

WYROK

W I M I E N I U

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 15 lipca 2015 roku

Sąd Okręgowy w Poznaniu w IV Wydziale Karnym - Odwoławczym w składzie:

Przewodniczący: SSO Małgorzata Ziiolecka (spr.)

Sędziowie: SSO Sławomir Jęksa

SSO Leszek Matuszewski

Protokolant: apl. prok. R. W.

przy udziale Prokuratora Prokuratury Okręgowej w Poznaniu D. M.

po rozpoznaniu w dniu 10 lipca 2015 roku

sprawy **L. M. (1) (M.)** oskarżonego z art. 173 § 1 k.k.

z powodu apelacji wniesionej przez obrońcę oskarżonego

od wyroku Sądu Rejonowego w Chodzieży z dnia 10 marca 2015 roku, sygnatura akt II K 22/15

1. zaskarżony wyrok utrzymuje w mocy,

2. zasądza od oskarżonego na rzecz Skarbu Państwa zwrot kosztów sądowych za postępowanie odwoławcze w kwocie 420 złotych, w tym opłata za II instancję w kwocie 400 złotych.

/-/L. M. (2) /-/M. Z. /-/S. J.

UZASADNIENIE

Wyrokiem z dnia 10 marca 2015 roku Sąd Rejonowy w Chodzieży uznał oskarżonego L. M. (1) za winnego tego, że w dniu 18 lutego 2013 roku, około godz. 6:00 na drodze (...) D. – O., nieumyślnie spowodował katastrofę w ruchu lądowym zagrażającą życiu lub zdrowiu wielu osób naruszając umyślnie zasady bezpieczeństwa, określone w art. 3 ust. 1 i art. 19 ust. 1 ustawy prawo o ruchu drogowym, w ten sposób, że kierując autobusem marki M. numer rejestracyjny (...), jadąc z prędkością niedostosowaną do panujących warunków drogowych i atmosferycznych oraz niezapewniającą panowania nad pojazdem, zjeżdżając ze wzniesienia stracił panowanie nad pojazdem, zjechał na pobocze w wyniku czego nastąpiło przewrócenie się autobusu ze skarpy czym nieumyślnie spowodował u pasażerów autobusu obrażenia ciała: u G. C. w postaci stłuczenia głowy w okolicy potylicznej oraz stłuczenie lewego podudzia; u E. N. w postaci stłuczenia głowy i klatki piersiowej; u D. W. w postaci stłuczenia klatki piersiowej; u K. D. w postaci stłuczenia lewego stawu barkowego oraz uraz głowy; u H. K. w postaci urazu głowy; u K. J. w postaci ogólnego potłuczenia i stłuczenie głowy; u M. T. potłuczenia ogólnego, stłuczenia głowy i kręgosłupa szyjnego, które to obrażenia spowodowały u wszystkich pokrzywdzonych rozstrój zdrowia na czas krótszy niż 7 dni, to jest za winnego popełnienia przestępstwa z art. 173§2 k.k. i za to, na podstawie art. 173 §2 k.k. Sąd Rejonowy wymierzył oskarżonemu karę dwóch lat pozbawienia wolności, której wykonanie, na podstawie art. 69 §1 k.k. w związku z art. 70 §1 pkt. 1 k.k., warunkowo zawiesił na okres 4 lat próby.

Nadto, na podstawie art. 71 §1 k.k., Sąd Rejonowy wymierzył oskarżonemu karę 100 stawek dziennych grzywny przyjmując, iż jedna stawka dzienna wynosi 10 złotych.

W ostatnim punkcie orzeczenia, orzekając o kosztach, Sąd Rejonowy, na podstawie art. 627 k.p.k., art. 2 ustęp 1 punkt 4 oraz art. 3 ustęp 2 ustawy z dnia 23 czerwca 1973 roku o opłatach karnych, zasądził od oskarżonego na rzecz Skarbu Państwa koszty sądowe w kwocie 2.181,86 złotych oraz wymierzył mu opłatę w kwocie 400 złotych.

Wyrok powyższy w całości i na korzyść oskarżonego zaskarżył obrońca oskarżonego, zarzucając:

1) obrazę przepisów postępowania mającą wpływ na treść wyroku, to jest art. 7 i art. 410 k.p.k. przez faktyczne pominięcie wyjaśnień oskarżonego, iż w firmie (...) przewoził pracowników czterema różnymi autobusami, a także zeznań świadków W. M. i J. T., użytkujących na zmianę z oskarżonym autobus M. numer rejestracyjny (...), w zakresie ich wiedzy co do stanu technicznego tego pojazdu oraz świadków J. T. i K. T. co do stanu technicznego tegoż autokaru bezpośrednio przed przejęciem go przez oskarżonego w dniu 18 lutego 2013 roku, co istotnie wpływało na dowolne przyjęcie w zaskarżonym wyroku, jakoby oskarżony M. wiedział o problemach technicznych pojazdu, jego złym stanie technicznym, a mimo to podejmował jazdę w dniu zdarzenia i to z nadmierną, niedostosowaną do warunków prędkością przy zjeździe ze wzniesienia;

2) art. 7 k.p.k. w zw. z art. 201 k.p.k. oraz art. 424 §1 pkt. 1 k.p.k. przez brak rzetelnej i wszechstronnej oceny 4-ech opinii biegłego sądowego T. M. z punktu widzenia zasad logicznego wnioskowania i rozumowania biegłego, zgodnie z zasadami doświadczenia życiowego i wskazań wiedzy, co skutkowało niejednoznaczными ustaleniami w zaskarżonym wyroku co do przyczyn zjechania autobusu na pobocze i następnie przewrócenia się jego oraz niesłusznym przypisaniu oskarżonemu umyślnego naruszenia zasady bezpiecznej prędkości skutkującej katastrofą komunikacyjną z art. 173 §2 k.k.;

3) błędy w ustaleniach faktycznych przyjętych za podstawę orzeczenia, mające wpływ na jego treść, to jest dowolne ustalenia, jakoby oskarżony miał świadomość złego stanu technicznego pojazdu w dniu zdarzenia oraz jakoby nadmierna prędkość autobusu uniemożliwiająca panowanie nad nim w czasie zjazdu ze wzniesienia była wynikiem świadomego działania oskarżonego kierowcy, a nie stanu technicznego autobusu, jak też jakoby przewrócenie się autobusu ze skarpy było wynikiem zjechania na pobocze, a to wbrew zebranym w sprawie dowodom, zasadom logicznego rozumowania i doświadczenia życiowego a także wbrew przeciwnym ustaleniom w skarżonym wyroku tej treści, iż stan techniczny tego pojazdu mógł mieć wpływ na zaistnienie przypisanego oskarżonemu przestępstwa nieumyślnego spowodowania katastrofy w ruchu lądowym, a autobus przewrócił się, gdy po jego zatrzymaniu na poboczu pasażerowie ruszyli w kierunku drzewi.

Formułując powyższe zarzuty, obrońca oskarżonego wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku i uniewinnienie oskarżonego zarzucanego mu czynu, ewentualnie o uchylenie zaskarżonego orzeczenia i przekazanie sprawy Sądowi Rejonowemu w Chodzieży do ponownego rozpoznania.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Apelacja obrońcy oskarżonego okazała się być bezzasadną.

Na wstępie, przed omówieniem zarzutów apelacyjnych, stwierdzić należy, iż kontrola odwoławcza zaskarżonego wyroku prowadzi do wniosku, że Sąd I instancji dokonał prawidłowych ustaleń faktycznych, a orzekając wziął pod uwagę wszystkie przeprowadzone dowody. Sąd I instancji w jasny i przekonywujący sposób w pisemnym uzasadnieniu swojego wyroku przedstawił tok swojego rozumowania. Każdy z ujawnionych w toku przewodu sądowego dowodów poddany został ocenie, która uwzględnia wskazania doświadczenia życiowego i reguły logicznego rozumowania.

Powyższe stanowisko potwierdza analiza akt sprawy i uzasadnienie wyroku, w którym prawidłowo wskazano, jakie fakty zostały uznane za udowodnione i jakie dowody były podstawą ich przyjęcia. Ocena materiału dowodowego

nie budzi zastrzeżeń, albowiem nie wykracza poza ramy swobodnej ich oceny, jest dokładna i nie wykazuje błędów logicznych.

Podkreślić przy tym także należy, że obszernie uzasadnienie zaskarżonego wyroku odpowiada wymogom art. 424 § 1 i 2 k.p.k. i w pełni pozwala na kontrolę prawidłowości zaskarżonego rozstrzygnięcia.

W tym miejscu Sąd Odwoławczy przypomina, iż pisemne uzasadnienie wyroku jest przedstawieniem motywów rozstrzygnięć zawartych w części dyspozytywnej wyroku i składa się z trzech zasadniczych części, zawierających uzasadnienie strony faktycznej (art. 424 § 1 punkt 1 k.p.k.), prawnej (art. 424 § punkt 2 k.p.k.) oraz kary, środków karnych i innych rozstrzygnięć (art. 424 § 2 k.p.k.). Taka budowa uzasadnienia odpowiada zasadom logiki i potrzebom procesowym, a więc najpierw fakty, potem dowody, a w końcu subsumowanie faktów pod ustawę karną i wymiar kary.

Przeprowadzając kontrolę instancyjną w powyższym zakresie, Sąd Odwoławczy uznał, iż uzasadnienie zaskarżonego wyroku zostało sporządzone w sposób odpowiadający przypomnianym powyżej regułom. I tak w szczególności, Sąd Rejonowy w części faktycznej uzasadnienia precyzyjnie ustalił przebiegu zdarzenia drogowego, mającego miejsce w dniu 18 lutego 2013 roku, i to w sposób pozwalający na zakwalifikowanie go pod określony przepis ustawy karnej. Dalej Sąd Rejonowy, na co wskazuje treść uzasadnienia, jasno wskazał na podstawie których dowodów ustalił ów stan faktyczny i wreszcie dokonał kompleksowej oceny zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, przy czym nie arbitralnie, lecz szczegółowo wyjaśniając, dlaczego jednym dowodom odmawia wiary, a innym nie. Zauważyć przy tym należy, iż uzasadnienie zaskarżonego wyroku i zawarta w nim ocena zebranych w sprawie dowodów stanowi przedstawienie logicznego procesu myślowego, który doprowadził Sąd I instancji do wniosku o winie oskarżonego w zakresie zarzucanego mu czynu. Nadto uzasadnienie wyroku w pozostałych częściach, to jest w części prawnej i części dotyczącej rodzaju i wymiaru wymierzonej oskarżonemu kary i środków karnych również odpowiada wymogom art. 424 k.p.k.

Przechodząc do omówienia konkretnych zarzutów, zawartych w środku odwoławczym, Sąd Okręgowy wskazuje, że pierwszy zarzut, naruszenia art. 7 k.p.k. w związku z art. 410 k.p.k., był z gruntu chybiony i nie mógł okazać się skuteczny, albowiem skutek wskazanego w nim naruszenia nie mógł mieć wpływu na treść rozstrzygnięcia. Przypomnieć bowiem należy, że orzeczenie ulega uchyleniu lub zmianie w razie stwierdzenia obrazy przepisów postępowania tylko wtedy, jeżeli ta obraza mogła mieć wpływ na treść orzeczenia (art. 438 pkt. 2 k.p.k.). W istocie obrońca, formułując pierwszy zarzut swojej apelacji, dał obiektywny wyraz temu, że nie zrozumiał, albo w ogóle nie dostrzegł różnicy opisu czynu przypisanego oskarżonemu w wyroku skazującym w stosunku do opisu czynu zawartego w akcie oskarżenia i to pomimo tego, że w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku różnica ta w sposób dostateczny została wyartykułowana. Chodzi tu mianowicie o różnicę, która sprowadza się do tego, że z opisu czynu przedstawionego w skardze Sąd I instancji wyeliminował naruszenie reguły ostrożności w postaci kierowania autobusem marki M. pomimo wiedzy o jego niesprawności. W związku z tym wskazywanie skutku naruszenia przepisów procedury karnej w postaci błędnego ustalenia, że oskarżony wiedział o złym stanie technicznym pojazdu, a mimo to kierował pojazdem i to z nadmierną niedostosowaną do warunków prędkością było całkowicie chybione. Nawet gdyby doszło do wskazanego naruszenia to i tak nie mogłoby ono mieć wpływu na treść rozstrzygnięcia w zakresie przypisania oskarżonemu odpowiedzialności karnej. Relevantną regułą ostrożności, której naruszenie zdecydowało o przypisaniu oskarżonemu nieumyślności, a tym samym realizacji strony podmiotowej czynu z art. 173 § 2 k.k., było poruszanie się z prędkością niedostosowaną do panujących warunków drogowych i atmosferycznych, która nie zapewniała panowania nad kierowanym pojazdem. Kwestionując zatem przypisanie oskarżonemu odpowiedzialności karnej z art. 173§2 k.k., obrońca nie powinien był dążyć do podważenia oceny Sądu związanej z wiedzą oskarżonego co do stanu technicznego pojazdu, ale co do warunków drogowych i atmosferycznych. Obrońca błędnie więc zidentyfikował regułę ostrożności, której naruszenie doprowadziło do skazania oskarżonego. Wiedza oskarżonego o stanie pojazdu miała jedynie wpływ na ukształtowanie kary, a nie na przypisanie winy w sensie procesowym.

W związku z powyższym, tylko na marginesie, wskazać należy, że o jakimkolwiek naruszeniu art. 410 k.p.k. nie mogło być mowy. Obraza tego przepisu zachodzi wówczas, gdy przy wyrokowaniu sąd opiera się na materiale nieujawnionym na rozprawie głównej oraz gdy opiera się na części materiału ujawnionego. Dokonanie natomiast oceny dowodów nie

stanowi uchybienia dyspozycji art. 410 k.p.k. Sam natomiast fakt, że ustalenia faktyczne w danej sprawie mogą zostać poczynione jedynie w oparciu o dowody uznane za wiarygodne, a nie o te, które zostały uznane za niewiarygodne, co jest przecież rzeczą oczywistą, nie oznacza, że sąd orzekający dopuścił się obrazy przepisu art. 410 k.p.k. Normy tej nie można bowiem rozumieć w ten sposób, że każdy z przeprowadzonych dowodów ma stanowić podstawę ustaleń faktycznych (zob. postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 21 stycznia 2015 r., sygn. V KK 276/14). Nie stanowi więc naruszenia tego przepisu dokonanie oceny materiału dowodowego przeprowadzonego lub ujawnionego na rozprawie w sposób odmienny od subiektywnych oczekiwań stron procesowych. W niniejszej sprawie Sąd I instancji swoje rozstrzygnięcie oparł na całokształcie okoliczności ujawnionych w toku rozprawy głównej, a obrońca skazanego nie wykazał, aby podczas oceny zebranego w sprawie materiału dowodowego pominięto jakikolwiek dowód przeprowadzony na rozprawie, albo też poczyniono ustalenia na dowodzie, który nie został przeprowadzony i ujawniony na rozprawie.

Kontynuując rozważania dotyczące pierwszego z zarzutów, należy również zauważyć, że - zdaniem skarżącego - dowolne przyjęcie w zaskarżonym wyroku, jakoby oskarżony M. wiedział o problemach technicznych pojazdu, jego złym stanie technicznym - zdaniem obrońcy - wynikało z trzech uchybień, których miał dopuścić się Sąd Rejonowy.

Kontrola odwoławcza wystąpienia żadnego z tych uchybień nie potwierdziła.

Po pierwsze, Sąd Rejonowy prawidłowo w podstawie faktycznej rozstrzygnięcia nie umieścił okoliczności, że w firmie (...) oskarżony przewoził pasażerów czterema różnymi autobusami. Nie mogło mieć bowiem znaczenia, czy oskarżony jeździł jednym, czterema, czy nawet dziesięcioma autobusami. Znaczenie miało to, że w tym konkretnym dniu oskarżony jechał ustalonym pojazdem, co do którego był obowiązany upewnić się przed rozpoczęciem jazdy, w jakim stanie technicznym się znajduje i co do którego wyjaśnił, że rzeczywiście wiedział o jego usterkach.

Po drugie, w tym kontekście nie miało znaczenia to, czy W. M. i J. T. wiedzieli o ogólnym stanie technicznym autobusu M. numer rejestracyjny (...), jak również jaki był stan wiedzy J. T. i K. T. o stanie tego pojazdu bezpośrednio przed relevantnym kursem. Sąd I instancji nie rozpatrywał bowiem ich odpowiedzialności karnej. Podkreślić należy, że nawet z wyjaśnień samego oskarżonego wynikała jego wiedza o stanie technicznym pojazdu. Podczas przesłuchania w dniu 26 czerwca 2013 roku oskarżony wyjaśnił, że wiedział w dniu 18 lutego 2013 roku, jeszcze przed katastrofą, że hamulce i sprzęgło są niesprawne i że autobus nie ma systemu (...). Z jego obszernych wyjaśnień wynika *expressis verbis* że problem z hamulcami był problemem stale występującym - i to mimo kolejnych napraw - a nie problemem, który zaskoczył nagle oskarżonego w trakcie jazdy. Oskarżony wyraził się kategorycznie, że kolejne naprawy tych hamulców nie dawały żadnych rezultatów. Dopiero w kolejnych wyjaśnieniach zmienił swoją wersję. Zmianę tę należało ocenić jako niewiarygodną. Oskarżony nie próbował nawet wytłumaczyć z czego wynikała zmiana jego wyjaśnień. Jeszcze raz należy podkreślić, że ze względu na ostatecznie ustaloną przez Sąd regułę ostrożności, którą oskarżony miał naruszyć, kwestia jego wiedzy co do stanu technicznego pojazdu nie zdecydowała o przypisaniu mu odpowiedzialności karnej z art. 173 §2 k.k.

W drugim zarzucie apelacji, skarżący zarzucił naruszenie art. 7 k.p.k. w związku z art. 201 k.p.k. i art. 424 §1 pkt. 1 k.p.k. Do naruszenia tych przepisów miało dojść, zdaniem skarżącego, na skutek braku rzetelnej i wszechstronnej oceny "czterech opinii biegłego", co doprowadziło do błędnego ustalenia, że oskarżony naruszył zasadę bezpiecznej prędkości.

Zarzut ten jest oczywiście chybiony i to z następujących powodów. Przyjmuje się powszechnie, że jeżeli dowód z opinii jest przekonujący i zrozumiały dla sądu, który to obiektywnie i trafnie uzasadnił, to fakt, że dowód ten nie jest przekonujący lub zrozumiały dla strony procesowej, nie może stworzyć podstawy do stosowania przepisu art. 201 k.p.k. (zob. wyrok Sądu Apelacyjnego w Poznaniu, z dnia 11 września 2014 r., II AKa 134/14). W uzasadnieniu Sąd Rejonowy wskazał powody, dla których uznał, że opinia główna i opinie uzupełniające biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków są jasne, pełne i nie zawierają sprzeczności. Wśród tych powodów Sąd I instancji wymienił to, że kolejne opinie zostały sporządzone przez osobę, która posiadała wiedzę specjalną w dziedzinie, której opiniowała, i że opinie te są spójne z pozostałym zgromadzonym w sprawie materiałem dowodowym, zaś rozumowanie biegłego jest logiczne.

Sąd Okręgowy podziela tę ocenę, pragnąc dodatkowo podkreślić, że biegły udzielił wyczerpującej odpowiedzi na wszystkie postawione biegłemu pytania, również te, które zostały zadane na wniosek obrońcy oskarżonego. Co istotne, biegły został również szczegółowo przesłuchany. W toku przesłuchania zarówno oskarżony, jak i jego obrońca, zadawali pytania, na które biegły w sposób zrozumiały, przekonujący i spójny odpowiedział.

Obrońca oskarżonego, wdając się samodzielnie w spekulacje myślowe natury specjalistycznej, doszedł w rezultacie do przekonania, że wnioski natury ściśle fachowej i to w dziedzinie, w której z natury rzeczy sądowi i stronom merytorycznie brakuje wiadomości specjalnych, są błędne. Obrońca miał prawo do zawarcia tych spekulacji w apelacji. Pozbawione są one jednak jakiegokolwiek siły przekonywania biorąc pod uwagę kryteria określone w art. 7 k.p.k. i treść opinii biegłego. Opinia biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadku, na którą składa się pisemna opinia główna, pisemne opinie uzupełniające oraz opinia złożona ustnie w toku przesłuchania, jest jasna ponieważ jej wnioski końcowe są logiczne i znajdują oparcie tak w przeprowadzonym materiale dowodowym, jak i w przeprowadzonych przez biegłego badaniach. Wydawanie kolejnych uzupełniających opinii przez biegłego nie było związane z jego uchybieniami czy niezrozumiałością opinii, ale wiązało się z dynamiką postępowania karnego, w szczególności zaś z sukcesywnym gromadzeniem i uzupełnianiem materiału dowodowego. Co prawda podczas sporządzenia pierwszej opinii pisemnej biegły oparł się na zeznaniach oskarżonego, złożonych przez niego, kiedy był jeszcze świadkiem, ale błąd ten został konwalidowany przy sporządzaniu przez niego kolejnej uzupełniającej opinii, kiedy opierał się już na wyjaśnieniach złożonych przez oskarżonego. Zauważyć przy tym należy, że w istotnym dla sporządzenia opinii zakresie wyjaśnienia oskarżonego złożone w dniu 26 czerwca 2013 roku stanowią de facto powtórzenie jego wcześniejszych zeznań złożonych w charakterze świadka. Ponadto, pomimo sporządzenia opinii w kilku dokumentach, ostateczne wnioski biegłego są zrozumiałe. Z bardzo szerokich i szczegółowych rozważań i badań biegłego wynika jednoznaczny wniosek, że do ocenianego zdarzenia drogowego, zakwalifikowanego jako katastrofa, doszłoby bez względu na to, czy system hamulcowy byłby sprawny, czy nie. Ustalona przez biegłego prędkość autobusu wynosiła bowiem 64-65 km/h. Wskazany zakres prędkości - z uwagi na przebieg zakrętu, tor jazdy wybrany przez oskarżonego i oblodzenie jezdni - musiał skutkować utratą stateczności ruchu. W tych warunkach oskarżony, aby bezpiecznie pokonać zakręt, powinien był poruszać się z prędkością do 30 km/h. Opinia biegłego jest przekonująca również dlatego, że biegły wykonał analizę nie tylko dla oblodzonej, ale również dla mokrej nawierzchni. Analiza ta wykazała, że utrata stateczności ruchu przy prędkości 60 km/h była realna również przy mokrej nawierzchni. Równocześnie biegły wskazał, że prędkość jazdy nie była wynikiem wadliwości układu hamulcowego, ale świadomej decyzji oskarżonego.

Zupełnie dowolną i nieprzekonującą polemiką są argumenty obrońcy, że biegły wadliwie wyliczył prędkość autobusu. Głównym argumentem linii obrony w tym zakresie była okoliczność, jakoby tachograf wadliwie zarejestrował prędkość. Sąd odwoławczy pragnie w tym miejscu zwrócić uwagę na twierdzenie biegłego, że tachograf i prędkościomierz są powiązаныmi elementami. Nie ma więc sytuacji, w której te dwa urządzenia wskazywałyby prędkość odmiennie. Do zawyżenia prędkości na tachografie mogłoby dojść tylko wtedy, gdyby sam prędkościomierz tę prędkość zawyżał. Sąd Okręgowy podziela ocenę dokonaną zarówno przez biegłego, jak i przez Sąd Rejonowy, że nieprawdopodobnym jest to, aby w chwili wypadku prędkościomierz wskazywał inną prędkość niż tę, z którą w rzeczywistości poruszał się oskarżony. Po pierwsze podczas składania wyjaśnień w dniu 26 czerwca 2013 roku oskarżony szczegółowo wymienił liczne usterki występujące w autobusie. Wśród nich nie wymienił wad prędkościomierza. Wskazał za to przybliżoną prędkość, z którą poruszał się na trasie (45-50 km/h). Po drugie, w świetle zasad doświadczenia życiowego - na co zresztą trafnie uwagę zwrócił biegły - nieprawdopodobne jest, aby przedsiębiorstwo komunikacyjne tolerowało zepsuty licznik prędkości. Jest to bowiem usterka łatwa do naprawienia, zaś wadliwe wskazania prędkościomierza nie tylko uniemożliwiają kierowcy bezpieczne kierowanie autobusem, ale również uniemożliwiają rozliczenie zużytego paliwa i zweryfikowanie przejechanej trasy. Ponadto wielkość prędkości była również przez biegłego weryfikowana na podstawie śladu hamowania kół. Tachograf nie był więc jedynym probierzem prędkości.

Trzeci zarzut apelacji, błędnego ustalenia okoliczności stanowiących podstawę rozstrzygnięcia, stanowi w istocie powtórzenie będące luźnym konglomeratem pierwszego oraz drugiego zarzutu. W tym kontekście pozostaje więc aktualna argumentacja Sądu Okręgowego odnosząca się właśnie do tych dwóch zarzutów. Jak już wcześniej wskazano,

prawidłowo dokonana ocena wyjaśnień oskarżonego prowadzi do jednoznacznego wniosku, że wiedział on o stanie technicznym kierowanego przez niego pojazdu. W swoich wyjaśnieniach z dnia 26 czerwca 2013 roku oskarżony nie tylko wprost przyznał, że wiedział, iż hamulce są niesprawne, ale nadto wyjaśnił, że jazda z niesprawnymi hamulcami była jego stałą praktyką i to nie tylko w przypadku kursów autobusem numer (...). Wszystkie autobusy, za wyjątkiem jednego kursującego do L., którymi kierował oskarżony miały niesprawne hamulce. Hamulce były przy tym wielokrotnie poddawane nieskutecznym naprawom, o czym oskarżony również wiedział. Ponadto oskarżony nie tylko był świadomy, że autobus nie miał (...), ale wskazał również, że wie nawet dlaczego system (...) zdemontowano. Oskarżony był więc dobrze zorientowany w materii stanu technicznego kierowanego przez niego pojazdu. W związku z tym uznać należy, że ocena wyjaśnień oskarżonego dokonana przez Sąd Rejonowy oraz poczynione na tej podstawie ustalenia są prawidłowe.

Zdziwienie musi budzić kwestionowanie przez obrońcę ustalenia, że nadmierna prędkość autobusu była wynikiem świadomej decyzji oskarżonego. Podnosząc twierdzenie, że nadmierna prędkość była wynikiem stanu technicznego pojazdu, obrońca w istocie doprowadził do sprzeczności stawianych przez siebie zarzutów. Z jednej strony kwestionował bowiem ustalenia biegłego, że prędkość była nadmierna, a z drugiej strony przyznawał, że rzeczywiście prędkość ta była nadmierna, ale nie na skutek działań oskarżonego. Warto przy tym zauważyć, że obrońca nie zastosował tutaj formuły zarzutu ewentualnego. Odnosząc się do tego zarzutu wskazać jedynie należy, że biegły w sposób prawidłowy i nie budzący wątpliwości wskazał, że materiał dowodowy, w tym m.in. zapis tachografu, wskazuje, że w chwili wypadku oskarżony poruszał się z taką a nie inną prędkością na skutek własnej decyzji, a nie na skutek usterek pojazdu.

Sąd Rejonowy prawidłowo również ustalił powiązanie kauzalne między wypadnięciem z trasy a przewróceniem się autobusu. Nawet gdyby uznać, że przemieszczenie się pasażerów było jedną z przyczyn przewrócenia się autobusu, to i tak nie doprowadziłoby to do zerwania związku przyczynowego między utratą przez oskarżonego kontroli nad samochodem a jego przewróceniem się. Takie twierdzenia obrońcy w rzeczywistości wskazują, że nie rozumie on zasad, na podstawie których w prawie karnym ustala się powiązania kauzalne. Aby ustalić związek przyczynowo-skutkowy "należy ustalić związek pomiędzy naruszeniem (...) określonej reguły bezpieczeństwa a zmaterializowaniem się samego zdarzenia, zaistnieniem skutku, polegającym na tym, że sprawca narusza tę regułę ostrożności, która miała zapobiec realizacji czynu zabronionego na tej drodze, na której w rzeczywistości on nastąpił" (zob. postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 20 maja 2010 r., II KK 306/09). W tym kontekście wystarczy odpowiedzieć sobie na pytanie, czy normalnym następstwem przemieszczania się pasażerów jest przewrócenie się autobusu, z którego usiłują oni wysiąść. Na tak postawione pytanie należy udzielić odpowiedzi negatywnej. Przemieszczenie się pasażerów nie pozostaje w adekwatnym związku przyczynowym ze skutkiem w postaci wywrócenia się pojazdu. Do przewrócenia się autobusu doszło dlatego, że oskarżony naruszył regułę ostrożności w ruchu lądowym (bezpieczna prędkość dostosowana do warunków drogowych), stracił panowanie nad pojazdem i wypadł z trasy. W kontekście przypisania skutku wystarczające jest posłużenie się teorią obiektywnego przypisania skutku i stwierdzenie, że do przewrócenia się pojazdu nie doszłoby wtedy, gdy oskarżony dostosowałby prędkość do warunków na drodze. Nie wypadłby wtedy z trasy. Przemierzający się pasażerowie nie tylko nie naruszyli żadnej reguły ostrożności, ale postępowali właśnie zgodnie z tymi regułami, próbując wyjść z pojazdu, który uległ poważnemu wypadkowi.

Błąd w ustaleniach faktycznych przyjętych za podstawę orzeczenia, to błąd, który wynika bądź to z niepełności postępowania dowodowego (tzw. błąd "braku"), bądź też z przekroczenia granic swobodnej oceny dowodów (błąd "dowolności"). Może on więc być wynikiem nieznamości określonych dowodów lub nieprzestrzegania dyrektyw obowiązujących przy ocenie dowodów, wynikających z art. 7 k.p.k. (T. Grzegorzczak, Komentarz do art. 438 kodeksu postępowania karnego (Dz.U.97.89.555), [w:] T. Grzegorzczak, Kodeks postępowania karnego. Komentarz, Zakamycze, 2003, wyd. III.)

Odnosząc powyższe do realiów niniejszej sprawy należy zauważyć, iż zaskarżony wyrok Sądu Rejonowego w Chodzieży nie jest obciążony ani błędem braku, ani błędem dowolności. Sąd Rejonowy przeprowadził bowiem wszystkie dowody, istotne dla ustalenia stanu faktycznego sprawy, a ocena przeprowadzonych dowodów została dokonana przy zastosowaniu wyrażonej w art. 7 k.p.k. zasady swobodnej oceny. Przekonanie Sądu Rejonowego o wiarygodności lub

niewiarygodności określonych dowodów pozostawało pod ochroną zasady wyrażonej w art. 7 k.p.k. albowiem zostały spełnione warunki: ujawnienia całokształtu okoliczności sprawy (art. 410 k.p.k.) w granicach respektujących zasadę prawdy obiektywnej (art. 2 par. 2 k.p.k.), rozważenia wszystkich okoliczności zgodnie z zasadą określoną w art. 4 k.p.k. oraz wyczerpującego i logicznego - z uwzględnieniem wskazań wiedzy i doświadczenia życiowego - uzasadnienia przekonania sądu (art. 424 par. 1 pkt 1 k.p.k.). (por. wyrok SN 23 lipca 2003 r., sygn. akt V KK 375/02, Prokuratura i Prawo z 2004, Nr 1, poz. 6). Prawidłowość oceny materiału dowodowego i ustaleń faktycznych należy przy tym oceniać na podstawie całości uzasadnienia a nie jedynie fragmentów wyrwanych z kontekstu. W związku z tym nie miała znaczenia sprzeczność na stronie 2. uzasadnienia, gdzie Sąd Rejonowy wskazał równocześnie, że stan techniczny pojazdu mógł mieć wpływ na zaistnienie wypadku drogowego oraz, że usterki występujące w pojeździe nie miały bezpośredniego wpływu na wystąpienie wypadku. Z dalszego toku rozumowania przedstawionego w uzasadnieniu wynika bowiem bez żadnych wątpliwości, że Sąd I instancji, idąc za oceną dokonaną przez biegłego, ustalił, że stan techniczny nie miał wpływu na zajście katastrofy.

Mając zatem na względzie powyższe, Sąd Odwoławczy w żadnym zakresie nie podzielił argumentów przedstawionych przez obrońcę oskarżonego we wniesionej apelacji.

Ponieważ apelacja obrońcy oskarżonego skierowana została przeciwko całości rozstrzygnięcia, Sąd Odwoławczy z urzędu na podstawie art. 447 § 1 k.p.k., dokonał także oceny kary, wymierzonej oskarżonemu L. M. (1) przez Sąd Rejonowy w Chodzieży.

Analizując zatem zaskarżony wyrok pod względem rodzaju i wysokości wymierzonych oskarżonemu kar pozbawienia wolności i grzywny, Sąd II instancji pragnie podnieść, iż Sąd Rejonowy w Chodzieży, właściwie zastosował dyrektywy wymiaru kary ujęte w przepisie art. 53 k.k. i trafnie uzasadnił ich zastosowanie. Przede wszystkim Sąd Rejonowy trafnie zidentyfikował zarówno wiodącą okoliczność obciążającą (kierowanie pojazdem mimo świadomości, że jest on niesprawny technicznie) jak i wiodącą okoliczność łagodzącą (niekaralność oskarżonego). Za prawidłowe należy również uznać orzeczenie w zakresie zastosowania środka probacyjnego w postaci warunkowego zawieszenia oraz zastosowanego w jego ramach okresu próby a także wymierzonej kary grzywny.

O kosztach postępowania odwoławczego Sąd Okręgowy orzekł, jak w punkcie II wyroku, zasądzając na podstawie art. 636 § 1 k.p.k. i art. 627 k.p.k. od oskarżonego na rzecz Skarbu Państwa koszty sądowe za postępowanie odwoławcze, w tym opłatę za II instancję w kwocie 400 złotych.

/L. M. (2)/ /M. Z./ /S. J./