

Sygn. akt II K 167/11

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 12 grudnia 2014 roku

Sąd Rejonowy w Ś. w II Wydziale Karnym w składzie:

Przewodniczący SSR Marek Żurawski

Protokolant Katarzyna Małolepsza

Prokurator Prokuratury Rejonowej w Ś. **K. B.**

po rozpoznaniu w dniach: 13.07.2011r., 30.09.2011r., 16.12.2011r., 27.02.2012r., 11.05.2012r., 23.01.2013r., 25.03.2013r., 12.07.2013r., 11.10.2013r., 13.12.2013r. i 07.02.2014r., 28.03.2014r., 06.06.2014r., 12.09.2014r. i 05.12.2014r. sprawy karnej

Z. J. (1)

ur. (...) w Ś.

syna W. i M. z domu W.

oskarżonego o to, że:

w dniu 9 sierpnia 2010r. w S. w woj. (...), kierując zestawem pojazdów składającym się z ciągnika siodłowego m-ki (...) nr rej (...) i naczepy nr rej (...) naruszył nieumyślnie zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, iż jadąc z niedozwoloną prędkością 65-68 km/h w terenie zabudowanym, nie dostosowując jej do panujących warunków drogowych oraz nie zachowując należytej ostrożności doprowadził do utraty panowania nad kierowanym zestawem pojazdów, zjeżdżając na prawa stronę, wjechał na chodnik i kontynuując jazdę chodnikiem najechał na prawidłowo idące piesze E. S. (1) i D. M. (1), które na skutek doznanych, licznych obrażeń wielonarządowych poniosły śmierć na miejscu,

to jest o czyn z art. 177 § 2 kk

I. oskarżonego **Z. J. (1)** uznaje za winnego tego, że w dniu 09 sierpnia 2010r. w S., kierując zestawem pojazdów składającym się z ciągnika siodłowego (...) nr rej. (...) i naczepy nr rej. (...), nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, że stosując niewłaściwą technikę i taktykę kierowania prowadzonym przez siebie zestawem pojazdów, nie doprowadził do zmniejszenia prędkości poruszania się tego zestawu po drodze publicznej lub całkowitego jego zatrzymania, na skutek czego doprowadził do utraty panowania nad kierowanym zestawem pojazdów zjeżdżając na prawą stronę, wjeżdżając na chodnik, po czym kontynuując jazdę chodnikiem najechał na idące chodnikiem piesze E. S. (1) i D. M. (1) powodując u nich wielonarządowe obrażenia ciała w postaci: bardzo licznych ran, wielokierunkowych otarć naskórka na całym ciele, patologicznej ruchomości kości czaszki i twarzoczaszki z otwarciem jamy czaszki i rozerwaniem mózgu, złamania wszystkich żeber i przestrzeni międzyżebrowych, złamania kości biodrowych i łonowej, wielopoziomowego złamania kręgosłupa, rozerwania płuc, serca, wątroby, nerki i pęcherza moczowego – odnośnie E. S. (1), oraz otarcia naskórka na twarzy i tułowi i także kończynach dolnych i górnych, patologicznej ruchomości kości czaszki i twarzoczaszki, podbiegnięcia krwawego w zakresie powłok miękkich czaszki, rozerwania mózdzku, złamania żeber po stronie lewej oraz złamania kości kończyny dolnej lewej – odnośnie D. M. (1), które to piesze na skutek doznanych obrażeń poniosły śmierć na miejscu, tj. występku z art. 177 § 2 kk i za to na podstawie tego przepisu wymierza mu karę 2 (dwóch) lat pozbawienia wolności;

II. na podstawie art. 69 § 1 i 2 kk i art. 70 § 1 pkt 1 kk wykonanie wyżej wymierzonej oskarżonemu **Z. J. (1)** kary pozbawienia wolności warunkowo zawieszona na okres próby lat 5 (pięciu);

III. na podstawie art. 42 § 1 kk orzeka wobec oskarżonego **Z. J. (1)** zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych na okres 3 (trzech) lat;

IV. na podstawie art. 46 § 2 kk orzeka wobec oskarżonego **Z. J. (1)** dwie nawiązki w kwocie po 2000 (dwa tysiące) złotych na rzecz T. S. (1) i A. P. (1);

V. na podstawie art. 63 § 1 kk zalicza oskarżonemu **Z. J. (1)** na poczet środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych okres zatrzymania prawa jazdy od dnia 09.08.2010r.;

VI. na podstawie art. 626 § 1 kpk i w zw. z art. 627 kpk zasądza od oskarżonego **Z. J. (1)** na rzecz Skarbu Państwa koszty sądowe, w tym kwotę 9833,31 (dziewięć tysięcy osiemset trzydzieści trzy złote trzydzieści jeden groszy) złotych tytułem wydatków, a na podstawie art. 2.1 pkt 4 ustawy o opłatach w sprawach karnych wymierza mu opłatę w kwocie 300 (trzysta) złotych.

UZASADNIENIE

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W roku 2009 w firmie (...) zakupiono używany ciągnik siodłowy (...). W trakcie użytkowania zestawu ciągnik + naczepa wykonano wymiany okuć i przetaczania bębnow hamulcowych oraz grzechotek naczepy, zaś ciągnik (...) przeszedł kontrolę w celu znalezienia ewentualnych usterek i elementów do wymiany. Kontrola ta zakończyła się wymianą podłużnego drążka układu kierowniczego i usunięciem luzu na stabilizatorach obydwu osi. Wymieniono także wszystkie płyny i oleje. Na początku roku 2010r wymieniono kabel elektryczny (...) łączący ciągnik z naczepą.

Dowody:

zeznania Z. O. k; 29,119,244-245,

zeznania M. C. k; 135,

W dniu 09 sierpnia 2010 około godziny 01, Z. J. (1) kierowca samochodu ciężarowego pracujący w firmie (...), miał wykonać transport z bazy firmy na ul. (...) w M. do W.. Przedmiotem przewozu był miał węglowy w ilości 25 ton, co wynikało z dokumentu (...) wydanego kierowcy. Gdy Z. J. (1) przyszedł do bazy jego zestaw był już załadowany przez jego zwierzchnika Z. O., który po załadowaniu zestawu miałem węglowym podjechał do M. i pozostawił go w bazie firmy. Kierowca Z. J. (1) nie stwierdził jakichkolwiek niesprawności technicznych w pojeździe. Z. J. (1) wyjechał w pełni sprawnym ciągnikiem siodłowym m-ki (...) nr rej (...) wraz z naczepą o numerze rejestracyjnym (...) trasą w kierunku W., którą znał dobrze, albowiem wcześniej jeździł nią 22 do 25 kursów przez okres około półtora miesiąca. Ciągnik i naczepa posiadały ważne badania techniczne.

Dowody:

wyjaśnienia Z. J. k; 82-84,

zeznania Z. O. k; 29,119,244-245,

W trakcie jazdy Z. J. (1) nie robił sobie przerwy, przed dojechaniem do Ś. zjadł bułkę. Bezpośrednio przed pierwszym łukiem za stacją paliwową (...) w Ś. na drodze wyjazdowej ze Ś. w kierunku W., Z. J. (1) stwierdził, że jedzie z prędkością około 70 km/h, w związku z czym postanowił ja zmniejszyć i "lekko przyhamował", po czym poczuł, "jakieś szarpnięcie", tak "jakby zablokowało się prawe koło". Z. J. (1) spojrzął w lusterko i stwierdził, że naczepa nie "zaczyna się łamać" i "idzie dobrze" więc uznał, że "było coś rozlane na jezdni i jedno z kół się zablokowało". Z. J. (1) nie

zdejmował nogi z hamulca, hamując delikatnie obawiając się poślizgu. Samochód cały czas jechał na biegu ósmym. Z. J. (1) pomyślał, że coś mogło się stać z oponą, kontynuował jazdę i miał zamiar na prostym odcinku jezdni zatrzymać się i sprawdzić "co się dzieje".

W tym czasie drogą polną leżącą obok drogi głównej Ś. - W. poruszała się rowerem T. O. (1). Gdy kobieta zbliżyła się do drogi głównej, widziała jak od strony Ś. w kierunku S. nadjechał TIR z naczepą. Zestaw jechał z normalną prędkością, "nic się z nim nie działo", jechał normalnym torem jazdy. Gdy T. O. (1) była już w S. usłyszała huk, zaiskrzyły się przewody elektryczne i zgasło światło na ulicy. Gdy T. O. (1) odwróciła się w kierunku huku stwierdziła, że przy murze stoi ten tir który ją mijał.

W tym samym czasie w S. prawym chodnikiem patrząc w kierunku W. poruszały się piesze D. M. (1) i E. S. (1). Gdy nadjechał od strony Ś. Z. J. (1), wjechał kierowanym przez siebie zestawem na chodnik, uderzył w piesze, przejechał po miejscu po którym się poruszały i uderzył w mur posesji J. Ł. (1).

Po czołowym uderzeniu w budynek, Z. J. (1) nie mógł wyjść z kabiny samochodu, nie mógł wyłączyć silnika stwierdził, że pedał gazu został zablokowany. Przy pomocy przybyłych na miejsce zdarzenia strażaków Z. J. (1) opuścił pojazd po czym został przewieziony do szpitala. Zestaw kierowany przez Z. J. (1) uderzeniem zniszczył ogrodzenie wykonane z muru oraz metalowych balustrad na posesji J. Ł. (1) zam. (...).

Na miejsce zdarzenia przybył patrol policji w składzie (...), po chwili dołączyli do nich funkcjonariusze policji M. S. i Z. K.. Następnie na miejsce zdarzenia przyjechała ekipa dochodzeniowo śledcza z KPP w Ś..

Na miejscu zdarzenia zjawili się także biegły z zakresu techniki ruchu i rekonstrukcji wypadków drogowych J. S. (1) celem udziału w czynnościach oględzin miejsca wypadku i kompleksowej rekonstrukcji przebiegu wypadku.

W sprawie wszczęto stosowne postępowanie przygotowawcze.

Dowody:

wyjaśnienia Z. J. k; 82-84,166-168,230-233, 459-

450, / częściowo /

protokół oględzin miejsca wypadku k; 11 - 14a,

zeznania J. Ł. k; 43,310-311,

karta informacyjna k; 50,

zeznania T. O. k; 142,311,

Zeznania A. P. k; 116,

protokół oględzin pojazdu k; 17-20,

materiał poglądowy k; 255-285,

Powołani w postępowaniu przygotowawczym biegli z zakresu badania alkoholu w płynach ustrojowych w opinii z dnia 16.08.2010r. stwierdzili, że w analizowanej próbce zawierającej krew pobraną od Z. J. (1) stwierdzono 0,0 promila alkoholu etylowego.

W wyniku przeprowadzonej na potrzeby postępowania przygotowawczego sekcji zwłok D. M. (1) ustalono, iż do zgonu denatki doszło w wyniku działania narzędzi tępych, tępokrawędziastych, działającym na ciało denatki z dużą siłą. Obrażenia te mogły powstać w wyniku potrącenia denatki przez samochód ciężarowy. U D. M. (1) stwierdzono zmiany urazowe powstałe za życia w postaci: otarcia naskórka na twarzy i tułowiu a także na kończynach dolnych i górnych,

patologicznej ruchomości kości twarzy czaszki i twarzoczaszki, podbiegnięcia krwawego w zakresie powłok miękkich czaszki, rozerwania mózdzku, złamania żeber po stronie lewej, złamania kości kończyny dolnej lewej. Przyczyną nagłej gwałtownej śmierci denatki było uszkodzenie głowy ze złamaniem wszystkich kości czaszki i rozerwaniem mózdzku.

Wyniki sekcji zwłok E. S. (2) wskazują, iż zmarła doznała bardzo licznych ran i wielokierunkowych otarć naskórka na całym ciele, patologicznej ruchomości kości czaszki i twarzoczaszki z otwarciem jamy czaszki i rozerwaniem mózgu, złamania wszystkich żeber i przestrzeni międzyżebrowych, złamania kości biodrowych i łonowej, wielopoziomowego złamania kręgosłupa rozerwania płuc, serca, wątroby nerki i pęcherza moczowego. Zmiany te zdaniem biegłego pozwoliły na stwierdzenie, iż do zgony denatki doszło w wyniku działania narzędzi tępych, tępokrawędzistych, działających z bardzo dużą siłą. Powyższe obrażenia, zdaniem biegłego z zakresu medycyny sądowej mogły powstać w wyniku potrącenia, przejechania po ciele samochodu ciężarowego.

Z. J. (1) w wyniku zdarzenia doznał złamania kości nosowych i nieokreślonego zwichnięcia stawu łokciowego.

W uzyskanej na potrzeby postępowania przygotowawczego opinii z badań zdarzenia drogowego z dnia 18.01.2011r, sporządzonej przez biegłego J. S. (1), stwierdzono m.in., że

- bezpośrednio przed potrąceniem pieszych a następnie najechaniem na stałą przeszkodę, w oparciu o tarczki tachografu ustalono, iż zestaw kierowany przez Z. J. (1) poruszał się z prędkością w granicach od 65 do 68 km/h;
- w oparciu o wyniki sekcji zwłok, oględzin miejsca zdarzenia, i zeznań świadków, piesze idące po chodniku były ustawione tyłem w stosunku do nadjeżdżającego pojazdu;
- kierujący pojazdem (...) doprowadził do utraty panowania nad pojazdami, w ten sposób, że zjechał na chodnik i bez próby ostrzeżenia, doprowadził do najechania na idące po chodniku piesze a następnie do uderzenia w mur ogrodzeniowy, wyrwanie słupa betonowego, rozłączenie instalacji elektrycznej i uderzenia w ścianę przydrożnie stojącego budynku;
- piesze idące po chodniku nie naruszyły zasad ruchu drogowego;
- kierujący zestawem pojazdów miał możliwość uniknięcia wypadku poprzez zachowanie należytej ostrożności i nie doprowadzanie nawet na krótką chwilę do utraty panowania nad pojazdem, pojazd powinien być prowadzony z prędkością obowiązująca na tym odcinku drogi czyli do 60 km/h;
- winę za wytworzenie sytuacji wypadkowej ponosi kierujący zestawem pojazdów;

Dowody:

wyjaśnienia Z. J. k; 82-84,166-168,230-233, 459-

450,

protokoły zgonu z załącznikami k; 3 - 8,

protokoły oględzin zwłok k; 9,

protokół oględzin miejsca wypadku k; 11 - 14a,

protokół oględzin pojazdu k; 17-20,

tarcze tachografu / oryginały / k; 21,

protokół badania alkoholu w wydychanym

powietrzu k; 24,

karta informacyjna k; 50,

opinia z badań zawartości alkoholu k; 59,

protokół pobrania krwi od oskarżonego k; 60,

protokół sekcyjny D. M. k; 99-103,

protokół sekcyjny E. S. k; 105-109,

opinia J. S. k; 143-165,

materiał poglądowy k; 255-285,

Oskarżony **Z. J. (1)** już w toku postępowania przygotowawczego częściowo przyznał się do zarzucanego mu czynu i wyjaśnił zgodnie z wyżej przedstawionym stanem faktycznym, dodając, że gdy puścił hamulec i zaczął na samym łuku jezdni ponownie hamować poczuł, że go "ściąga w prawo" oraz nie czuł aby naczepa zaczęła hamować. Kierowca starał się "wydostać do osi jezdni", jednak pojazd nie wytracał prędkości. Następnym na trasie był zakręt w lewo, kierowca poczuł, że "coś się źle dzieje" i zaczął tracić panowanie nad pojazdem, nie mógł się "oderwać od pobocza". Z. J. (1) stwierdził, że pojazd nie reagował na hamowanie i nabierał prędkości. Po przejechaniu drugiego zakrętu tj. zakrętu w lewo Z. J. (1) ponownie poczuł szarpnięcie i głuchy stuk, kierowca poczuł szarpnięcie i ból w lewym łokciu, doznał połamania paznokci w prawej ręce, po czym stracił całkowicie panowanie nad pojazdem a samochód zjechał na prawą stronę. Kierowca wyjaśnił, że widział na prawym chodniku "jakieś dwie postacie", potem zobaczył jedną postać i chciał ją ominąć skręcając w prawo w kierunku budynku.

Oskarżony J. przyznał, że jechał za szybko, ale w jego ocenie było to spowodowane kłopotami z układem hamulcowym lub niesprawnością układu elektronicznego sterujący hamulcami.

Oskarżony posiada prawo jazdy od 1971r cały czas aktywności zawodowej pracował jako kierowca samochodów ciężarowych. Posiada uprawnienia kat. A.B.C. Przed zdarzeniem był zatrudniony w firmie (...) w R.. W swoich wyjaśnieniach oskarżony podniósł, iż nie wie czy na pewno ładunek, który przewoził ważył istotnie 25 ton, według jego przekonania towar był ładowany "na oko".

Z. J. (1) podnosił także, iż kilka razy przed dniem zdarzenia miał problemy z hamulcami ponieważ szwankowała elektronika. Jego zdaniem były problemy z (...) i (...), rozmawiał na ten temat z pneumatykiem, który reperował układy hamulcowe w samochodach firmy (...) i ten miał mu powiedzieć, że "tak może się dziać w przypadku niektórych roczników pojazdów".

Podczas kolejnego przesłuchania w postępowaniu przygotowawczym, oskarżony Z. J., wyjaśniając w obecności obrońcy podniósł problem tzw. modulatorów tj. elementów układu hamulcowego samochodu ciężarowego. Zdaniem oskarżonego ewentualna awaria lub uszkodzenie owych modulatorów może powodować brak hamowania w poszczególnych kołach ciągnika lub naczepy, a hamowanie tylko pojedynczych kół ciągnika lub naczepy może powodować nieprzewidywalne zachowanie się na drodze całego zestawu.

Przed sądem oskarżony nie przyznał się do zarzucanego mu czynu, podtrzymał wszystkie złożone wcześniej wyjaśnienia i wyjaśnił, że nie mógł zapanować nad pojazdem, że "nastąpiła jakaś awaria". Zmianę swojego stanowiska co do przyznania się do zarzucanego mu czynu Z. J. (1) wyjaśniał tym, że przyznał się częściowo do zarzucanego mu czynu, co miało znaczyć to, "że siedziałem za kierownicą tego samochodu". Oskarżony wyjaśnił, że w ogóle nie przyznaje się do popełnienia przestępstwa ponieważ nie mógł zapanować nad pojazdem. Oskarżony podniósł, iż prowadzony przez niego zestaw mógł być przeładowany. Zdaniem oskarżonego jeżeli waga ładunku "wynosiła 25,200 ton lub 400 ton," a sam samochód wraz z paliwem może ważyć (...) do 800 kg, i jeżeli "było prawdą, że w tym dniu załadowano 27 ton ładunku, to całkowita masa zestawu byłaby przekroczona o 2 tony.

Oskarżony w sposób istotny zmienił także swoje wyjaśnienia w części dotyczącej momentu rozpoczęcia hamowania i stwierdzenia problemów z układem hamulcowym. Przed sądem wyjaśnił: "przez 3-4 kilometry jechałem za czerwonym samochodem w odległości około 100 metrów, następnie ten samochód skręcił w drogę po prawej stronie. Widząc iż czerwony samochód skręca w prawo ja pierwszy raz przycisnąłem raz pedał hamulca, czując szarpnięcie i głuchy stuk, zwalnim ten hamulec, bo pomyślałem, że wpadłem w jakiś poślizg". Po stwierdzeniu sądu, iż oskarżony odmiennie w toku postępowania przygotowawczego opisywał tę sytuację Z. J. (1) stwierdził, że widzi "rozbieżności w moich uprzednio składanych wyjaśnieniach a w wyjaśnieniach którym odpowiadam na pytania obrońcy w dniu dzisiejszym, musiało dojść do jakiegoś nieporozumień, ponieważ pierwszą próbę hamowania wykonałem na wysokości skrzyżowania, na którym samochód czerwony skręcał w prawo"

Z. J. (1) w trakcie świadczenia pracy okazał się pracownikiem zdyscyplinowanym, doświadczonym kierowcą, do którego nie było jakichkolwiek zastrzeżeń. Oskarżony nie był do tej pory karany.

Dowody:

wyjaśnienia Z. J. k; 82-84, 166-168, 230-233, 459-

450,

zeznania Z. O. k; 29, 244,

informacja z K. k; 519,

Sąd zważył, co następuje:

Po dogłębnej analizie materiału dowodowego sprawy, sąd doszedł do wniosku, iż nie może być wątpliwości co do sprawstwa i winy Z. J. (1) odnośnie czynu przypisanego mu przez sąd. Ustalając stan faktyczny sprawy sąd brał pod uwagę wyjaśnienia Z. J. (1), i te wyjaśnienia, składane przez niego w postępowaniu przygotowawczym uznał za najbardziej wiarygodne - jednakże dokumentujące zarazem złamanie przez niego prawa w sposób jaki opisano w wyroku.

Cennym materiałem dowodowym okazały się także opinie biegłych uzyskane na potrzeby sprawy oraz zeznania świadków, w tym w szczególności T. O. (1), która obserwowała tor jazdy zestawu prowadzonego przez oskarżonego bezpośrednio przed uderzeniem w przeszkodę. Sąd uznał zeznania świadków za rzetelne i wiarygodne z tym, że zeznania świadków **T. S. i A. P.** nie wniosły niczego istotnego do sprawy / **k - 136, 233, 116, 312** /. Jedynym elementem istotnym dla sprawy, w szczególności w zestawieniu z zeznaniami T. O. był fragment zeznań A. P., bowiem zeznała ona, iż w chwili wypadku była w domu, nie spała i nagle usłyszała huk. **Ten huk nie był poprzedzony piskiem opon ani dźwiękami klaksonu / k - 116 /**.

Świadek **T. O. (1)** w dniu zdarzenia jechała rowerem z domu w stronę S.. Jechała polną drogą obok drogi głównej. Gdy zbliżała się do drogi głównej widziała jak od strony Ś. w kierunku S. nadjechał TIR z naczepą. Zestaw jechał w ocenie świadka z normalną prędkością, nie jechał w jakiś dziwny sposób, świadek nie zauważyła aby hamował, lub jechał środkiem drogi, lub jechał od krawędzi do krawędzi. **W ocenie T. O. (1) samochód zachowywał się normalnie.** Gdy T. O. (1) była już w S. usłyszała huk, zaiskrzyły się przewody elektryczne i zgasło światło na ulicy. Świadek stwierdziła, że przy murze stoi ten tir który ją mijał / **k - 142**

Również zeznania świadków M. C. (2) i A. M. sąd uznał za wiarygodne, potwierdziły one w ocenie sądu dobry stan techniczny zestawu, którym kierował oskarżony w chwili zdarzenia. Świadczyły one o możliwości wypowiedzenia się także na rozprawie sądowej a więc po podniesieniu przez obronę zarzutów co do stanu technicznego zestawu.

Świadek **M. C. (3)** zeznał, iż naczepa nie była wyposażona w system (...), w system (...) nie był też wyposażony ciągnik. Ciągnik posiadał modulatory siły hamowania. **Nie mu nie wiadomo na temat niesprawności tych modulatorów.** Świadek stwierdził, że takie modulatory raczej się wymienia, gdy ulegną awarii, ich się nie naprawia.

M. C. (2) zeznał, że ciągnik który brał udział w wypadku został nabyty przez firmę na rok przed wypadkiem. Naczepa była w firmie od nowości, była dłużej niż ciągnik. Ta naczepa jeździła w zestawach z innymi ciągnikami. Nie było problemów z naczepą gdy jeździła z innymi ciągnikami. Gdy jeździła z tym D.-em, który brał udział w wypadku też nie było większych problemów. Na pytanie sądu M. C. (2) zeznał, że **"z resorem było wszystko w porządku bo oglądałem ten resor, bo oglądałem wszystkie resory i ciągnika i naczepy po ich ściągnięciu na bazę po dokonaniu oględzin. Z tego co wiem to doszło tam do wystrzału jednego koła w naczepie, bo jedno koło było dziurawe"**. Na pytanie obrońcy świadek dodał **"przy oględzinach sprzętu po jego holowaniu ściągnaliśmy koła z naczepy i oglądaliśmy je wszystkie. Z ciągnika koła zdjęte tylko po to, aby zamienić je na gorsze. Po zdjęciu kół nic wizualnie nie było widać, po złożeniu naczepy poszła ona na przegląd i została dopuszczona do ruchu" / 319 - 320 /**.

Świadek **A. M.**, ów "pneumatyk", który miał naprawiać uszkodzenia w systemie hamulcowym samochodu (...), przed sądem zeznał, że gdy "pan O. mnie prosił aby zdiagnozować usterkę, ja jedynie diagnozowałem usterkę, lecz nie zajmowałem się naprawą tej usterki. Ja diagnozowałem takie usterki jak na przykład brak powietrza na jakimś obwodzie, na przykład taką że wymiana zawodu w danym obwodzie nie odnosi rezultatów bo dalej powietrze z obwodu wycieka. Chodziło o tego typu usterki z zakresu pneumatyki. **Nie potrafię wskazać konkretnego ciągnika ani konkretnego zestawu pana O. co do którego świadczyłem mu pomoc udzielając porad, o których zeznawałem"**. Ja nie dokumentowałem tych usług na rzecz pana O., gdyż ja przyjeżdżałem koleżeńsko, diagnozowałem usterkę, a jego mechanicy dokonywali naprawy. Mieszkamy blisko siebie, robiłem to bez wystawiania faktury za te usługi, bo to była pomoc koleżeńska. Ja nie dokonywałem jakichkolwiek zapisów z tytułu tych koleżeńskich porad. Nie wiem czy pracownicy pana O. dokumentowali porady udzielane przeze mnie. Ja ustalałem jaka jest usterka w oparciu o odczyty z manometrów w złączach kontrolnych, **A. M. na pytanie obrony zdecydowanie zaprzeczył aby jakkolwiek kierowca z firmy pana O. w tym pan oskarżony kontaktował się z nim telefonicznie, zawsze dzwonił do niego Z. O. albo któryś z mechaników / 332 - 334 /**.

Wszystkie powyższe zeznania sąd uznał za wiarygodne albowiem są to zeznania szczegółowe, logiczne wzajemnie się uzupełniają a także są zbieżne z ustaleniami wniosków wynikających z opinii występujących w sprawie biegłych.

Opinie z zakresu medycyny sądowej nie były przez strony kwestionowane i jako takie zostały uznane przez sąd za rzetelne i prawidłowe.

Opinie biegłych B. S. oraz Instytutu (...), a także J. P. oraz A. D. / (...) / są szczególnie cennym materiałem dowodowym. Są to opinie obszerne, szczegółowe a ich autorzy tj. B. S. i A. G. skutecznie obronili przed sądem wnioski zawarte w ich opiniach, w konfrontacji z szeregiem pytań zarówno stron postępowania jak i sądu. Biegli ci w sposób kompetentny i rzeczowy wyjaśniali wszelkie wątpliwości podnoszone przez strony, jak i ustosunkowywali się do możliwych, nawet tych nie dowiedzionych wersji przebiegu zdarzenia, zakładanych w szczególności przez obronę.

Za mało wartościową sąd uznał opinie biegłego D. R., a to przede wszystkim ze względu na zakres opiniowania zlecony biegłemu / biegły w zasadnie nie badał naczepy / jak i brak kompetencji do udzielenia odpowiedzi na szereg pytań na co uwagę zwrócił sam biegły. Z opinii biegłego D. R. (2) z dnia 04.09.2010r wynika, że mając na uwadze charakter i przebieg zdarzenia uszkodzenia opisane przez biegłego w opinii powstały wyłącznie w wyniku zderzenia. Wszystkie te uszkodzenia są zdaniem biegłego uszkodzeniami mechanicznymi. Biegły nie stwierdził jakichkolwiek uszkodzeń, które powstały przed zdarzeniem, jak również takich, które mogły by to zdarzenie spowodować / **k - 63-69, 71-72 /**. Na rozprawie przesłuchano biegłego **D. R. (2)**. Biegły ten miał wydać opinię dotyczącą przede wszystkim ewentualnego związku stany technicznego zestawu samochodowego ze skutkami wypadku drogowego w S.. Biegły R. w całości podtrzymał uprzednio złożoną do akt opinię jak również własne oświadczenia złożone w toku postępowania przygotowawczego. Na skutek pytań zadanych biegłemu przez obronę i sąd ustalono, iż biegły nie przechodził kursów w zakresie elektroniki, pneumatyki, transportu samochodowego i mechaniki. Wydał opinię badając samochód bezpośrednio po zdarzeniu lecz nie badał naczepy. Biegły uchylił się od odpowiedzi na pytania

dotyczące wzajemnych związków układów (...) i (...) na działanie układu hamulcowego samochodu (...) oraz wyposażenia w te układy poszczególnych typów ciągników (...) / **334 - 335** /.

W tym stanie rzeczy sąd uznał, iż opinia wydana w sprawie przez D. R. (2) jest niepełna, a przez to nie może być pełnowartościowym dowodem w sprawie, w zakresie wykraczającym poza wykształcenie biegłego i dokonane przez niego oględziny, wymaga zatem uzupełnienia. Ustalenie to skutkowało dopuszczeniem kolejnej opinii biegłych z Instytutu (...). Biegli w opinii z dnia 10.09.2010r / **A. G. k - 352 - 366** / stwierdzili, m.in. że:

- ***Samochód (...) wyposażony był w układ (...) z zaworami - modulatorami ciśnienia. W aktach sprawy nie ma jakichkolwiek informacji, które wskazywałyby na uszkodzenie tych elementów, lub niesprawności układu (...);***
- ***W przypadku mechanicznego uszkodzenia hamulca koła przedniego prawego istniała możliwość stopniowego hamowania pojazdu aż do zatrzymania;***
- ***Jeżeli doszło do uszkodzenia hamulca koła przedniego, to było to w odległości od miejsca wypadku pozwalającej na stopniowe zmniejszanie prędkości i utrzymanie pojazdu na prostym odcinku jezdni, bez wjeżdżania na chodnik.***

Jednocześnie biegły zasugerował, iż z uwagi na trudności z odczytaniem / tylko z dokładnością w zakresie około 60 km/h / zapisu na tarczy tachografu, wskazanym byłoby dokonanie tego odczytu przez specjalistyczną firmę (...). Sąd skorzystał z tej sugestii i dopuścił dowód z opinii biegłych firmy / D. / Biegli J. P. oraz A. D. w opinii z dnia 22 listopada 2012r stwierdzili, m.in. że / **k - 393 - 404** /.

- ***w czasie dojazdu w rejon zdarzenia, na odcinku ostatnich ok. 1,9 km ruchu pojazdu, rejestrowane prędkości jazdy zawierały się w granicach ok. 65 do 56 km/h;***
- ***w czasie dojazdu w rejon miejsca zdarzenia, w odległości ok. 600 - 700 m przed uderzeniem w mur, przy prędkości zarejestrowanej ok. 57,5 km/h zarejestrowano wstrząs, który spowodował boczne przemieszczenie rysika a w dalszej fazie wzrostu prędkości rejestrowanej jego "cofniecie" się względem czasu. Taki obraz rejestracji może potwierdzać deklaracje kierowcy dotyczącą wystąpienia "szarpnięcia" prawdopodobnie w czasie dojazdu do skrzyżowania z ul. (...) w Ś.;***
- ***z uwagi na zakłócenia obrazu rejestracji zmian prędkości jazdy spowodowanej wtórnym przejściem rysika rejestratora po pierwotnym obrazie rejestracji eksploatacyjnej, brak było możliwości wyznaczenia szczegółowych parametrów ruchu bezpośrednio przed zderzeniem z przeszkodą, w tym określenie czy zderzenie miało miejsce w czasie wzrostu czy też spadku prędkości rejestrowanej;***
- ***nie można wykluczyć, że w uszkodzonym obszarze rejestracji ... mógł być zarejestrowany dalszy wzrost prędkości jazdy do wartości około 65 km/h a następnie jej spadek do wartości ok. 63 km/h;***
- ***prędkość samochodu w momencie bezpośredniego kontaktu z przeszkodą ... zawierała się w zakresie od 61 do 65 km/h;***

Biegli J. P. oraz A. D. / (...) / wydawali również kolejną opinię w sprawie, a to po oświadczeniu oskarżyciela publicznego o możliwości sfalszowania zapisu na tarczach tachografu. Biegli ci w opinii z dnia 22 kwietnia 2014r / **k - 555 - 559** / stwierdzili m.in. że;

- ***powierzchniowe uszkodzenia powierzchni czynnej wykresówki z k.21 akt sprawy powstały najprawdopodobniej przypadkowo w wyniku nieprawidłowego zabezpieczenia***

wykresówki bezpośrednio po wyjęciu jej z tachografu. Uszkodzenia mogły powstać w wyniku umieszczenia wykresówki przed jej prawidłowym zabezpieczeniem pod kartką papieru, na której dokonywane były wpisy ręczne...;

- uszkodzenia powierzchniowe wykresówki ... nie spowodowały uszkodzeń mogących mieć wpływ na prawidłowość odczytu parametrów ruchu pojazdu w analizie dokonanej w poprzedniej opinii;**

W związku z powyższym ustaleniem Prokurator Rejonowy w Ś.umorzył śledztwo w sprawie sfałszowania zapisu na tarczy tachografu, a sąd zagadnieniem tym się nie zajmował.

Biegły J. S. (3) nie opiniował w zakresie badań stanu technicznego zestawu, który brał udział w zdarzeniu bowiem robił to biegły D. R. (2) / **k - 41** /.

Biegły **J. S. (1)** w całości podtrzymał ustalenia swojej opinii pisemnej składanej do akt sprawy w postępowaniu przygotowawczym o czym była mowa w części dotyczącej ustaleń stanu faktycznego sprawy. Biegły ten cały czas uczestniczył w rozprawach sądowych, i miał możliwość śledzenia na bieżąco wyników postępowania dowodowego. Biegły S. zeznał, że biegli z firmy (...) określają prędkość pojazdu oskarżonego bezpośrednio przed zdarzeniem w szerszym zakresie prędkości niż jest to określone w jego opinii. Bierze się to z kilku powodów, mianowicie materiał dowodowy który badał biegły i który został wysłany do D. został zniszczony w trakcie trwania procesu. Zostały tam naniesione jakieś „zamazania”, na tarczce rysik pozostawia linie, ten rysik naciska na ta tarczkę pod wpływem tego nacisku wychodzi zaczerwienie, wystarczy więc aby ta tarczka była czymś „przemazana” z zewnątrz, "zapewne ktoś kto zabezpieczał tą tarczkę dokonał tego w sposób niewłaściwy " i w związku z tym ten odczyt biegłego może się różnić, gdyż zapis nie jest dokładny. O badaniach tarczki tachografu w tym zakresie i przyjmowanych prędkościach jazdy mówiono wyżej.

Poważnym uchybieniem postępowania przygotowawczego były błędy popełnione na miejscu zdarzenia przy okazji czynności procesowych wykonywanych przez Policję pod nadzorem Prokuratora. Dopuszczono m.in. do rozładunku naczepy z ładunkiem, która brała udział w zdarzeniu, bez wydaje się niezbędnego wobec mogących pojawić się zarzutów oskarżonego, co do wagi przewożonego ładunku – zważenia ładunku. Do udziału w tej czynności dopuszczono osobę zainteresowaną wynikami postępowania tj. Z. O..

Okoliczności te a także poważne uchybienia w sposobie prowadzenia postępowania przygotowawczego w jego początkowej fazie spowodowały, iż sąd zmuszony był dokonywać istotnych dla sprawy ustaleń dopiero w toku postępowania sądowego, przy znacznym nakładzie czasu i środków tj. przy udziale biegłych.

Na skutek niewłaściwego zabezpieczenia miejsca zdarzenia przed dostępem osób trzecich pojawiły się wątpliwości co do losu oryginału dokumentu (...) znajdującego się w kabinie ciągnika, stwierdzającego ciężar ładunku załadowanego na naczepę. Zgodnie z pisemnym oświadczeniem Z. O. (2) dokument WZ (...) firma posiada wyłącznie w kopii, zaś oryginał miał kierowca w czasie wypadku. Oryginał ten został zgubiony lub wyjęty z kabiny "w wyniku zdarzenia" / **k - 122** /.

W końcu, w niewyjaśnionych okolicznościach zezwolono na odebranie przez Z. O. istotnych dla sprawy dowodów rzeczowych tj. ciągnika i naczepy, co spowodowało, iż w toku postępowania przygotowawczego i sądowego przeprowadzenie dodatkowych ekspertyz czy opinii stało się niemożliwe. Ciągnik bowiem po zdarzeniu został sprzedany a naczepa była wielokrotnie przerabiana.

W tym stanie rzeczy podnoszone przez oskarżonego zarzuty: co do rzekomego przeładowania naczepy oraz awarii mechanicznej lub awarii układu hamulcowego mogącej mieć wpływ na zachowanie się zestawu, a co za tym idzie na zaistniały skutek wypadku, roztrząsali biegli w swoich opiniach i wypowiedziach przed sądem, wyjaśniając jak zachowywał by się zestaw pojazdów, gdyby istotnie takie okoliczności zaistniały. Wszelkie nieusuwalne wątpliwości wynikające z tych ustaleń były poczytywane na korzyść oskarżonego.

Zdaniem biegłych B. S. i A. G. nie mogło być mowy o tym, iż w niniejszej sprawie mieliśmy do czynienia z awarią jakiegokolwiek układu mechanicznego czy hydraulicznego zaistniałą przed wypadkiem, która miała by wpływ na jego skutek a samochód zachowywał by się w sposób opisywany przez oskarżonego. Uszkodzenia ciągnika i naczepy zdaniem biegłych są skutkiem, a nie przyczyną wypadku, zaś kierujący zestawem, po zauważeniu niepokojących go okoliczności / **jeżeli dać wiarę pierwszym jego wyjaśnieniom** /, mógł nie dopuścić do wypadku nie robiąc po prostu nic. Zdaniem biegłych zestaw samoistnie zatrzymał by się, zanim dojechałby do miejsca zdarzenia, gdyby kierowca nie używał pedału przyspieszenia.

Wyjaśnień Z. J. (1) nie można zdaniem sądu uznać za w pełni wiarygodne,

Oskarżony Z. J. (1) jak wskazano wyżej, zmieniał swoje wyjaśnienia w miarę dokonywania nowych ustaleń przez sąd czy biegłych. Oskarżony składał wyjaśnienia niespójne i wewnętrznie sprzeczne, twierdził np., że po utracie panowania nad pojazdem i ściągnięciu go na prawą stronę, "mocno nacisnął pedał hamulca i zablokowało przód" / **k - 84** /, czym okazując niekonsekwencję ponieważ wcześniej twierdził, iż na skutek domniemanej awarii samochód nie hamował.

Oskarżony dopiero przed sądem wyjaśniał, że „kabiną rzuciła góra-dół jakby „ktoś z tyłu go złapał”, cały czas samochód „szedł w pozycji złamanej”. ciągnik był skręcony w prawo, a naczepa go pchała będąc skręcona w lewo” – objawy te w ocenie Z. J. były na tyle niepokojące i nasilone, iż rozważał on wyskoczenie z kabiny w biegu. Wyjaśnienia te są rażąco sprzeczne z zeznaniami świadka T. O., bezpośredniego świadka zdarzenia, która stwierdziła, że samochód jechał normalnie i niczego niezwykłego w związku z tym pojazdem nie zauważyła. Również świadek A. P. stwierdziła, iż usłyszała jedynie uderzenie w mur, bez jakichś uprzednich sygnałów ostrzegawczych np. klakson.

Oskarżony zgłaszał także zastrzeżenia pod adresem tzw. modulatorów tj. elementów układu hamulcowego, których wadliwa praca mogła by mieć wpływ na zachowanie się zestawu jezdnego na drodze. W związku z tym, już w toku postępowania przygotowawczego, Prokurator Rejonowy w Ś. uzyskał pisemne oświadczenie (...) Sp. z o.o. serwisanta pojazdów (...), z treści której wynika, że pojazd typu (...) 95XF nie był fabrycznie wyposażony w modulatory w układzie hamulcowym tj. modulator przedniej i tylnej osi / **k - 177, 182** /.

Gdy oskarżony zapoznał się z treścią opinii biegłych z Instytutu (...), po raz kolejny zmienił treść swoich wyjaśnień.

Na rozprawie w dniu 25 marca 2013 / **k - 449 - 450** /. Z. J. (1) wyjaśnił: "skoki rysika licznika tachografu mogły się brać stąd, że samochód był pchany przez tą naczepę bokiem, to znaczy, że ten zestaw był jakby złamany, bo koła przednie ciągnika były cały czas maksymalnie skręcone w lewo, przy drugim hamowaniu na łuku poczułem szarpnięcie w prawo. Ja cały czas kręciłem kierownicą w lewo, a samochód pchało tak jakby w prawo, czyli ciągnik był skręcony w prawo, a naczepa go pchała będąc skręcona w lewo. Zaznaczam, że nie dawało się ciągnikiem skręcić w lewo, pomimo tego że koła ciągnika przednie były maksymalnie skręcone w lewo". Następnie oskarżony dodał " pierwszą próbę hamowania podjąłem na wysokości skrzyżowania, gdzie skręcał czerwony samochód. Tam próba zwolnienia jazdy nie powiodła się, pomyślałem, że samochód wpadł w poślizg, popuściłem hamulec i próbowałem jeszcze raz zahamować, wtedy ten samochód ściągało w prawo. Potem cały czas miałem nogę na pedale hamulca, próbowałem hamować, raz słabiej, raz mocniej. Pod koniec prawie stałem na pedale hamulca, tylko po prostu naczepa nie hamowała. Gdyby w naczepie zadziałały hamulce chociażby w jednej osi ciągnik by się od razu wyprostował. Nie ma śladów hamowania na miejscu zdarzenia, ponieważ działał (...) nie pozwalając zablokować koła w ciągniku, w związku z czym koło nie zostawiało śladu, a hamulce w naczepie nie działały miałem taką myśl w trakcie zdarzenia, aby wyskoczyć z tego auta, ponieważ nie mogłem opanować tego samochodu ani utrzymać go na drodze, poza tym tak trzęsło tym samochodem, że ja nie mogłem utrzymać się przy kierownicy. Ja jednak nie wyskoczyłem, bo obawiałem się, że wpadnę pod tylne koło skoro samochód szedł bokiem". Jednocześnie obrona zażądała bezpośredniego wysłuchania autora opinii przed sądem na rozprawie.

Biegły A. G. (2) w całości podtrzymał opinię pisemna sporządzona na potrzeby postępowania i dodatkowo, odnosząc się do uwag oskarżonego stwierdził, iż **nie jest mu wiadomo, że "system (...) ciągnika kierowanej przez oskarżonego nie był podłączony z naczepą. Z akt sprawy nic takiego nie wynika. Wynika to z tego**

faktu, że świadek Z. O. jechał tym samochodem, całym zestawem około 30 km i nie go w trakcie jazdy nie zaniepokoiło.

Zdaniem biegłego wyjaśnienia oskarżonego składane na ostatniej rozprawie są odmienne i zawierają treści, których wcześniej zupełnie nie było, wydając opinię biegły założył, że system (...) był podłączony do naczepy, **ponieważ oskarżony wyjaśniał, że naczepa szła dobrze.** Mechanik C. natomiast zeznał, że wymieniał przewód (...) między naczepą na silniku i stwierdził, że po wymianie usterka ustąpiła. W związku z tym należy uznać, że podłączenie przewodu (...) do naczepy usunęło wcześniejszą usterkę." **Zdaniem biegłego jeżeliby nastąpiła awaria (...) i była sygnalizowana, to oskarżony natychmiast po zdarzeniu w pierwszych wyjaśnieniach powinien był o tym powiedzieć. Po drugie uszkodzenia (...) nie wyłączają hamulców z działania, po awarii (...) samochodem można hamować, również całym pojazdem można hamować.** I po trzecie obecnie nie ma żadnej możliwości zweryfikowania zdaniem biegłego nowych twierdzeń oskarżonego, skoro ciągnik nie jest dostępny.

A. G. (2) podkreślił, iż **nie było śladów blokowania kół na jezdni, więc na tej podstawie przyjął, że do blokowania kół nie doszło. Wyjaśnienia oskarżonego które znajdowały się w aktach sprawy do czasu opracowania opinii instytutu, nie zawierają żadnej informacji aby oskarżony hamował mocno albo bardzo mocno, są natomiast informacje, że „lekką przyhamował”, „hamował delikatnie”, bo bał się poślizgu, „nie czuł aby samochód hamował”, hamował delikatnie. Na pytanie obrony biegły stwierdził zdecydowanie, iż nie spotkał się z relacjami na temat uszkodzeń, z których wynikałoby, że nastąpiło wyłączenie (...) na wszystkie koła.**

A. G. (2) stwierdził, że **nie ma technicznych podstaw do przyjęcia, że samochód i naczepa utraciły stateczność ruchu,** bowiem wynika ze śladów jakie ujawniono po wypadku i z położenia pojazdu po wypadku, że ślad jazdy przebiegał na odcinku około 50 metrów prostoliniowo, a ustawnie samochodu po wypadku widoczne na fotografiach również wskazuje, że przed uderzeniem w mur samochód poruszał się prostoliniowo, **to oznacza, że przed wypadkiem nie doszło do zarzucenia pojazdu.** Oskarżony stwierdził, że " jak już samochód ściągało w prawo po próbie drugiego hamowania kabiną rzucało góra-dół jakby „ktoś z tyłu go złapał”, cały czas samochód „siedział w pozycji złamanej”. Biegły oświadczył: **„nie znajduję technicznego wyjaśnienia tych „skakań” ciągnika, o których wyjaśnia oskarżony. Wykluczam, aby przed wypadkiem doszło do „złamania” tego zestawu, to znaczy wykluczam, że ciągnik ustawił się pod innym kątem do kierunku jazdy niż naczepa.** Moim zdaniem ciągnik i naczepa jechały po linii prostej co wynika ze śladów na miejscu zdarzenia" ... oraz " Jeżeli byśmy przyjęli, że w jakimś momencie doszło do „złamania” pojazdu to następnie musiałby się zestaw wyprostować przed uderzeniem w mur, aby doszło do takiego usytuowania ciągnika i naczepy jak w tej sprawie". Zdaniem biegłego od miejsca zaznaczonego przez oskarżonego ósemką do miejsca kolizji, pojazd nie mógł poruszać się w stanie „złamania”, bo była to odległość około pół kilometra, jest to szacunek w oparciu o podziałkę na mapce. **W sytuacji awaryjnej można było zatrzymać samochód biegami, nie używając hamulca postojowego.** Zestaw tego typu w stanie „złamanym” jest niekierowany więc wyjechałby z tej drogi, nie mógłby pokonywać zakrętów, **A. G. (2) podkreślił, że gdyby ktoś obserwował taki zestaw poruszający się „po złamaniu”, nie mógł by nie zauważyć, że zestaw taki jest niesterowalny.**

Biegły A. G. (2) odniósł się także do twierdzeń oskarżonego o możliwym przeladowaniu pojazdu i stwierdził, że przekroczenie ładowności naczepy **nie jest raczej czynnikiem sprzyjającym „złamaniu” zestawu.** Biegły nie zauważył w wyjaśnieniach oskarżonego informacji, że doszło do „złamania” zestawu / **k - 463 - 468 /**.

Na rozprawie w dniu 13 grudnia 2013r biegły S. stwierdził, " Przeszedłem osobiście przez tę część jezdni i starałem się znaleźć jakiegokolwiek ślady który wskazywałyby na to, że kierującemu coś przysporzyło trudności, czy to powierzchnia jezdni, czy to jakieś dziury, czy coś nie wyleciało jakaś część z samochodu, czy coś się nie urwało, czy nie zostały wylane jakieś płyny. **Okazało się, że na tym odcinku drogi, który oglądałem nie znalazłem niczego co mogłoby świadczyć o tym, z przebiegiem wypadku, lub związane z przejazdem tego samochodu. Nie znalazłem również śladów które wskazywałyby na przemieszczanie się tego pojazdu bokiem, mam**

na myśli ślady przenoszenia bocznego pojazdu. / k- 506 - 508 /. Dalej biegły stwierdził „nie ujawniłem w rejonie miejsca zdarzenia śladów hamowania pochodzących od tego zestawu. Brak śladów hamowania niekoniecznie musi świadczyć o tym, że niesprawne amortyzatory nie spowodowały kontaktu kół z jezdnią. Wystarczy, że pojazd wyposażony jest w układ abs i w związku z tym nie będzie hamowania kół i nie będzie śladów hamowania. Może to również świadczyć o tym, że kierowca w ogóle nie podjął hamowania. Podczas kolejnych rozpraw biegły na pytanie obrony zeznawał **" Nie spotkałem się z sytuacją aby przy płynnym naciskaniu pedału hamulca, koła delikatnie hamowały a następnie następuje blokada koła. Nie spotkałem nagłej przerwy w hamowaniu to jest zaniku sił hamowania w przypadku tzw. stopniowego nacisku pedału hamulca aż do zatrzymania pojazdu.** Według mnie niemożliwym jest że przy zerwaniu okładziny hamulca w jednym z kół nastąpi brak hamowania w pozostałych kołach, natomiast czy doszło do zablokowania koła gdzie doszło do zerwania okładziny jest uzależnione od usytuowania zerwanej okładziny pomiędzy szczęką a bębniem. Możliwe jest zerwanie okładziny hamulcowej również przy delikatnym stopniowym naciskaniu na pedał hamulca, zależy to od stopnia zerwania okładziny hamulca. **Zerwana okładzina musiałaby wejść pomiędzy szczęki rozpięające i wówczas mogłoby doprowadzić to do takiej siły blokowania pomiędzy tą urwaną okładziną a bębniem, że mogłoby na chwilę zablokować koło,** / co zostawiło by ślad /, jednak są tam bardzo duże siły, przy takim krótkim zablokowaniu domyślam się, że nastąpiłoby naruszenie tej okładziny. Nie wiadomo mi w jakim stanie były okładziny, nie wiem nic na temat stanu okładzin hamulcowych jakiegokolwiek koła w tym zestawie. **Uważam, że niemożliwe jest aby doszło do skrzywienia ramy ciągnika przed zaistnieniem zdarzenia, patrząc na stan metalu z jakiego była zbudowana rama. Moim zdaniem skrzywienie ramy ciągnika jest skutkiem wypadku. Ja wykluczam, że nastąpiło to skokowe przemieszczanie pojazdu albowiem nie znalazłem śladu któryby na to wskazywał"** / 581 -586 /.

Biorąc pod uwagę powyższe wywody biegłych sąd uznał, iż skutecznie podważyli oni wersje zdarzenia przedstawianą przez oskarżonego przed sądem jako wysoce niewiarygodną a tym samym przyczynili się do uznania niskiej wartości dowodowej kolejno zmienianych wyjaśnień oskarżonego.

Co do kwalifikacji prawnej:

Oskarżyciel publiczny zarzucił Z. J. (1) czyn **z art. 177 § 2 kk**. Zgodnie z tym przepisem odpowiedzialności karnej podlega ten, kto "naruszając, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, powoduje nieumyślnie wypadek,..... . Jeżeli następstwem wypadku jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, sprawca podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8".

Przestępstwo to może zostać popełnione zarówno przez działanie, jak i zaniechanie. Zaniechanie polega na powstrzymaniu się od wykonania nakazanej przez zasady bezpieczeństwa w ruchu czynności. Przestępstwo z art. 177 § 2 kk ma charakter materialny. Do jego znamion należy skutek w postaci spowodowania wypadku, w którym inna osoba poniosła obrażenia ciała określone w art. 157 § 1 k.k. lub § 2 - śmierć albo ciężki uszczerbek na zdrowiu.

Zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym to ujęte w odpowiednich przepisach zasady określające sposób korzystania z ruchu; są to zarówno reguły zawarte w przepisach określających porządek poruszania się na szlakach komunikacyjnych i zachowanie się w typowych dla ruchu sytuacjach lub wyrażone przez przyjęte oznakowanie, oświetlenie i sygnalizację, jak i reguły nieskodyfikowane w sposób szczegółowy, a wynikające z wyżej wymienionych przepisów oraz istoty bezpieczeństwa w ruchu, które muszą znaleźć zastosowanie wszędzie tam, gdzie nie ma sprecyzowanego przepisu.

Zasady bezpieczeństwa nie muszą się pokrywać z przepisami ruchu. W pewnych sytuacjach zachowanie ostrożności może dyktować potrzebę naruszenia określonego przepisu regulującego ruch, np. w ruchu drogowym użycie sygnału dźwiękowego lub świetlnego wbrew zakazowi, przekroczenie dozwolonej prędkości, aby uniknąć zderzenia z nieoczekiwaną przeszkodą, wyprzedzanie lub wymijanie z nieprawidłowej strony pojazdu znajdującego się w sposób nieprawidłowy na jezdni (**wyrok SN z 16 sierpnia 1961 r., I K 559/60, LexPolonica nr 316941, OSNKW 1962, nr 4, poz. 55**). Zachowanie się uczestników ruchu w nietypowych sytuacjach należy oceniać z punktu widzenia

zastosowania się do nieujętych szczegółowo reguł i zasad wynikających pośrednio z przepisów o charakterze ogólnym oraz ze zmienności ruchu i jego dynamiki (**uchwała pełnego składu Izby Karnej SN z 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74, LexPolonica nr 305190, OSNKW 1975, nr 3-4, poz. 33**). Nie jest bowiem możliwe objęcie regulacją szczegółową wszystkich sytuacji, jakie mogą powstać w ruchu, i nie mogą one być sformalizowane w formie przepisu.

W ruchu drogowym są skodyfikowane ogólne oraz szczególne zasady bezpieczeństwa. Ogólne zasady odnoszą się z reguły do wszystkich sytuacji, szczególne zaś do określonych zachowań lub manewrów. Do pierwszych, które mają zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa w ruchu, należy zaliczyć zasadę ostrożności, ograniczonego zaufania i prędkości bezpiecznej, a do drugich - te, które określają sposób zachowania się w określonych sytuacjach, np. zasadę pierwszeństwa na skrzyżowaniu, zasady dotyczące wyprzedzania, cofania (**R.A. Stefański, Przepisy przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji. Rozdział XX i XXI kodeksu karnego. Komentarz, Warszawa 2000, s. 236-237**).

W ocenie sądu Z. J. (1) w sposób nieumyślny naruszył zasady ruchu drogowego w ten sposób, że jeżeli nawet przyjąć, iż w trakcie dojeżdżania do miejscowości S. stwierdził niepokojące oznaki mogącej nastąpić awarii układu hamulcowego lub nośnego / elementów szeroko pojętego podwozia / pojazdu, którym kierował, zastosował niewłaściwą technikę i taktykę kierowania prowadzonym przez siebie zestawem pojazdów doprowadzając do utraty panowania nad nim. W ocenie sądu, skoro kierowca zauważył objawy wskazujące na możliwą awarię elementów zestawu, winien był niezwłocznie przerwać jazdę, a jeżeli uszkodzenie pojazdu nie pozwalało mu zrobić tego niezwłocznie, doprowadzić do jego zatrzymania zdejmując nogę z pedału przyspieszenia. Należy pamiętać, że do zdarzenia doszło przed godziną czwartą nad ranem na pustej drodze. Gdyby było to konieczne, kierujący mógł przed miejscowością S. wjechać zestawem na puste pola które oddzielają, po lewej stronie jezdni miejscowości S. i Ś.. Zważywszy na miejsce w którym kierowca zauważył niepokojące objawy, zestaw samochodowy w ocenie biegłych, mógł się zatrzymać nawet wtedy gdyby kierowca nie robił niczego a jedynie nie naciskał pedału "gazu". Błędne zachowanie kierującego doprowadziło do tego, że wjechał od w pierwszy zakręt w miejscowości S. z prędkością dozwoloną administracyjnie, lecz być może zbyt dużą do utrzymania zestawu na pierwotnym, prawidłowym torze ruchu, co doprowadziło do wjechania zestawu na chodnik i do śmierci pieszych poruszających się po nim.

Reasumując, z wyżej przytoczonych powodów sąd uznał, że kwalifikacja aktu oskarżenia była prawidłowa i tak kwalifikowany czyn przypisał oskarżonemu w wyroku. Sąd zmienił jedynie opis czynu z powodu ustaleń biegłych co do prędkości z jaką poruszał się bezpośrednio przed wypadkiem zestaw kierowany przez Z. J. (1). Biorąc pod uwagę dopuszczalny błąd odczytu prędkościomierza oraz fakt możliwego zakresu prędkości z jaką poruszał się zestaw prowadzony przez oskarżonego przed zdarzeniem / vide opinia D. /. Zważywszy również na treść art. 20. 2. kw , który stwierdza, że "prędkość dopuszczalna pojazdu lub zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym w godzinach 23⁰⁰-5⁰⁰ wynosi 60 km/h oraz na porę zdarzenia, uznano, wobec nieusuwalnych wątpliwości co do prędkości zestawu bezpośrednio przed zderzeniem, z korzyścią dla oskarżonego, że nie przekroczył on administracyjnie dozwolonej prędkości na ostatnim odcinku jazdy – a więc nie można postawić tego rodzaju zarzutu.

Co do kary:

Wymierzając oskarżonemu Z. J. (1) karę, sąd wziął pod uwagę jako okoliczności łagodzące: jego dotychczasową niekaralność, pozytywną opinię z dotychczasowego miejsca pracy oraz fakt, iż oskarżony dopuścił się przestępstwa nieumyślnego jak i, że nieumyślnie naruszył zasady ruchu drogowego.

Okoliczności obciążających sąd nie stwierdził.

Pomimo tragicznych skutków czynu oskarżonego, w ocenie sądu istnieje dodatnia prognoza co do tego, iż Z. J. (1) w przyszłości, pozostając na wolności będzie przestrzegał porządku prawnego, a w szczególności nie dopuści się ponownie przestępstwa. Zdaniem sądu oskarżony nie wymaga resocjalizacji poprzez orzekanie wobec niego kary o charakterze izolacyjnym. Obserwacja zachowania oskarżonego w trakcie długiego postępowania sądowego

spowodowała, iż sąd odniósł wrażenie, że Z. J. (1) w sposób bardzo poważny przeżył to co się stało, i skutki jego czynu pozostaną w jego świadomości przez wiele lat.

W tym stanie rzeczy, sąd wymierzył oskarżonemu karę dwóch lat pozbawienia wolności z zastosowaniem wobec niego dobrodziejstwa warunkowego zawieszenia jej wykonania na maksymalny okres próby lat pięciu. Na okres trzech lat sąd orzekł wobec oskarżonego środek karny zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych oraz orzekł wobec niego obowiązek uiszczenia nawiązek w kwotach po 2000 zł na rzecz krewnych ofiar wypadku. Ma to zwiększyć w zamiarze sądu oddziaływanie wymierzonej kary i środków karnych zarówno na samego oskarżonego jak i odnieść pożądane skutki w zakresie prewencji ogólnej. Zdaniem sądu wyrok jest adekwatny do stopnia zawinienia sprawcy i całokształtu okoliczności sprawy.

Uwzględniając stan rodzinny i majątkowy oskarżonego sąd obciążył go kosztami sądowymi w tym opłatą, której wysokość wynika ze stosownych przepisów i uzależniona jest od wymierzonej oskarżonemu kary.