopiero bezpośrednio przed punktem B szybkość spadła do około 50 km/h.

Nieporozumieniem jest dzielenie tego odcinka na mniejsze i twierdzenie, że ten ostatni pomiar należy brać pod uwagę jako prędkość przed i w chwili zdarzenia. Jest przecież oczywiste, że gdyby na dojeździe do tego miejsca, od

początku prędkość byłaby taka jak nakazana, to zupełnie inaczej przebiegałoby hamowanie i to niezależnie od tego czy hamulcem zwykłym, czy też silnikowym (górskim), a jak stwierdzili biegli „przy odpowiednio mniejszej początkowej prędkości jazdy, kierujący zespołem pojazdów mógłby przejechać obok autobusu bez hamowania”.(k.522).

Jeszcze na jeden element trzeba tu zwrócić uwagę. Nie zawsze prędkość dopuszczalna jest prędkością bezpieczną. Warto w tym miejscu przypomnieć, że w myśl definicji ustawowej, zawartej w art. 2 pkt 22 p.r.d., szczególna ostrożność, o której mowa m.in. w art. 26 ust. 1, to ostrożność polegająca na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. Bezsporne jest, że w dniu zdarzenia jezdnia była mokra, pokryta rozjeżdżonym śniegiem, temperatura przy gruncie była bliska zeru. W dodatku miejsce wypadku było poprzedzone znakami „oszronienie jezdni” i „niebezpieczny zakręt w prawo”. Jest oczywiste, że w takich warunkach jakie panowały i na takim odcinku drogi, oskarżony winien był zwiększyć ostrożność, a przede wszystkim znacznie zmniejszyć szybkość, niezależnie od tej dopuszczalnej administracyjnie.

Dwa zdania na temat hamulca (...), jako że oskarżony utrzymuje, że nie hamował bezpośrednio przed zdarzeniem, a jedynie zdjął nogę z gazu.

Jak wynika z niekwestionowanej w tej części opinii biegłych, hamulec silnikowy działa wyłącznie na tylne napędowe koła samochodu V.. Jego używanie na oblodzonej lub śliskiej nawierzchni może nieść za sobą ryzyko utraty stabilności zestawu. Przy hamowaniu zasadniczym jako pierwsze hamowane są koła przyczepy, co zapewnia jej stabilność, inaczej jest przy hamowaniu hamulcem silnikowym. Jedynie na prostym odcinku drogi o dobrej nawierzchni nie niesie ono ryzyka utraty stabilności zestawu, inaczej jeśli istnieją niesprawności, lub znaczące nierówności nawierzchni. W przedmiotowej sprawie mamy wprawdzie do czynienia z nawierzchnią równą, ale samochód wchodził w zakręt, w dodatku droga była mokra, pokryta rozjeżdżonym śniegiem, czyli w oczywisty sposób śliska. Zachodzi więc pytanie: czy, gdyby przyjąć, że oskarżony ustawił dźwignię trójpołożeniowego przełącznika hamulca (...) na położenie „2” – a tylko w takim położeniu hamulec zostaje uruchomiony przez zwolnienie pedału gazu, to czy zachował się właściwie?

W końcu kilka słów na temat trzeciej hipotezy, którą biegli zajęli się na skutek zaprezentowania przez obrońcę oskarżonego prywatnej opinii na temat przyczyn i przebiegu katastrofy.

W swojej opinii uzupełniającej biegli z Instytutu Ekspertyz Sądowych praktycznie przekreślili jej wartość, w sposób przekonujący i wszechstronny uzasadniając swoje stanowisko. Szersze rozważania na ten temat są o tyle bezprzedmiotowe, że gdy zważy się na ostatni akapit opinii, z którego wynika, że nawet gdyby przyjąć, że do zderzenia pojazdów nastąpiło w sposób wskazany przez T. M. i K. G., to „nie pomijając wpływu udowodnionej niesprawności przyczepy, **za przyczynę wypadku należałoby uznać błędy w technice jazdy oskarżonego**”, przyjęcie tej wersji zdarzenia byłoby wręcz bardziej dla oskarżonego niekorzystne.

Podzielając więc w całej rozciągłości stanowisko Sądu Okręgowego co do przebiegu i przyczyn katastrofy oraz związku przyczynowego między stwierdzonymi po stronie oskarżonego naruszeniami bezpieczeństwa w ruchu drogowym a tą katastrofą, nie znalazł Sąd Apelacyjny także żadnych podstaw do zmiany zaskarżonego wyroku w części dotyczącej wymiaru kary, uznając tym samym apelację prokuratora za niezasadną.

Jest oczywiste, że podjęcie przez oskarżonego decyzji o wykonaniu kursu niesprawnym zespołem naruszało obowiązujące przepisy, tak przecież przyjął Sąd Okręgowy. Podobnie przyjęto, tak jak wywodzi prokurator, że świadczy to o lekkomyślności oskarżonego. Nie można jednak nie podzielić wywodów sądu orzekającego, zmierzających do wykazania, że oskarżony działał w specyficznej sytuacji motywacyjnej, oraz, że nie tylko on był odpowiedzialny za to, że krytycznego dnia ów zestaw, w tak fatalnym stanie technicznym, wyjechał na drogę.

Sąd Okręgowy wszystkie podnoszone przez prokuratora w apelacji okoliczności obciążające wziął pod uwagę, należycie wyważył ich znaczenie, trafnie wskazał, iż względ na społeczne oddziaływanie kary nie może w tym przypadku być dla sądu priorytetowym argumentem przy wymiarze kary i wymierzył oskarżonemu karę 2 lat pozbawienia wolności,

którą warunkowo zawiesił na okres próby 2 lat, dodatkowo wymierzył mu grzywnę i karę tę, aczkolwiek łagodną, nie można uznać za niewspółmierną w stopniu rażącym, a jedynie w takim przypadku należałoby wyrok zmienić.

Orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych było w przedmiotowej sprawie fakultatywne. Jak wynika z uzasadnienia zaskarżonego orzeczenia, sąd I instancji rozważał taką możliwość, doszedł jednakże do przekonania, że nie jest to konieczne i wskazane.

Sąd Apelacyjny stanowisko to podziela.

Za oczywiste uznać należy, że przy orzekaniu w przedmiocie środków karnych sąd winien mieć na uwadze przede wszystkim ich funkcję prewencyjną, odpowiadającą intencjom ustawodawcy.

Przesłanką orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów wobec sprawcy przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji nie jest samo naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu, gdyż zaistnienie okoliczności należących do znamion przestępstwa nie może być wystarczającą podstawą orzeczenia środka karnego (por. R.A. Stefański, Glosa do wyroku SN z 25 VIII 1989 r., V KRN 195/89, Probl. Praw. 1990, nr 10-12, s. 159). Z zachowania sprawcy powinien wynikać wniosek, że lekceważy on zasady ostrożności i bezpieczeństwa innych uczestników ruchu, przez co stwarza **zagrożenie w komunikacji** (por. wyrok SN z dnia 10 października 1988 r., V KRN 217/88, OSNPG 1989, nr 4, poz. 52).

Sąd Apelacyjny podziela stanowisko Sądu I instancji, że w przypadku oskarżonego, w realiach niniejszej sprawy, orzeczenie tegoż zakazu nie jest konieczne.

Mając to wszystko na uwadze, orzeczono jak w części dyspozytywnej.