

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 04 października 2019 roku

Sąd Rejonowy w Nowym Sączu II Wydział Karny w składzie:

Przewodniczący: **SSR Grzegorz Król**

Protokolant: **st. sekr. sąd. Magdalena Michalik**

przy udziale Prokuratora Prokuratury Rejonowej w Nowym Sączu: J. B.

po rozpoznaniu w dniu 14 czerwca 2019 r. i 23 września 2019 r. sprawy karnej

D. C. (1) s. I. i S. z domu F.

ur. (...) w N.

oskarżonego o to, że:

w dniu 10 marca 2017 r. około godziny 23:45 w miejscowości L. na skrzyżowaniu drogi krajowej nr (...) z drogą krajową nr (...) rejonu (...), kierując zespołem pojazdów złożonym z ciągnika siodłowego marki M. nr rej (...) i naczepy marki S. o nr rej. (...) umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, że jechał z niedopuszczalną prędkością około 75–87 km/h w miejscu gdzie obowiązuje ograniczenie prędkości do 50 km/h oraz poruszał się pojazdem niesprawnym technicznie, gdyż badanie skuteczności układu hamulcowego naczepy wykazało, że nie uzyskala ona wymaganego wskaźnika skuteczności hamowania, co wydłużyło całkowitą drogę zatrzymania zespołu pojazdów i przyczynił się do spowodowania wypadku drogowego pozbawiając możliwości uniknięcia w pojazd marki T. (...) o nr rej (...) kierowanym przez A. L. (1), który naruszył zasadę szczególnej ostrożności oraz nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu dla kierującego zespołem pojazdów, w następstwie czego doprowadził do uderzenia zespołu pojazdów w pojazd marki T. (...), w wyniku czego A. L. (1) doznał obrażeń ciała w postaci ciężkich obrażeń wielonarządowych połączonych z intensywnym krwotokiem wewnętrznym, a pasażerka pojazdu T. (...) I. L. doznała urazu klatki piersiowej z rozerwaniem i tamponadą mięśnia sercowego skutkujących ich zgonem

to jest o przestępstwo z art. 177 § 2 kk

I. w ramach czynu zarzucanego aktem oskarżenia, uznaje oskarżonego **D. C. (1)** za winnego tego że, w dniu 10 marca 2017 r. około godziny 23:45 w miejscowości L. na skrzyżowaniu drogi krajowej nr (...) z drogą krajową nr (...), kierując zespołem pojazdów złożonym z ciągnika siodłowego marki M. o numerze rej. (...) i naczepy marki S. o numerze rej. (...) umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, że jechał z niedopuszczalną prędkością około 75–87 km/h w miejscu gdzie obowiązuje ograniczenie prędkości do 50 km/h i w ten sposób przyczynił się do wypadku samochodowego spowodowanego przez kierującego pojazdem marki T. (...) o numerze rej. (...) – A. L. (1), który naruszając zasadę szczególnej ostrożności i nie ustępując pierwszeństwa przejazdu zespołowi pojazdów prowadzonemu przez oskarżonego, wjechał na skrzyżowanie przed zbliżający się zespół pojazdów i w następstwie czego doszło do zderzenia, w wyniku którego A. L. (1) doznał obrażeń ciała w postaci ciężkich obrażeń wielonarządowych połączonych z intensywnym krwotokiem wewnętrznym, a pasażerka pojazdu T. (...) I. L. doznała urazu klatki piersiowej z rozerwaniem i tamponadą mięśnia sercowego skutkujących ich zgonem – poprzez pozbawienie się możliwości podjęcia skutecznego manewru obronnego w postaci hamowania przed miejscem przecięcia się torów ruchu tych pojazdów – co stanowi przest. z art. 177 §2 kk i za to na mocy powołanego przepisu

ustawy wymierza mu karę 1 (jednego) roku pozbawienia wolności, której wykonanie na mocy art. 69 §1 kk i art. 70 §1 kk warunkowo zawiesza na dwuletni okres próby,

II. na mocy art. 42 §1 kk orzeka oskarżonemu środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych do kierowania których uprawniają kategorie C i E prawa jazdy na okres jednego roku, zobowiązując jednocześnie oskarżonego na mocy art. 43 §3 kk do zwrotu dokumentu prawa jazdy do właściwego wydziału komunikacji w terminie 7 (siedmiu) dni od daty uprawomocnienia się niniejszego orzeczenia,

III. na mocy art. 46 §2 kk orzeka oskarżonemu **D. C. (1)** nawiązkę na rzecz pokrzywdzonej K. L. w kwocie 8.000 (osiem tysięcy) złotych,

IV. na zasadzie art. 627 kpk zasądza od oskarżonego **D. C. (1)** na rzecz Skarbu Państwa częściowe koszty sądowe w postaci częściowych wydatków w kwocie 3.000 (trzy tysiące) złotych i na zasadzie art. 624 § 1 kpk zwalnia go od ponoszenia pozostałych kosztów sądowych w postaci dalszych wydatków i opłat,

V. na zasadzie art. 627 kpk zasądza od oskarżonego **D. C. (1)** na rzecz oskarżycieli posiłkowej K. L. kwotę 1.608 (tysiąc sześćset osiem) złotych tytułem zwrotu kosztów ustanowienia pełnomocnika.

Sygn. akt II K 97/19

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 4 października 2019 r.

D. C. (1) został oskarżony o to, że w dniu 10 marca 2017 r. około godziny 23:45 w miejscowości L. na skrzyżowaniu drogi krajowej nr (...) z drogą krajową nr (...), rejonu (...), kierując zespołem pojazdów złożonym z ciągnika siodłowego marki M. nr rej (...) i naczepy marki S. o nr rej. (...) umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, że jechał z niedopuszczalną prędkością około 75–87 km/h w miejscu gdzie obowiązuje ograniczenie prędkości do 50 km/h oraz poruszał się pojazdem niesprawnym technicznie, gdyż badanie skuteczności układu hamulcowego naczepy wykazało, że nie uzyskała ona wymaganego wskaźnika skuteczności hamowania, co wydłużyło całkowitą drogę zatrzymania zespołu pojazdów i przyczynił się do spowodowania wypadku drogowego pozbawiając możliwości uniknięcia w pojazd marki T. (...) o nr rej (...) kierowanym przez A. L. (1), który naruszył zasadę szczególnej ostrożności oraz nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu dla kierującego zespołem pojazdów, w następstwie czego doprowadził do uderzenia zespołu pojazdów w pojazd marki T. (...), w wyniku czego A. L. (1) doznał obrażeń ciała w postaci ciężkich obrażeń wielonarządowych połączonych z intensywnym krwotokiem wewnętrznym, a pasażerka pojazdu T. (...) I. L. doznała urazu klatki piersiowej z rozerwaniem i tamponadą mięśnia sercowego skutkujących ich zgonem - to jest o przestępstwo z art. 177 § 2 kk

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

Oskarżony D. C. (1) w dniu 10 marca 2017 roku na prośbę kolegi K. C. zgodził się na zjazd zespołem pojazdów złożonym z ciągnika siodłowego marki M. o numerze rej. (...) i naczepy marki S. o numerze rej. (...) do miejsca rozładunku tj. do K.. D. C. (1) rozpoczął pracę o godz. 20:54. Po przekazaniu mu zespołu pojazdów dokonał on sprawdzenia dokumentów, jak również wizualnego sprawdzenia stanu technicznego pojazdu i naczepy. Następnie, oskarżony wyruszył w drogę, przejeżdżając zaś przez P. zabrał swojego kolegę K. P., który zajął miejsce pasażera.

Dowód: wyjaśnienia oskarżonego D. C. (1) 217-219; 396 na odwrocie-397; zeznania K. P. k. 76-77, 397–398, zeznania W. F. k. 211, zeznania P. S. k. 273, 430 na odwrocie - 431, notatka urzędowa k. 1., kserokopia dowodów rejestracyjnych k. 212-213, pismo (...) PHU Sp. z o.o. k. 401.

Około godz. 23:45 poruszając się obwodnicą L. prawym pasem ruchu i zbliżając się do skrzyżowania drogi krajowej nr (...) z drogą krajową nr (...), gdzie obowiązuje ograniczenie prędkości do 50 km/h - oskarżony jechał z niedopuszczalną prędkością około 75–87 km/h. W pewnym momencie zarówno D. C. (1), jak również jego pasażer K. P. zauważyli jadący

z prawej strony, drogą nr (...) od strony ul. (...) w kierunku powyżej wskazanego skrzyżowania - samochód osobowy, którym okazał się pojazd marki T. (...) o numerze rej. (...). Samochód ten kierowany był przez pokrzywdzonego A. L. (1), na miejscu pasażera siedziała natomiast jego żona – I. L.. Kierujący pojazdem osobowym dojeżdżając do linii warunkowego zatrzymania wyraźnie zwalniał, lecz cały czas był w ruchu, poruszając się z prędkością około 10 km/h.

Dowód: wyjaśnienia oskarżonego D. C. (1) 217-219, 396 na odwrocie-397; zeznania K. P. k. 76-77, 397-398, zeznania K. L. k. 32-33, 397; opinia i sprawozdanie z przeprowadzonych badań k. 157-190, usta opinia uzupełniająca k. 244-245, 298-299, opinia biegłego nr H-II-W-5480-70/18/RK k. 310-335; usta opinia uzupełniająca k. 431-432, protokół oględzin miejsca wypadku drogowego wraz z dokumentacją fotograficzną k. 2-11; szkic miejsca zdarzenia k. 16, protokoły oględzin pojazdu k. 17-21, 23-24, kopia listu przewozowego k. 22, wydruk (...) k. 415, pismo Komendy Powiatowej Policji w L. k. 259, płyta z tachografu k. 260

Pomimo obowiązku ustąpienia pierwszeństwa przejazdu zespołowi pojazdów prowadzonemu przez oskarżonego - kierujący pojazdem T. (...) uznał, że zdąży przejechać, w tym celu nagle przyspieszył i naruszając zasadę szczególnej ostrożności wjechał na skrzyżowanie przed zbliżający się zespół pojazdów. Oskarżony D. C. (1) znajdował się wówczas na obszarze od 66 do 39 metrów od miejsca przecięcia się torów ruchu pojazdów jadąc z wcześniej wskazaną prędkością 75-87 km/h. Niezwłocznie w reakcji na dostrzeżenie samochodu T., który nie ustępuje mu pierwszeństwa i wjeżdża na jezdnię przed jego pojazd - rozpoczął gwałtowne hamowanie połączone z niewielkim skretem i odchyleniem toru ruchu samochodu w kierunku lewego pasa jezdni. Pomimo powyższego oskarżony nie skutecznie zredukował swojej prędkości i ciągnik siodłowy M. przodem nadwozia uderzył w lewy bok T. z prędkością około 59-62 km/h. W dalszej kolejności, T. została odrzucona skośnie w lewo, przemieszczając się w kierunku bariery drogowej znajdującej się po lewej stronie drogi na odległość ok. 38,4 m.

Dowód: częściowo wyjaśnienia oskarżonego D. C. (1) k. 217-219, 396 na odwrocie-397; zeznania K. P. k. 76-77, 397 - 398, opinia i sprawozdanie z przeprowadzonych badań k. 157-190, usta opinia biegłego k. 243-244, 298-299, opinia biegłego nr H-II-W-5480-70/18/RK k. 310-335 (wykresy prędkości i drogi hamowania w odniesieniu od miejsca kolizji k. 329-330); usta opinia uzupełniająca k. 298-299, 431-432; protokół oględzin miejsca wypadku drogowego wraz z dokumentacją fotograficzną k. 2-11; szkic miejsca zdarzenia k. 16, protokoły oględzin pojazdu k. 17-21, 23-24, wydruk (...) k. 415

Bezpośrednio po zdarzeniu zarówno D. C. (1), jak również K. P. wysiedli z samochodu i podeszli do samochodu m-ki T., wzywając na miejsce służby ratunkowe.

Dowód: wyjaśnienia oskarżonego D. C. (1) 217-219, 396 na odwrocie-397; zeznania K. P. k. 76-77, 397 - 398, notatka urzędowa k. 1

W wyniku zdarzenia, A. L. (1) doznał obrażeń ciała w postaci ciężkich obrażeń wielonarządowych połączonych z intensywnym krwotokiem wewnętrznym, a pasażerka pojazdu T. (...) I. L. doznała urazu klatki piersiowej z rozerwaniem i tamponadą mięśnia sercowego skutkujących ich zgonem. Z tym że A. L. (1) zginął na miejscu, a pasażerka I. L. zmarła po przewiezieniu do szpitala.

Dowód: protokoły sądowo – lekarskich oględzin i sekcji zwłok ludzkich k. 100, 113, 134-138, 141-145, protokół zgonu k. 98

Do wypadku doszło w porze nocnej, przy całkowitym zachmurzeniu, słabym wietrze i dodatniej temperaturze powietrza 4 C. W czasie zdarzenia nie występowały opady deszczu, lecz nawierzchnia była mokra. Prowadzone przez nich samochody były sprawne technicznie. Wszyscy uczestnicy zdarzenia byli trzeźwi.

Dowód: wyjaśnienia oskarżonego D. C. (1) k. 217-219, 396 na odwrocie-397; opinia biegłego nr H-II-W-5480-70/18/RK k. 310-335; usta opinia uzupełniająca k. 431-432; notatka urzędowa k. 1, protokół oględzin miejsca wypadku drogowego wraz z dokumentacją fotograficzną k. 2-11; protokoły oględzin pojazdu k. 17-24, protokoły pobrania krwi k. 38, 43, 78, 79, 87; sprawozdanie z badania na zawartość alkoholu k. 39, 44, 86; opinia techniczna pojazdów 121-127,

sprawozdanie z badania toksykologicznego k. 85; zeznania W. F. k. 211, zeznania P. S. k. 273, 430 na odwrocie -431, pismo (...) PHU Sp. z o.o. k. 401

Oskarżony D. C. (1) słuchany w postępowaniu przygotowawczym (k. 217-219) nie przyznał się do zarzucanego mu czynu. Wyjaśnił, że w dniu 10 marca 2017 r. na prośbę kolegi – K. C. zgodził się na zjazd jego samochodem do miejsca docelowego rozładunku - czyli K.. W chwili przekazania mu samochodu – oskarżony sprawdził dokumenty, wykonał czynności należące do obsługi codziennej samochodu (dokonał jego oględzin, sprawdził ogumienia, oświetlenie, układ pneumatyczny, wykonał próbę hamulców). Zdaniem oskarżonego zestaw pojazdów był sprawny. Idąc dalej, D. C. (1) wskazał, że po drodze zabrał kolegę K. P. z miejscowości P., a następnie udali się w kierunku K.. Następnie wyjaśnił, że poruszając się drogą w stronę Ś., na skrzyżowaniu z drogą podporządkowaną zauważył samochód, który zbliżał się do skrzyżowania. W opinii oskarżonego, kierujący wskazanym samochodem zaczął zwalniać, co sugerowało, że chce się zatrzymać przed wjazdem na skrzyżowanie. Jednakże tak się nie stało, ponieważ przed samym skrzyżowaniem kierujący T. z niewiadomych dla oskarżonego przyczyn przyspieszył i wjechał prosto pod jego samochód. Próbując uniknąć zderzenia D. C. (1) odbił w lewo na lewy pas ruchu – jednakże nie przyniosło to oczekiwanego efektu. Bezpośrednio po zderzeniu, oskarżony udał się do samochodu pokrzywdzonych, natomiast jadący z nim kolega wezwał służby ratunkowe. W tym miejscu D. C. (1) podkreślił, że jest mu przykro z powodu zdarzenia, niemniej jednak nie czuje się winny, podkreślając, że to kierowca T. zachował się nieprawidłowo.

Oskarżony słuchany w toku postępowania jurysdykcyjnego ponownie nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu (k. 396-397). Podniósł, że kiedy po raz pierwszy zauważył nadjeżdżający pojazd m-ki T. był on 30-40 metrów od skrzyżowania. Zdaniem oskarżonego – pojazd ten zwalniał, natomiast kilka metrów przed wjazdem na skrzyżowanie nagle przyspieszył. D. C. (1) wyjaśnił, że widząc zachowanie kierowcy T. – zaczął hamować i wykonał manewr obronny skrętu na lewy pas ruchu. Zdaniem ww. poruszał się on z prędkością około 60 km/h. Co prawda, zdawał sobie sprawę, że obowiązuje ograniczenie prędkości do 50 km/h, niemniej jednak jak zaznaczył – jechał w nocy, droga była pusta, dlatego też nie zmniejszył prędkości swojej jazdy. W tym miejscu oskarżony podniósł, że nie wie dlaczego tachograf pokazał inną prędkość z jaką poruszał się bezpośrednio przed zdarzeniem prowadzony przez niego zespół pojazdów. Idąc dalej, w opinii oskarżonego, skoro kierujący T. początkowo hamował – musiał widzieć nadjeżdżający samochód oskarżonego. Wreszcie, D. C. (1) wyjaśnił, że pojazd, którym poruszał się był w 100 % sprawny, równocześnie dodając, że gdyby hamulce naczepy nie były sprawne- przy gwałtownym hamowaniu pojazd złożyłby się jak scyzoryk.

Jak wynika z treści złożonych wyjaśnień, cała linia obrony oskarżonego sprowadzała się do twierdzenia, że to pokrzywdzony A. L. (1) ponosi wyłączną winę za powstałe zdarzenie komunikacyjne: „kierowca T. zachował się nieprawidłowo i wjechał prosto pod mój samochód” (k. 218). Twierdzenia oskarżonego mają dowiesć tego, że w dniu zdarzenia zachował należyta ostrożność - jak bowiem wskazywał - poruszał się poprawnie i co więcej – dołożył wszelkich starań, aby pomimo nieprawidłowego zachowania kreującego T. uniknąć zderzenia.

Z powyższego wynika zatem, że ustalenia wymagało, co było przyczyną wskazanego wyżej zdarzenia komunikacyjnego, jak również czy ewentualne uchybienia kierowcy T. (pokrzywdzony), czy też kierowcy (oskarżonego) pozostawały w związku przyczynowym z zaistniałym zdarzeniem.

Analizując zebrany w sprawie materiał dowodowy w pierwszym rzędzie Sąd miał na uwadze zeznania jedyne go naocznego świadka zdarzenia – K. P., który był pasażerem oskarżonego D. C. (1). Świadek ten w swoich zeznaniach stanowczo potwierdził, że kiedy dojeżdżali do skrzyżowania, od prawej strony z drogi podporządkowanej zaobserwowali nadjeżdżający samochód osobowy. D. C. (1) zaznaczył, że samochód ten zbliżając się do skrzyżowania zwalniał, natomiast przed samym skrzyżowaniem nagle przyspieszył i wjechał na niego prosto pod samochód oskarżonego. Dodał, że zdążył jedynie krzyknąć do oskarżonego „uważaj”, natomiast D. C. (1) podjął próbę uniknięcia zderzenia poprzez skręt w lewo i ucieczkę na lewy pas. W swoich zeznaniach K. P. przyznał, że trudno jest mu określić w jakiej odległości był samochód m-ki T. w momencie, w którym po raz pierwszy go zaobserwował. Słuchany przez Sądem dodał nadto, że samochód prowadzony przez oskarżonego zachowywał się stabilnie, niemniej jednak przyznał, że oskarżony poruszał się z większą prędkością niż 50 km/h tj. 65-64 km/h (k. 398).

Mając na uwadze, że oskarżony i jego pasażer byli jedynymi osobami, którzy przedstawili swoją wersję przebiegu zdarzenia – należało ją skonfrontować z wydanymi w oparciu o zabezpieczone na miejscu zdarzenia ślady, opiniami biegłych. Te z kolei w pełni potwierdziły zaprezentowane przez oskarżonego i świadka twierdzenia odnośnie zachowania kierującego pojazdem marki T.. Jak wskazał biegły sądowy z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych przy Sądzie Okręgowym w Legnicy inż. T. T. – kierujący T. (...) A. L. (1) zgodnie z oznakowaniem dla jego kierunku jazdy był zobowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdom jadącym po drodze krajowej nr (...), w tym jadącemu prawym pasem ruchu od P. w kierunku W. zespołowi pojazdów złożonego z ciągnika siodłowego m-ku M. i naczepy m-ki S.. Co więcej, ww. biegły wskazał, że z protokołu oględzin miejsca wypadku wynika, że kierujący pojazdami jadącymi drogą K-3 od strony L. (kierunek jazdy T.) przed wjazdem na skrzyżowanie nie mieli ograniczonej widoczności. Nawet w warunkach nocnych - w jakich doszło do wypadku - pojazd jadący na światłach mijania był widoczny w odległości kilkuset metrów. Zatem, A. L. (1) będąc zobowiązanym do ustąpienia pierwszeństwa pojazdom jadącym drogą K-3 i mając możliwość obserwacji jezdni tej drogi wjechał na pas ruchu bezpośrednio przez nadjeżdżający zespół pojazdów kierowany przez D. C. (1), czym wytworzył stan zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym (k. 187).

Podobnie zachowanie kierującego samochodem m-ki T. ocenił inny zespół biegłych z zakresu badań wypadków drogowych (k. 310-335). Otóż, w sposób stanowczy wskazali, że przyczyny omawianego wypadku należy upatrywać w nieprawidłowym zachowaniu A. L. (1). Ten bowiem wjechał na krzyżowanie nie stosując się do znaku pionowego A-7 „ustąp pierwszeństwa przejazdu” i linii warunkowego zatrzymania złożonej z trójkątów, a więc bez wcześniejszego warunkowego zatrzymania się przed drogą z pierwszeństwem oraz nie ustępując pierwszeństwa zbliżającemu się do skrzyżowania z jego lewej strony pojazdowi członowemu. Biegli podkreślili, że decydując się na przejazd przez skrzyżowanie nie zachował on szczególnej ostrożności i rozpoczął wjazd na nie w chwili gdy pojazd członowy M. znajdował się w odległości ok 39-66 m od niego. Zdaniem biegłych może to świadczyć, że A. L. (1) w tym czasie nie obserwował lub nieprawidłowo obserwował sytuację panującą na drodze poprzecznej (z pierwszeństwem) w związku, z czym nie zauważył zbliżającego się pojazdu członowego lub też błędnie ocenił jego prędkość i odległość od siebie. Niemniej jednak – należy podkreślić – że opinia biegłych jest stanowcza co do faktu, że z uwagi na prędkość i bliskość tego pojazdu, A. L. (1) niezależnie od obowiązującego go oznakowania drogi, winien był przerwać jazdę przed wjazdem na skrzyżowanie i ustąpić pierwszeństwa. Zatem, w niniejszej sprawie w sposób niewątpliwy ustalono, że przyczynę wypadku należy upatrywać w nieprawidłowym zachowaniu kierującego pojazdem m-ki T.. W ocenie Sądu przedstawione wcześniej wnioski biegłych nie budzą wątpliwości i zostały zaakceptowane. Przedstawiony przez biegłych ruch samochodu osobowego w odniesieniu do ukształtowania drogi wskazywał jednoznacznie, że kierujący tym pojazdem popełnił pierwotny i podstawowy błąd, jakim był wjazd na skrzyżowanie mimo widocznego dla niego zbliżającego się pojazdu ciężarowego.

Idąc dalej, biegli w ustnej opinii uzupełniającej (k. 431) potwierdzili również wersję zarówno oskarżanego, jak też naoczego świadka zdarzenia K. P. zgodnie z którą, kierujący pojazdem T. w ogóle nie zatrzymał się przez wjazdem na skrzyżowanie „w sprawie nie było rzeczowych dowodów świadczących o zatrzymaniu się T.” (k. 431). Równocześnie wskazali jednak, że zastawiało ich dłaczego kierujący M.-em rozpoczął hamowanie wcześniej niż w momencie, w którym samochód m-ki T. przekroczył linię warunkowego zatrzymania się i wjechał na skrzyżowanie. Jednakże - słuchani przed Sądem – uznali, że przyjmując wersję wyjaśnień oskarżonego i zeznań świadka, jak również braku materialnych dowodów na to, że T. zatrzymała się przed wjazdem na skrzyżowanie – reakcja oskarżonego była prawidłowa. Zaczął zwalniać, bowiem widząc zagrożenie ze strony nadjeżdżającego samochodu T. (k. 431 na odwrocie). Zdaniem Sądu należało jednak ustalić przyczynę wskazanego wcześniejszego rozpoczęcia manewru hamowania i jedynym logicznym wytłumaczeniem jest ustalony sposób jazdy samochodu osobowego. Widoczne było dla oskarżonego, że samochód osobowy dojeżdża do skrzyżowania i widocznie zwalnia, natomiast zauważenie, że tuż przed wjazdem na skrzyżowanie – kierujący zamierza jednak kontynuować jazdę spowodowało podjęcie manewru gwałtownego hamowania. Jest oczywiste, że A. L. (1) podejmując decyzję o wjeździe na skrzyżowanie musiał znajdować się jeszcze przed nim, z czego też wynikała reakcja drugiego kierowcy, tj. podjęcie manewru hamowania. Decyzja oskarżonego była jak najbardziej prawidłowa, wcześniejsze podjęcie manewru hamowania wskazuje, że prawidłowo on obserwował sytuację na drodze – lecz wszystkie te starania zniweczyła nadmierna prędkość z jaką się poruszał.

Przechodząc natomiast do oceny zachowania oskarżonego D. C. (1) – istotnym było ustalenie z jaką prędkością poruszał się i w jakich okolicznościach zdołałby uniknąć wypadku. Jak już była o tym mowa wcześniej – oskarżony słuchany w toku postępowania sądowego przyznał, że jechał z większą prędkością niż dozwolona na tym odcinku drogi – tj. zdaniem jego poruszał się 60 km/h z chwilą kiedy dopuszczalna prędkość na wskazanym odcinku drogi była 50 km/h. Co prawda, jedyny świadek zdarzenia K. P. podał zbliżoną możliwą prędkość, z jaką poruszał się oskarżony (64-65 km/h), niemniej jednak z obiektywnego dowodu w postaci zapisu tachografu wynika, że kierujący pojazdem członowym bezpośrednio przed zderzeniem się z samochodem T. poruszał się z prędkością ok. 81 km/h. W tym miejscu należy zaznaczyć, że biegli sporządzający opinie zaznaczyli, że biorąc pod uwagę możliwy błąd odczytu prędkości z tachografu +/- 6km/h – prędkość ta mieściła się w zakresie 75-87 km/h.

Idąc dalej, jak wynika z analizy czasowo – przestrzennej przemieszczania się pojazdu członowego – na jego zatrzymanie poprzez gwałtowne hamowanie z ustaloną prędkością ok. 75-87 km/h potrzebował on odcinka drogi o długości 73-94 m. Tymczasem w chwili powstania zagrożenia znajdował się w odległości ok. 39-66 m przed miejscem wypadku. Istotnym z punktu widzenia oceny zachowania oskarżonego jest fakt, że zdaniem biegłych w danej sytuacji D. C. (1) miałby możliwość zatrzymania pojazdu członowego przed torem ruchu T., gdyby w momencie rozpoznania zagrożenia poruszał się z prędkością dozwoloną na danym odcinku drogi tj. 50 km/h. Innymi słowy, oskarżony zbliżając się do miejsca wypadku z prędkością odpowiadającą prędkości dopuszczalnej, zdołałby uniknąć wypadku poprzez zatrzymanie zestawu przed miejscem kolizji z T. (k. 310-335).

Mając powyższe na uwadze, Sąd doszedł do przekonania, że wyjaśnienia złożone przez D. C. (1) w części dotyczącej prędkości, z jaką poruszał się bezpośrednio przed zdarzeniem będącym przedmiotem niniejszego postępowania - zostały złożone wyłącznie na użytek niniejszego postępowania, celem stworzenia jak najkorzystniejszej sytuacji procesowej. Oskarżony doskonale zdawał sobie sprawę z grożącej odpowiedzialności karnej za postępowanie, którego się dopuścił i dlatego w składanych wyjaśnieniach starał się jak najbardziej udowodnić brak ze swojej strony ewentualnych uchybień w prowadzeniu pojazdu, które pozostawałyby w związku przyczynowym z zaistniałym zdarzeniem. W pozostałym zakresie, Sąd obdarzył walorem wiarygodności twierdzenia oskarżonego, zgodnie z którymi - to właśnie w zachowaniu kierowcy T. należy upatrywać przyczynę wypadku, które to twierdzenia zostały potwierdzone zarówno w zeznaniach naocznego świadka zdarzenia K. P., jak również wnioskami tych opinii biegłych, którym Sąd dał wiarę. Niemniej jednak, należy jeszcze raz podkreślić, że wbrew twierdzeniom oskarżonego również i w jego zachowaniu można dopatrzeć się błędu, polegającego na poruszaniu się w rejonie miejsca zdarzenia z nadmierną prędkością, czym przyczynił się on do zaistniałego zdarzenia.

Idąc dalej, oceniając wyjaśnienia D. C. (1) Sąd dał im również wiarę w zakresie, w którym oskarżony w sposób stanowczy podkreślał, że samochód, którym poruszał się - był sprawny. O powyższym świadczy chociażby opinia techniczna pojazdów (k. 121-127). Co prawda, w toku postępowania przygotowawczego zasięgnięto opinii (...) Sp. z o.o. we W. odnośnie sprawdzenia sprawności układu hamulcowego zespołu pojazdów złożonego z ciągnika siodłowego M. i naczepy (...) (k. 48-49) - niemniej jednak przedstawione wyniki badań układu hamulcowego należy uznać za niewspółmierne. Fakt bowiem, że hamulce naczepy były sprawne wynika niewątpliwie z zachowania się zespołu pojazdów, którym poruszał się oskarżony w momencie hamowania, na co zwrócił uwagę nie tylko on sam, ale również właściciel pojazdu, ale przede wszystkim - biegli w ustnej opinii uzupełniającej. Wszak gdyby układ hamulcowy ciągnika był niesprawny – przy wykonaniu manewru gwałtownego hamowania zespół pojazdów nie stałby w prostej linii, a złożyłby się jak „scyzoryk”. Okoliczność powyższą potwierdził w swoich zeznaniach W. F. „wg mnie gdyby siła hamowania naczepy była taka jak wynika z badania to w momencie gwałtownego hamowania doszłoby do złamania się pojazdy, ponieważ ciągnik by hamował a naczepa go pchała” (k. 398 na odwrocie). Co istotne, jednoznaczne wnioski w tym zakresie przedstawili również w ustnej opinii uzupełniającej biegli A. G. i R. K.. Słuchani przed Sądem po okazaniu im wyników badań układu hamulcowego (k. 48-49) zeznali: „badania wykazane tutaj nie są współmierne, gdyż dotyczą dopuszczalnej masy całkowitej, nie zaś faktycznie obciążonej naczepy. Inaczej wyglądałby wynik, gdyby wpisana była masa naczepy. Gdyby naczepa nie hamowała, to pchałaby ciągnik, co spowodowałoby efekt scyzoryka, to znaczy złożenie się zestawu. Pokolizyjne usytuowanie zestawu ciężarowego nie wskazuje, aby naczepa była niesprawna” (k. 431 na odwrocie-432).

Przechodząc do oceny zeznań K. P. (k. 76-77, 397-398) Sąd miał na uwadze, że jest on kolegą oskarżonego D. C. (1), a więc już z tej racji jest zainteresowany w korzystnym przedstawianiu okoliczności mających związek z oskarżonym, przy czym oczywiście takie jego zachowanie może mieć charakter przemyślany i celowy, jak i może tak zeznawać w sposób niekontrolowany, instynktowny, mając na celu szeroko rozumianą pomoc oskarżonemu. Analizując jednakże zeznania ww. w ocenie Sądu, ich treść nie dała żadnych podstaw do kwestionowania ich. Sąd oceniając zeznania analizowanego świadka miał na uwadze, że jest on jedyną osobą, która obserwowała zdarzenie od samego początku, zaś zeznania jego korespondują z zebraniem w sprawie materiałem dowodowym. Analizowany świadek konsekwentnie podał ten sam przebieg zdarzenia, opisując zachowania osób biorących w nim udział i nie wypowiadając się o rzeczach, których nie widział, względnie których nie pamięta. Zeznania jego korespondują z opinią biegłego zarówno inż. T. T., jak również opinią z zakresu badań wypadków drogowych sporządzona przez mł. asp. mgr inż. R. K. i mł. asp. mgr A. G.. Nie podważa w żaden sposób wiarygodności tych zeznań natomiast to, że K. P. również podał zaniżoną prędkość poruszania się samochodu oskarżanego w stosunku do wartości jaka została ustalona na podstawie odczytu z tachografu. Należy mieć bowiem na uwadze, że ww. wypowiadając się na wskazany temat opierał się na swoich odczuciach przyznając, że „mogło być 65-64 km/h” (k. 398). Niemniej jednak, analizowany świadek w sposób stanowczy przyznał, że D. C. (1) jechał z wyższą prędkością niż dozwolona na tym odcinku drogi tj. wyższą niż 50 km/h.

Jedynie na marginesie należy wskazać, że oceniając zarówno wyjaśnienia oskarżonego jak też zeznania K. P. Sąd wziął pod uwagę dynamikę zdarzenia drogowego, a następnie niewątpliwy stres, jaki niesie ze sobą udział w wypadku. Zatem logiczne jest uznanie, że powyższe miało wpływ na jakość zapamiętanych pobocznych okoliczności zdarzenia. Odnośnie jednak meritum sprawy - zeznania w/w były jednak konsekwentne i dlatego stanowiły one dla Sądu podstawę poczynionych ustaleń.

Świadek K. L. (córka pokrzywdzonych k. 32-33, 397) nie miała wiedzy o wypadku. Sąd skorzystał z zeznań tej osoby ustalając, jaki był cel podróży A. L. (1) i I. L., jak również, jakie było doświadczenie pokrzywdzonego kierowcy T. w prowadzeniu pojazdów.

Sąd obdarzył walorem wiarygodności zeznania W. F. (k. 211, 398) i P. S. (k. 273, 430 na odwrocie-431) – współwłaścicieli firmy, do której należał samochód prowadzony przez oskarżonego D. C. (1). Również i Ci świadkowie nie mieli wiedzy odnośnie wypadku, niemniej jednak w swoich zeznaniach wskazali, że zgodnie z ich wiedzą użytkowany przez oskarżonego w dniu wypadku zespół pojazdów był sprawny. Podkreślili również, że do obowiązków kierowcy należy sprawdzenie pojazdu przed wyruszeniem w trasę, gdyby zaś okazało się, że pojazd jest niesprawny – kierują go na serwis. Analizowani świadkowie pozytywnie wypowiadali się o wykonywanej przez D. C. (1) pracy, podkreślając, że „nigdy nie było z oskarżonym żadnych problemów”. Wypowiedzieli się oni również odnośnie rzekomej niesprawności hamulców naczepy, podkreślając, że po pierwszy gdyby rzeczywiście tak było – kierowca zgłosiłby to, po drugie – gdyby „siła hamowania naczepy była taka jak wynika z badania to w momencie gwałtownego hamowania doszłoby do złamania się pojazdu, ponieważ ciągnik by hamował a naczepa go pchała” (k. 398 na odwrocie).

Wyczerpujący w ocenie Sądu i mający specjalistyczny charakter miał materiał dowodowy w postaci opinii biegłych z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych przy Sądzie Okręgowym w Legnicy inż. T. T. (k. 234 na odwrocie-244, 243-244, 298-299), jak również biegłych ze specjalności wypadków drogowych i mechanoskopii – mł. asp. mgr. inż. R. K. i A. G. (k. 310-335, 431-432). Opinie te, zarówno w formie pisemnej, jak i ustnej złożonej na rozprawie (dot. mł. asp. mgr. inż. R. K. i A. G.), w zasadniczym zakresie, związanym bezpośrednio z przyczynieniem się obu uczestników wypadku drogowego do jego zaistnienia, korespondowały ze sobą. Wnioski płynące z opinii tych biegłych wzajemnie się uzupełniały, tworząc spójną, logiczną w odniesieniu do przebiegu zdarzenia oraz przyczyn jego zaistnienia całość. Znajdowały one oparcie w osobowych źródłach dowodowych oraz ujawnionej w toku postępowania dokumentacji. Opiniujący zbieżnie wskazywali między innymi z jaką prędkością poruszał się oskarżony, jak była prędkość jego samochodu w momencie samego zderzenia, w którym miejscu doszło do zderzenia, dokonali również analizy czasowo – przestrzennej zdarzenia. Co istotne, wskazali, że bezpośrednią przyczyną przedmiotowego wypadku drogowego było zachowanie kierującego pojazdem marki T.. Niemniej jednak, z obu opinii płynie wniosek, że również oskarżony D. C. (1) naruszył zasadę bezpieczeństwa w ruchu drogowym tj. przekroczył dopuszczalną prędkość, co z kolei wydłużyło

całkowitą drogę zatrzymania zespołu pojazdów, przez co kierujący pozbawił się możliwości uniknięcia wypadku. Jadąc bowiem z dozwoloną prędkością D. C. (1) mógłby zatrzymać kierowany przez siebie zespół pojazdów przez torem ruchu T.. Co więcej, biegły T. T. wskazał, że nawet jeżeli doszłoby do kontaktu między pojazdami to nastąpiłoby to w końcowej fazie zatrzymania zespołu pojazdów przy prędkości kolizyjnej poniżej 15 km/h, wobec czego ewentualne skutki zdarzenia byłyby nieporównywalnie mniejsze. Mając powyższe na uwadze, oceniane opinie stanowiły więc podstawę do dokonania ustaleń w sprawie, jak również były pomocną przy weryfikacji wersji zdarzeń podawanych przez oskarżonego i naoczego świadka zdarzenia K. P..

Sąd odrzucił opinie biegłego dyp. I.. E. P. (k. 280-296) w części dotyczącej prędkości, z jaką poruszał się zespół pojazdów prowadzony przez oskarżonego D. C. (1), a co za tym idzie wynikającej ze wskazanego odczytu i analizy czasowo – przestrzennej oceny zachowania D. C. (1). Biegły ten bowiem analizując wydruk prędkości zestawu z elektronicznego tachografu MANA uzyskany z poziomu dostępu do zapisu tachografu karty kierowcy – błędnie odczytał prędkość zespołu pojazdów w momencie rozpoczęcia hamowania na poziomie 71 km/h.

Nie budzą wątpliwości i są dla Sądu przekonujące również pozostałe dowody (z dokumentów) zgromadzone w niniejszej sprawie, których prawdziwość nie została zakwestionowana przez uczestników postępowania, w tym oskarżonego D. C. (1). Wyżej wymienione dowody nie zawierają sprzeczności i tworzą ze sobą logiczną całość. Zwłaszcza protokoły badania zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu, we krwi, czy też protokoły oględzin pojazdów i protokół oględzin miejsca wypadku drogowego, protokoły sądowo – lekarskich oględzin i sekcji zwłok ludzkich, które zostały sporządzone przez osoby do tego uprawnione, w sposób całkowicie zgodny z obowiązującymi w tym zakresie normami prawa, odzwierciedlają niewątpliwie obiektywnie przebieg czynności i wskazują pewne wyniki badania, jak również pewne ustalenia stanu faktycznego w niniejszej sprawie. Dokumenty wykonane zostały zgodnie z przepisami prawa, nie były podważane przez strony i brak jest podstaw do kwestionowania ich wiarygodności.

Tak zgromadzony materiał dowodowy – stanowiąc spójną i wzajemnie się uzupełniającą całość – pozwala na dokonanie kategoriycznych ustaleń, co do stanu faktycznego sprawy.

Sąd zważył, co następuje:

Na podstawie zebranego materiału dowodowego Sąd stwierdził że nie ma żadnych wątpliwości, że w dniu 10 marca 2017 r. około godziny 23:45 w miejscowości L. na skrzyżowaniu drogi krajowej nr (...) z drogą krajową nr (...), oskarżony D. C. (1) kierując zespołem pojazdów złożonym z ciągnika siodłowego marki M. o numerze rej. (...) i naczepy marki S. o numerze rej. (...) umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, że jechał z niedopuszczalną prędkością około 75–87 km/h w miejscu gdzie obowiązuje ograniczenie prędkości do 50 km/h i w ten sposób przyczynił się do wypadku samochodowego spowodowanego przez kierującego pojazdem marki T. (...) o numerze rej. (...) – A. L. (1), który naruszając zasadę szczególnej ostrożności i nie ustępując pierwszeństwa przejazdu zespołowi pojazdów prowadzonemu przez oskarżonego, wjechał na skrzyżowanie przed zbliżającym się zespołem pojazdów i w następstwie czego doszło do zderzenia, w wyniku którego A. L. (1) doznał obrażeń ciała w postaci ciężkich obrażeń wielonarządowych połączonych z intensywnym krwotokiem wewnętrznym, a pasażerka pojazdu T. (...) I. L. doznała urazu klatki piersiowej z rozerwaniem i tamponadą mięśnia sercowego skutkujących ich zgonem – poprzez pozbawienie się możliwości podjęcia skutecznego manewru obronnego w postaci hamowania przed miejscem przecięcia się torów ruchu tych pojazdów.

Swoim zachowaniem oskarżony naruszył, zatem zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Zachowanie oskarżonego wypełniło znamiona art. 177 § 2 kk, było zawinione i społecznie szkodliwe w stopniu większym niż znikomy. Oskarżony, jako osoba dorosła, doświadczony kierowca znał zasady ruchu drogowego. Zasady te chronią zdrowie oraz życie – dlatego winny być bezwzględnie przestrzegane. Oskarżony był zdolny do rozpoznania znaczenia swoich czynów i pokierowania swym postępowaniem, po jego stronie nie zachodziły żadne okoliczności wyłączające winę.

Z uwagi na okoliczności sprawy, nie ulega wątpliwości, że również pokrzywdzony A. L. (1) naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym i co istotne przyczyny wypadku należy upatrywać właśnie w nieprawidłowym zachowaniu A. L. (1) w czasie wypadku polegającym na tym, że wjechał na krzyżowanie nie stosując się do znaku

panionowego A-7 „ustęp pierwszeństwa przejazdu” i linii warunkowego zatrzymania złożonej z trójkątów, a więc bez wcześniejszego warunkowego zatrzymania się przed drogą z pierwszeństwem oraz nie ustępując pierwszeństwa zbliżającemu się do skrzyżowania z jego lewej strony pojazdowi członowemu. Zatem, biegli podkreślili, że decydując się na przejazd przez skrzyżowanie nie zachował szczególnej ostrożności i rozpoczął wjazd na nie w chwili gdy pojazd członowy M. znajdował się w odległości ok 39-66 m od niego. Zdaniem ww. może to świadczyć, że A. L. w tym czasie nie obserwował lub nieprawidłowo obserwował sytuację panującą na drodze poprzecznej (z pierwszeństwem) w związku z czym nie zauważył zbliżającego się pojazdu członowego lub też błędnie ocenił jego prędkość i odległość od siebie. Niemniej jednak – należy podkreślić – że opinia biegłych jest stanowcza co do faktu, że z uwagi na prędkość i bliskość tego pojazdu A. L. (1) niezależnie od obowiązującego go oznakowania drogi, winien był przerwać jazdę przed wjazdem na skrzyżowanie i ustąpić pierwszeństwa.

Pomiędzy naruszeniem przez D. C. (1) zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, a skutkami wypadku istnieje adekwatny związek przyczynowy uzasadniający przypisanie mu czynu karalnego określonego w art. 177 § 2 kk. Z odpowiedzialności za zaistnienie rzeczowego wypadku nie zwalnia oskarżonego okoliczność, że przyczyną wypadku było zachowanie kierującego samochodem m-ki T., który na skutek zdarzenia poniósł śmierć na miejscu, natomiast jego żona I. L. zmarła po przewiezieniu jej do szpitala. Natomiast Sąd uznał, że stopień zawinienia oskarżonego nie jest znaczny, a stopień społecznej szkodliwości czynu (w tym przypadku w odniesieniu do całości skutków w postaci tragicznej śmierci dwóch osób) – obciąża oskarżonego jedynie w niewielkiej części. Podkreślić należy, iż oskarżony nie prowadził pojazdu w brawurowy czy szczególnie niebezpieczny sposób, przekraczał dozwoloną prędkość lecz w nie było to przekroczenie w rozmiarach rażących. Zbliżając się do skrzyżowania obserwował drogą i jej otoczenie, zauważył zbliżający się samochód osobowy i bezzwłocznie oraz prawidłowo zareagował na powstałe zagrożenie. Ostatecznie to nie on spowodował wypadek, lecz jedynie przyczynił się do jego zaistnienia poprzez przekroczenie dozwolonej w tym miejscu prędkości – w sumie znacznie redukuje jego stopień zawinienia do poziomu znacznie poniżej średniego. W ocenie Sądu stopień winy i społecznej szkodliwości czynu oskarżonego można zilustrować sytuacją, w której kierujący samochodem osobowym wjeżdża na skrzyżowanie sprowadzając dla siebie i pasażerki śmiertelne zagrożenie a oskarżony dlatego, że przekroczył dozwoloną – mimo podjętych w tym celu kroków – nie zdołał uratować im życia.

Zgodnie z brzmieniem przepisu art. 177 § 2 kk, jeżeli następstwem wypadku jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, sprawca podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8.

Rozważając kwestię kary dla oskarżonego, Sąd miał na względzie przesłanki określone w dyrektywach jej wymiaru ujętych w art. 53 kk. W myśl tego przepisu Sąd wymierza karę według swojego uznania, w granicach przewidzianych przez ustawę, bacząc, by jej dolegliwość nie przekraczała stopnia winy, uwzględniając stopień społecznej szkodliwości czynu oraz biorąc pod uwagę cele zapobiegawcze i wychowawcze, które ma osiągnąć w stosunku do skazanego (prewencja szczególna), a także potrzeby w zakresie kształtowania świadomości prawnej społeczeństwa i zaspokojenie potrzeby poczucia sprawiedliwości (prewencja ogólna). Wymierzając karę, Sąd uwzględnia w szczególności motywację i sposób zachowania się sprawcy, rodzaj i rozmiar ujemnych następstw przestępstwa, właściwości i warunki osobiste sprawcy, sposób życia przed popełnieniem przestępstwa i zachowanie po jego popełnieniu, a zwłaszcza staranie o naprawienie szkody lub zadośćuczynienie w innej formie społecznemu poczuciu sprawiedliwości.

Uznając oskarżonego D. C. (1) winnym powyższego przestępstwa Sąd wymierzył mu karę 1 roku pozbawienia wolności. Wymierzając taką karę Sąd miał na względzie w szczególności ustalony wyżej stopień winy oraz zarówno okoliczności łagodzące jak i obciążające dla oskarżonego. Do tych pierwszych zaliczył Sąd dotychczasową niekaralność oskarżonego, fakt, że wypadek, do którego przyczynił się oskarżony spowodowany został przez kierującego pojazdem marki T. (...) – A. L. (1). Co więcej, jak okoliczność łagodzącą wzięto pod uwagę również zachowanie oskarżonego bezpośrednio po wypadku, tj. dążenie do udzielenia pomocy. Jako okoliczność natomiast obciążającą należało poczytać niezwykle tragiczne i nieodwracalne skutki wypadku drogowego.

W przekonaniu Sądu wymierzona kara powinna przyczynić się do zwiększenia świadomości prawnej społeczeństwa w zakresie potrzeby rygorystycznego przestrzegania zasad ruchu drogowego przez wszystkich użytkowników

dróg. Jednocześnie Sąd doszedł do przekonania, że kara 1 roku pozbawienia wolności jest karą sprawiedliwą odzwierciedlającą wszystkie wskazane w tym przepisie okoliczności.

Sąd uznał, że wystarczającym dla osiągnięcia celów kary będzie warunkowe zawieszenie wykonania orzeczonej kary pozbawienia wolności na dwuletni okres próby. Nie przeszkodzi to osiągnięciu celów kary tak zapobiegawczych jak i wychowawczych. Sąd wziął pod uwagę przede wszystkim postawę sprawcy, jego właściwości i warunki osobiste, dotychczasowy sposób życia oraz zachowanie po popełnieniu przestępstwa. Szczególne znaczenie miał dotychczasowy tryb życia oskarżonego. Postawa ww. i jego sytuacja życiowa nakazują dać mu szansę i warunkowo zawiesić wykonanie kary pozbawienia wolności. Popełnienie przestępstwa drogowego miało w jego życiu charakter incydentalny, poza tym D. C. (1) przestrzega porządku prawnego. Wobec osoby oskarżonego istnieją bardzo silne podstawy do stwierdzenia, że wyciągnie prawidłowe wnioski z tego co się stało, a już same tragiczne następstwo wypadku jest dla niego dolegliwością i przestrogą na przyszłość.

Na mocy art. 42 § 1 kk sąd orzekł wobec oskarżonego D. C. (1) środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych do kierowania, których uprawniają kategorie C i E prawa jazdy na okres jednego roku. Zakaz ten winien korelować z okolicznościami konkretnej sprawy, w szczególności zaś — ze stopniem zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, jaki swoim zachowaniem stworzył oskarżony oraz kwestiami indywidualnego oddziaływania kary. W niniejszej sprawie na ocenę owego zagrożenia wpływ miał z jednej strony fakt naruszenia przez niego podstawowych reguł bezpieczeństwa w ruchu drogowym (tj. obowiązku poruszania się z prędkością w granicach administracyjnych i jednocześnie bezpiecznych), z drugiej jednak nieumyślny charakter owego naruszenia. Oskarżony nie jest osobą, która wpisuje się w kanon kierowcy naruszającego przepisy ruchu drogowego, jest osobą nie karalną a zdarzenie będące przedmiotem postępowania uznać należy zatem za incydentalne. Mając na względzie powyższe Sąd uznał, że orzeczenie względem oskarżonego na okres minimalny (tj. 1 roku) zakazu będzie reakcją konieczną i adekwatną. Środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów ma za zadanie ochronę bezpieczeństwa w komunikacji. Eliminacja D. C. (1) z ruchu drogowego samochodami, do których kierowania uprawniają kategorie C i E (prowadząc pojazd, do którego takie właśnie uprawnienia należy posiadać oskarżony przyczynił się do wypadku drogowego) będzie dostatecznie dotkliwa, a jednocześnie będzie dodatkową dla niego mobilizacją do życia w zgodzie z obowiązującymi normami prawnymi oraz dobitniej uświadomi mu zagrożenie, jakie stwarzają w ruchu drogowym kierujący poruszający się z nadmierną prędkością. Wprawdzie nierespektowanie zasad bezpieczeństwa winno być właściwie napiętnowane, w celu realnego wzmożenia bezpieczeństwa na drogach, niemniej jednak, należy zauważyć, iż zakaz prowadzenia wszystkich pojazdów mechanicznych byłby w tym przypadku nadmiernie surowy. Podkreślić należy, że D. C. (1) przekroczył prędkość, niemniej jednak w nocy, kiedy droga była pusta, a warunki atmosferyczne dobre. Ponadto za orzeczeniem tego rodzaju środka karnego przemawiała jeszcze jedna istotna okoliczność. Wobec warunkowanego zawieszenia orzeczony środek karny będzie realną dolegliwością, która ma za zadanie uświadomić oskarżonemu jakie skutki niesie za sobą nawet niewielkie przekroczenie prędkości samochodem jakim się poruszał. Wiadomym jest, że kierujący pojazdem ciężarowym w kontakcie z małym samochodem osobowym zasadniczo wychodzi bez uszczerbku na zdrowiu, co może skłaniać do zbytnej pewności siebie na drodze. W ocenie Sądu w celu wyeliminowania niebezpieczeństwa takiego podejścia konieczne jest powstrzymanie oskarżonego od kierowania tego rodzaju samochodami, aby w okresie tego roku uświadomił sobie i utrwalił na przyszłość konieczność zachowania dozwolonej prędkości. Rozpędzony samochód ciężarowy z uwagi na swoją masę i gabaryty wymaga ciągłej uwagi, skupienia, niesamowitej koncentracji a w szczególności dbania o zachowanie dopuszczalnej prędkości a tej dbałości oskarżony nie dochował, czemu w przyszłości ma zapobiec orzeczony środek karny.

Na zasadzie art. 46 § 2 kk orzeczono wobec D. C. (1) na rzecz pokrzywdzonej K. L. kwotę 8000 złotych tytułem nawiązki, która ma rekompensować jej szkodę niemajątkową. Istotą szkody niemajątkowej wiąże się z naruszeniem czysto subiektywnych przeżyć danego uprawnionego, z uszczerbkiem dotyczącym subiektywnej sfery osobowości człowieka, którą jednak nie są objęte przeżycia pokrzywdzonego będące refleksem doznanej szkody majątkowej. Na skutek zdarzenia drogowego K. L. straciła rodziców, a śmierć osoby najbliższej zawsze jest bardzo bolesna. W tym stanie rzeczy Sąd uznał, że zasądzenie nawiązki za doznaną krzywdę jest w pełni zasadne. W oparciu o okoliczności sprawy, a zwłaszcza fakt, że co prawda oskarżony D. C. (1) jedynie przyczynił się do wypadku samochodowego,

jednakże to pokrzywdzony A. L. (1) spowodował wypadek drogowego, w wyniku którego zarówno on jak też jego żona ponieśli śmierć - Sąd orzekł kwotę 8000 złotych tytułem nawiązki, wiążąc kwotę z ustalonym wcześniej stopniem zawinienia.

Na zasadzie art. 627 kpk Sąd zasądził od oskarżonego D. C. (1) na rzecz Skarbu Państwa częściowe koszty sądowe w postaci częściowych wydatków w kwocie 3.000 (trzy tysiące) złotych i na zasadzie art. 624 § 1 kpk zwalnia go od ponoszenia pozostałych kosztów sądowych w postaci dalszych wydatków i opłat. Zasądzona suma to część wydatków poniesionych w związku z opiniami biegłych a sytuacja materialna oskarżonego, wysokość nawiązki, orzeczony środek karny wskazują, że obciążanie oskarżonego całością kosztów byłoby zbyt uciążliwe.

Na zasadzie art. 627 kpk Sąd zasądził od oskarżonego D. C. (1) na rzecz oskarżycieli posiłkowej K. L. kwotę 1.608 (tysiąc sześćset osiem) złotych tytułem zwrotu kosztów ustanowienia pełnomocnika, co obejmuje stawki za śledztwo i postępowanie przed sądem zakończone na drugim terminie rozprawy.