

## UZASADNIENIE

### ***Apelacja obrońcy jest bezzasadna.***

Zarzut błędu w ustaleniach faktycznych oraz błędnej oceny dowodów nie zasługuje na uwzględnienie. Sąd Rejonowy prawidłowo ustalił stan faktyczny w oparciu o rzetelnie i wszechstronnie oceniony materiał dowodowy. Każdy istotny dowód zgodnie z dyspozycją art. 410 kpk został poddany analizie i oceniony w kontekście innych, powiązanych z nim dowodów. Ocena materiału dowodowego dokonana przez Sąd Rejonowy jest obiektywna, prawidłowa, zgodna z zasadami logiki i doświadczenia życiowego, oparta o całokształt ujawnionego na rozprawie materiału dowodowego i jako taka korzysta z ochrony jaką daje art. 7 kpk. Sąd Okręgowy nie będzie w tym miejscu tej oceny i tych ustaleń powielał, albowiem wobec doręczenia stronom odpisu uzasadnienia zaskarżonego wyroku analiza ta powinna być im znana - dość powiedzieć, że Sąd odwoławczy aprobuje dokonaną przez Sąd Rejonowy ocenę dowodów oraz oparte na niej ustalenia faktyczne.

Nie doszło w tej sprawie również do żadnego naruszenia prawa materialnego, a zarzuty z tym związane nie są zasadne.

W szczególności chybione są zarzuty dotyczące opinii biegłych sądowych z Instytucji Specjalistycznej – Biura Ekspertów Sądowych w L., opinie opracowane przez ten zespół ( w tym opinie uzupełniające przeprowadzone na etapie odwoławczym ) są pełne, logiczne, rzetelne, tłumaczące postawione zagadnienia w sposób fachowy i zrozumiały i nie budzą żadnych wątpliwości Sądu Okręgowego. Zaznaczyć w tym miejscu należy, że dopuszczanie przez Sąd odwoławczy aż dwóch opinii uzupełniających było spowodowane przedstawianiem przez obronę opinii prywatnych ( trzech opinii opracowanych przez dwóch ekspertów), biegli sądowi odnieśli się do tych opracowań wykazując ich nierzetelność ( będzie to jeszcze omawiane).

Tym samym chybione są zarzuty związane z oddaleniem wniosku dowodowego o przeprowadzenie dowodu z opinii innych biegłych sądowych, w tym zgłoszonego na ostatniej rozprawie apelacyjnej wniosku o dopuszczenie dowodu z opinii Instytutu Ekspertyz Sądowych im. Prof. dra J. S. w K., apelant nie wykazał okoliczności z art. 201 kpk, które by za taką potrzebą przemawiały. W polskiej procedurze karnej nie przeprowadza się dowodów z opinii biegłych na życzenie strony niezadowolonej z wniosków wpływających z dotychczasowych ekspertyz, a tylko wtedy, gdy strona wykaże wady ujawnionej opinii, co nie miało miejsca.

W szczególności, jeżeli chodzi o szerokość drogi w miejscu, w którym doszło do inkryminowanego zdarzenia ( obrona na pierwszej rozprawie apelacyjnej okazała wykonane w porze letniej zdjęcia z przymiarem, na której szerokość ta różniła się od szerokości przyjętej przez Sąd Rejonowy – k. 471), to z uwagi na zalegający na poboczach śnieg w chwili wypadku miała ona faktyczną szerokość 50 cm, co wykazano zarówno w protokole oględzin miejsca zdarzenia wykonywanych w dniu wypadku, jak i na zdjęciach wykonanych bezpośrednio po wypadku, które zostały poddane analizie w pierwszej uzupełniającej opinii w/w instytutu przeprowadzonej na etapie odwoławczym ( k. 481). Dlatego słuszna jest teza, że przyjęcie tej wartości nie miało wpływu na wnioski końcowe opinii, mimo, że w okresie letnim, po ustąpieniu śniegu z poboczy, okazało się, że rzeczywista szerokość asfaltu w tym miejscu wynosi 55 cm. Poza tym, paradoksalnie, większa szerokość drogi wpływałaby niekorzystnie na ustalenia co do sprawstwa oskarżonej, albowiem okazałoby się, że miała większy zapas odległości dzielący jej samochód od przeciwległego pasa ruchu, na który zjechała doprowadzając do zderzenia z prawidłowo jadącym po swoim pasie ruchu samochodem pokrzywdzonego.

Jeżeli chodzi o zarzuty związane z brakiem ujawnienia i pominięciem w rozważaniach Sądu Rejonowego pierwszej opinii prywatnej eksperta ds. rekonstrukcji wypadków J. B. ( k. 467 – 470), to zostało to konwalidowane przez Sąd Okręgowy, który opinie tę ujawnił, przeanalizował ją, a także zlecił biegłym sądowym z w/w instytutu ustosunkowanie się do niej w opinii uzupełniającej przeprowadzonej na etapie postępowania odwoławczego ( nota bene, ta opinia prywatna nie została załączona do apelacji, przedstawiono ją dopiero na rozprawie apelacyjnej, co spowodowało konieczność jej odraczenia i wpłynęło na wydłużenie postępowania).

Pierwsza opinia prywatna autorstwa J. B. ( bo w sprawie na etapie odwoławczym przedstawiono w sumie trzy takie ekspertyzy) nie wytrzymuje krytyki - przyjęto w niej wbrew oczywistym faktom, że samochód pokrzywdzonego mógł zjechać na pas jazdy samochodu oskarżonej, bo pokonywał zakręt, stwierdzono, że samochód oskarżonej nie mógł zostać wyrzucony na zakręcie bo nie wypadł wcześniej z poprzednich łuków drogi – wszystkie te dywagacje snuje się w owym prywatnym dokumencie w oderwaniu od rzeczywistego kształtu drogi w miejscu zdarzenia oraz z pominięciem wniosków wynikających z powypadkowego położenia pojazdów.

Ponieważ w/w „pierwsza” opinia prywatna została dosłownie zmiażdżona w przeprowadzonej na etapie odwoławczym i ujawnionej na kolejnej rozprawie apelacyjnej pierwszej z dopuszczonych w drugiej instancji opinii uzupełniających biegłych sądowych z Biura (...) w L. ( opinia uzupełniająca numer 03/06/2019 zawarta na k. 479 – 502), obrona przedstawiła ( wykorzystując czas dany przez los, tak się bowiem przypadkiem złożyło, że oskarżona na tej rozprawie wniosła o wyłączenie sędziów, co spowodowało konieczność jej odroczenia –vide k. 511 v) drugą opinię prywatną, tym razem opracowaną przez eksperta Z. Ż..

Druga z opinii prywatnych tym razem autorstwa w/w Z. Ż. ( zawarta na k. 547 – 574) nie dość, że powieli błędy pierwszej co miejsca wypadku i ukształtowania drogi, to doszło w niej do ewidentnej manipulacji materiałem dowodowym. Otóż autor tego opracowania, ekspert Z. Ż., przyjął sobie z sufitu ( bo z żadnego dowodu to nie wynikało), oderwane od realów sprawy prędkości obu samochodów, tak, aby pasowało mu to do wniosków opinii i przedstawionej przez niego symulacji. Otóż założył dla samochodu O. prędkość 18 km/h ( mimo, że licznik tego pojazdu zatrzymał się na 50 km/h, do czego zresztą prywatny ekspert w swoim pierwszym opracowaniu się ani słowem nie odnosi) oraz dla samochodu M. (...) km/h ( mimo, że oskarżona wyjaśniała, że jechała z prędkością znacznie większą, tj. 40 km/h – vide k. 268, oraz, że nie doszło do istotnej utraty prędkości przed zderzeniem bo nie zdążyła hamować). Wszystko wskazuje na to, że działający na prywatne zlecenie ekspert „dorobił” dane pasujące mu do analizy i wkleił je w oderwaniu od rzeczowych dowodów ( zatrzymany prędkościomierz pojazdu O.), a nawet od wyjaśnień płacącej za tę „ekspertyzę” oskarżonej – nie pasowała ekspertowi prędkość, jaką klientka deklarowała, to wymyślił sobie inną. Urąga to zasadom rzetelności i obiektywizmu, całkowicie dyskredytuje to w/w dokument i wnioski z niego wypływające.

W dodatku biegli sądowi z Biura (...) w L. odnosząc się do tej prywatnej analizy w drugiej na etapie odwoławczym opinii uzupełniającej ( opinia uzupełniająca numer 13/09/2019 zawarta na k. 595 – 625 – zaznaczyć należy, że była to opinia instytutu sporządzona i podpisana przez dwóch biegłych sądowych ) wykazali, że założone przez eksperta Z. Ż. prędkości nie mogłyby doprowadzić do tak istotnych uszkodzeń obu pojazdów, z jakimi mieliśmy do czynienia w niniejszej sprawie. Niepoważne jest wręcz wyprowadzenie wniosków przez eksperta Z. Ż. co do miejsca kolizji na podstawie rozrzuconych śladów rzeczowych, a w szczególności argumentowanie w oparciu o umiejscowienie największego skupiska tych śladów ( oznaczonego w opracowaniu dużą owalną plamą koloru czerwonego), skoro na zdjęciach widać, że jest to kupa złomu usypana tam ze szczątków obu pojazdów zagarniętych z jezdni przez strażaków z nieustalonego obszaru i miejsca i zebranych przez nich na w miarę schludną kupkę – a zatem nie jest to ślad powstały na skutek sił działających w momencie zderzenia się pojazdów i nie może prowadzić do żadnych wiarygodnych wniosków jeżeli chodzi o miejsce zderzenia. Natomiast w/w ekspert, mimo, że zajął się analizowaniem zdjęć pod kątem śladów rzeczowych, w pierwszym opracowaniu przeoczył lub przemilczał istnienie plamy płynów eksploatacyjnych widocznej na tych zdjęciach. Będzie to jeszcze omawiane, w każdym razie biegli sądowi w drugiej z opinii uzupełniających wykazali, że gdyby nałożyć ruch pokolizyjny pojazdów przedstawiony w analizie eksperta Z. Ż. na ujawnioną plamę z płynów eksploatacyjnych, które wyciekły z pojazdu O. na drogę w momencie zderzenia, to okazuje się, że oba pojazdy omijają to miejsce, co dowodzi, iż analiza ta jest błędna, a pojazdy poruszały się tak, jak wykazano to w opinii sądowej.

Ekspert Z. Ż. wydał jeszcze jedną prywatną opinię, próbując odnieść się do w/w opinii uzupełniającej numer 13/09/2019 Biura (...) w L. ( vide k. 653 – 658), ale nie zawarł w tym dokumencie żadnych przekonujących argumentów. Próbował przekonać, że nie należy odnieść się do śladów jako całości nie dostrzegając, że szczątki znalezione na pasie ruchu samochodu M. były w znacznym stopniu rozrzucone (wykazywali to biegli sądowi), co wskazuje na ich wtórne przemieszczenie, oraz próbując zaklinać rzeczywistość co do ujawnionej na pasie ruchu O.

plamy po płynach eksploatacyjnych. W szczególności poddawał w wątpliwość pochodzenie tej plamy od samochodu O. w wyniku zderzenia - a niby skąd i jak się tam inaczej znalazła ?. Twierdził, że nie jest znany kształt tej plamy i umiejscowienie względem jezdni – podczas gdy na zdjęciach wyeksponowanych przez biegłych sądowych widać to doskonale ( k. 621 – 623) – Sąd to jeszcze dokładniej omówi w dalszej części uzasadnienia. Upierał się, że jego zdaniem śnieg na poboczu nie był ubity, co powinno umożliwić powstanie śladów tarcia opon M. – ale nie odniósł się do możliwości zatarcia tych jakże ulotnych śladów w czasie akcji ratunkowej oraz do argumentu biegłych sądowych o skręceniu koła M. co mogło spowodować brak takich śladów (będzie to jeszcze omawiane). Perorował, że prędkości przyjęte przez biegłych sądowych rzędu 50 km/h są „absurdalnie wysokie w występujących warunkach” nie dostrzegając, że to przyjęte przez niego prędkości 25 km/h i 18 km/h są po pierwsze absurdalnie niskie ( są to prędkości osiągalne przez rowerzystów), a po drugie nie mają żadnego odzwierciedlenia w materiale dowodowym i nie tłumaczą skali uszkodzeń obu pojazdów. Ekspert próbował dyskredytować oczywiste wnioski wypływające z tych uszkodzeń, sugerując zły stan techniczny samochodu O., jego wiek, wcześniejsze uszkodzenia, skorodowanie i wtórne uszkodzenia w wyniku akcji ratowniczej. Niestety po pierwsze, nie wziął tu pod uwagę ( albo przemilczał), że przód O. został dosłownie zmiążdżony, deformacji uległ dach, podłoga, itd.- nie wydaje się, aby akcja ratownicza strażaków polegała na miażdżeniu elementów pojazdu, w tym jego chłodnicy, której praktycznie po uderzeniu nie było, oraz deformowaniu podłogi pojazdu. Po drugie, ekspert zestawiając samochód O. jako stary wrak i samochód M. jako nowy cud techniki przemilcza, że to cudo również uległo dramatycznym uszkodzeniom ( błotnik przedni lewy zdeformowany, zgięty w kierunku silnika i skrócony o około 10 cm, cofnięcie koła do tyłu, rozerwanie przewodów hamulcowych, uszkodzona lewa przedłużnica, zdeformowana pokrywa silnika, wystrzelenie poduszek powietrznych i kurtyn, zdeformowanie chłodnicy, zerwanie silnika z mocowań i przemieszczenie go do tyłu wraz ze skrzynią biegów, skrzynia ta dosłownie wyleciała do wnętrza pojazdu i spoczywała na podłożu – vide opinia techniczna k. 141 – 157). Założenie, że Sąd uwierzy, iż do takich deformacji obu pojazdów ( w tym nowego i nieskażonego korozją M. oskarżonej) może dojść przy prędkości składowej 43 km/h ( 25 + 18) graniczy co najmniej z naiwnością. Ekspert negował możliwość zatrzymania się prędkościomierza O. na wskazaniu prędkości kolizyjnej, ale nie wytłumaczył, czemu w takim razie licznik ten na tej prędkości się zatrzymał ( skoro według wyводу eksperta nie powinien wskazać po rozbiciu samochodu żadnej). Snuł nie mające żadnego pokrycia w dowodach hipotezy na temat wpadnięcia przez samochód O. na łysych letnich oponach w poślizg nie dostrzegając, że przy braku jakiegokolwiek obiektywnej przesłanki pozwalającej na przyjęcie podejmowania przez pokrzywdzonego opisywanych przez eksperta manewrów są to czystej wody spekulacje. Opisywał działanie systemów (...) i (...) w samochodzie M. nie dostrzegając, że nie doszło do sytuacji, w której mogły one zadziałać i spełnić swą rolę.

Opinie prywatne (wszystkie trzy) nie tłumaczą w logiczny sposób, jak mogłoby dojść do zjechania samochodu O. na tor jazdy samochodu M., nie oddają rzeczywistego ruchu pokolizyjnego pojazdów i ich powypadkowego położenia, snują wizję zgodne co prawda z linią obrony oskarżonej, ale oderwane od śladów rzeczowych ( w przypadku opracowania autorstwa Z. Ż. nawet oderwane od wyjaśnień oskarżonej) i niezgodne z prawami fizyki, dlatego należało te ekspertyzy odrzucić.

Przecież, wbrew tezm prywatnych opinii, samochód pokrzywdzonego znajdował się z perspektywy jego kierunku jazdy na prostym odcinku drogi ( dopiero zbliżał się do zakrętu w lewo patrząc w jego kierunku jazdy), zatem na ten pojazd nie działały żadne siły fizyczne mogące wpłynąć na tor ruchu i wyrzucić go na przeciwny pas. Natomiast oskarżona zbliżała się do ( patrząc z jej perspektywy) ostrego zakrętu w prawo, co spowodowało na oblodzonej nawierzchni wyrzucenie prowadzonego przez nią samochodu na lewy pas ruchu i w konsekwencji doprowadziło do zderzenia pojazdów. Stało się tak, gdyż poruszała się z prędkością co prawda administracyjnie dozwoloną, ale niebezpieczną w tych warunkach atmosferycznych i niedostosowaną do realów drogowych, w szczególności prędkość, która pozwalałaby jej na zapanowanie nad pojazdem wynosiła 40 km/h, a ona poruszała się z prędkością około 53 km/h, co doprowadziło do utraty panowania nad pojazdem i niekontrolowanego zjazdu na przeciwny pas ruchu ( opinia k. 248). Wytłumaczenie faktu, że jej samochód nie wypadł z drogi wcześniej jest banalnie proste i dosyć oczywiste – poprzednie łuki drogi były bardzo łagodne, a dopiero ten, na którym doszło do zdarzenia, był ostrym zakrętem, co doskonale obrazuje bogata dokumentacja fotograficzna. Podawanie w opinii prywatnej nierzeczywistych parametrów drogi dyskredytuje tę opinię. Rzeczywisty układ drogi został w sposób skrupulatny przedstawiony w opinii sądowej

w/w instytutu, a wręcz drobiazgowo udokumentowany w opinii uzupełniającej po przeprowadzeniu przez biegłych bezpośrednich oględzin miejsca zdarzenia zweryfikowanych szczegółową dokumentacją fotograficzną.

A. zarzuca opinii w/w instytucji nierzetelność wskazując, iż na przeprowadzonej symulacji pojazd pokrzywdzonego nie znalazł się pod dokładnie takim samym kontem w stosunku do linii drogi jak to miało miejsce w położeniu powypadkowym, ale zdaje się nie dostrzegać, że gdyby prawdziwa była lansowana przez niego wersja, jakoby to samochód pokrzywdzonego zjechał na pas jazdy samochodu oskarżonej, to oba pojazdy musiałyby znaleźć się w innych miejscach i odwrócone o 180 stopni w porównaniu do rzeczywistego powypadkowego położenia. Wynika to z zupełnie innego pokolizyjnego ruchu tych pojazdów, jaki musiałyby zaistnieć, gdyby to pojazd pokrzywdzonego zjechał na przeciwległy pas ruchu i uderzył w znajdujący się na swoim pasie pojazd oskarżonej. Przeciwnie, gdyby wersja oskarżonej polegała na prawdzie, to jej samochód na skutek uderzenia przez samochód pokrzywdzonego przemieszczałby się po wypadku do tyłu na skutek odbicia i zatrzymałby się w zupełnie innym położeniu niż w rzeczywistości ( wskazuje na to symulacja – k. 292). Natomiast w rzeczywistości na skutek rozkładu sił powypadkowych przemieścił się on ruchem obrotowym w lewo, co tłumaczy jego położenie po wypadku ( odwzorowane na symulacji ze 100% zbieżnością z stanem faktycznym k. 241 - 246).

Dlatego wersja obrony nie jest możliwa w świetle praw fizyki, a opinie prywatne, która ją wspierały, jawią się jako nieobiektywne, niefachowe i oderwane od realiów przedmiotowej sprawy. Drobne przesunięcie obrysu samochodu pokrzywdzonego w stosunku do rzeczywistego powypadkowego położenia nie zmienia tego, że w opinii sądowej oddany został rzeczywisty kierunek i sposób przemieszczania się pojazdów po tym, jak zadziały na nie siły fizyczne powstałe w wyniku uderzenia samochodu oskarżonej w samochód pokrzywdzonego na jego pasie ruchu.

Nadużyciem jest podnoszony na rozprawie apelacyjnej argument, jakoby między opiniami w/w instytucji ( Biura (...) w L. ) zachodziły sprzeczności, w szczególności dotyczy to kwestii brania pod uwagę umiejscowienia na jezdni odłamków i szczątków obu pojazdów oderwanych od samochodów na skutek zderzenia. W pierwszej opinii uzupełniającej dopuszczonej na etapie postępowania apelacyjnego biegli wyjaśnili, że nie miały one znaczenia przy przeprowadzonej przez nich na etapie pierwszoinstancyjnym analizie, ta bowiem oparta była o powypadkowe położenie pojazdów i symulację komputerową ich ruchu. Istotnie, gdy zapoznamy się z analityczną częścią opinii powstałych przed wydaniem zaskarżonego wyroku, to biegli nie czynią w niej żadnych założeń opartych o ślady odłamków pozostawione na jezdni, dlatego w opinii uzupełniającej biegli zasadnie stwierdzili, że nie miało to dla sedna opinii zasadniczego znaczenia ( równie dobrze odłamków tych mogłoby w ogóle nie być). Natomiast w podsumowaniu w części opisowej pierwszych opinii jako argument dodatkowy biegli wskazali fakt, że na ustalony przez nich przebieg wypadku i miejsce zderzenia pojazdów wskazuje również rozmieszczenie szczątków na pasie ruchu samochodu pokrzywdzonego. Nie jest to sprzeczność tych opinii, w pierwszej opinii uzupełniającej przeprowadzonej na etapie odwoławczym biegli wskazali jedynie, że nawet bez tego dodatkowego czynnika nie zmieniają swojej tezy o sprawstwie i winie oskarżonej, albowiem wskazuje na to powypadkowe położenie pojazdów w połączeniu z ukształtowaniem drogi w tym miejscu i komputerową symulacją uwzględniającą ruch samochodów i działanie na nich sił w trakcie pokonywania przez samochód oskarżonej zakrętu w prawo, a następnie sił działających już po zderzeniu się pojazdów. W drugiej opinii uzupełniającej biegli z w/w instytutu tłumaczą zresztą, że w takiej sprawie i przy tak rozrzuconych szczątkach należy brać je pod uwagę jako całość – a większość ich leżała na torze pojazdu O., co już od początku wskazywało, że na torze tego pojazdu doszło do zderzenia. Kluczowy okazał się ślad w postaci plamy po płynach eksploatacyjnych, wykryty na zdjęciach przez biegłych przy pracy badawczej zleconej dopiero przy wydawaniu drugiej opinii uzupełniającej ( dopiero wtedy Sąd zlecił im próbę weryfikacji na zdjęciach każdego z fragmentów szczątków tam uwidocznionych, analiza to doprowadziła do odkrycia śladu po w/w płynach). Ślad ten znajduje się na torze ruchu pojazdu O. – będzie to jeszcze omawiane.

W nawiązaniu do powyższego chybione są również argumenty apelacji dotyczące ustaleń co do umiejscowienia opisywanych odłamków i szczątków pojazdów. Istotnie, zostały one rozrzucone w czasie akcji strażaków wyciągających pokrzywdzonego z pojazdu i zabezpieczających miejsce zdarzenia, ale prawie wszystkie znajdowały się wzdłuż pobocza na pasie ruchu pojazdu pokrzywdzonego. Uwidocznione zostało to w protokole oględzin miejsca zdarzenia, w którym obszar występowania tych śladów obrysowano linią o nieregularnym zbliżonym do eliptycznego kształcie właśnie

wzdłuż krawędzi jezdni po stronie, po której poruszał się samochód pokrzywdzonego ( vide szkic z miejsca zdarzenia k. 6). Wskazują na to również zeznania policjanta prowadzącego oględziny tego miejsca tuż po wypadku, w osobie T. T.. Przed Sądem Rejonowym mówił on o rozrzuconiu odłamków na dużej przestrzeni i na tych zeznaniach skupia się apelant ( k. 354 – 355), pomijając, że świadkowi odczytano zeznania z postępowania przygotowawczego, które w pełni potwierdził. Przecież w śledztwie zeznawał krótko po zdarzeniu, wówczas pamiętał wszystkie wykonywane czynności lepiej. Zaś w tych potwierdzonych zeznaniach świadek wyraźnie zaznaczył, że owszem występowały duże trudności w dokładnym umiejscowieniu poszczególnych odłamków, dlatego pole ich występowania zaznaczył w protokole obrysowując je linią – pole to w całości znajdowało się na torze ruchu samochodu O. (...) ( vide zeznania T. T. k. 190). Dlatego trafnie biegli wskazali jako dotatkowy argument przemawiający za tym, że to samochód oskarżonej zjechał na przeciwległy pas ruchu fakt, że wszystkie odłamki oderwane od obu samochodów znajdowały się na torze ruchu samochodu pokrzywdzonego, a więc to na jego pasie ruchu musiało dojść do zderzenia pojazdów.

Rozwijając ten wątek śladów rzeczowych uwidocznionych na zdjęciach z wypadku – w drugiej z opinii uzupełniających Biura (...) w L. przeprowadzonych na etapie odwoławczym **przedstawiono koronny argument, że do zderzenia doszło na torze ruchu samochodu O. kierowanego przez pokrzywdzonego**. Otóż na poddanych drobiazgowym oględzinom zdjęciach z miejsca zdarzenia ( po ich powiększeniu i komputerowej obróbce) biegli dostrzegli **ślady płynów eksploatacyjnych, które w chwili zderzenia wyciekły z samochodu O. i zostały w trakcie czynności strażaków posypane specjalnym środkiem neutralizującym (widać to dopiero na powiększonym i wyostrzonym zdjęciu) – w całości znajdują się one na torze jazdy samochodu O., w dodatku bliżej prawej krawędzi jezdni**. Jest to zasadniczy i kluczowy dowód na to, że do zderzenia pojazdów doszło na pasie ruchu po którym poruszał się samochód O., oraz, że to samochód M. zjechał na przeciwległy pas ruchu, zaś samochód O. poruszał się do końca ( do momentu zderzenia) swoim pasem, w dodatku tuż przy prawej krawędzi jezdni. Ślad ten ( w przeciwieństwie do innych szczątków) nie mógł zostać przeniesiony ( gdyby tak było, byłby rozmazany, rozciągnięty, a na zdjęciach wbrew dywagacjom eksperta Z. Ż. widać przesączającą się przez środek neutralizujący okrągłą kałużę o niezatartych krawędziach- vide zdjęcia na k. 621, k. 622 i k. 623). Przy nagłym zmiążdżeniu części silnika O. i dekompresji jego układów mogło dojść do gwałtownego wyrzutu tych płynów właśnie w miejscu zderzenia. Nie jest również prawdą, że nie ma żadnych śladów wycieku na szczątkach samochodu O., bo na zdjęciach widać zabrudzenia śniegu przy wraku tego samochodu.

Z tymi tezami korespondują opinie techniczne dotyczące obu pojazdów. W samochodzie O. przód został dosłownie zmiążdżony. Takiego właśnie określenia używa biegły na opisanie stanu chłodnicy tego pojazdu – **nie tyle była ona uszkodzona co zmiążdżona**, podobnie jak zbiornik płynu hamulcowego. We wraku pojazdu nie było w związku z tym ani kropli płynu chłodniczego i hamulcowego ( opinia dotycząca samochodu O. k. 126 i k. 127). Te uszkodzenia ( w zasadzie zmiążdżenia ) powstały w ułamku sekundy, w momencie zderzenia się obu pojazdów – w tym samym momencie w/w płyny eksploatacyjne musiały znaleźć jakieś ujście i na skutek olbrzymiego ciśnienia dosłownie w mgnieniu oka wystrzeliły na podłoże ( zbiorniki, w których się znajdowały zostały momentalnie zmiążdżone), dlatego znalazły się na jezdni w miejscu kontaktu obu pojazdów – na pasie ruchu pojazdu O. przy prawej krawędzi jezdni, co dobitnie i jednoznacznie wskazuje na miejsce wypadku. Dodajmy, że i w samochodzie M. w momencie zderzenia również doszło do gwałtownego wycieku płynu hamulcowego związanego z rozerwaniem przewodu hamulcowego lewego przedniego koła, na co wskazuje opinia techniczna dotycząca tego pojazdu ( k. 150). Płyny z tych obu pojazdów zostały na miejscu zdarzenia wskazując na to, że doszło do niego na skutek zjechania samochodu M. na pas ruchu, po którym przy swojej prawej krawędzi jezdni poruszał się samochód O..

Biegli sądowi z Biura (...) w L. odnieśli się również do zastrzeżenia eksperta Z. Ż. i wy tłumaczyli, że z uwagi na ubity na poboczu śnieg ( na co wskazuje dokumentacja zdjęciowa), a także akcję ratunkową, w trakcie której doszło do zatarcia większości śladów ( w tym przede wszystkim tak ulotnych i łatwych to rozniesienia jak ślady śniegu na jezdni i kołach) nie zachowały się ślady obracania się pojazdów w ruchu pokolizyjnym, dodatkowo co do samochodu M. jego ruch obrotowy zgodny był ze skrzętem kół przednich, które w położeniu powypadkowym miały pozycję nieznacznie skręconą w prawo, a więc przemieszczały się po jezdni ruchem obrotowym, co również wpłynęło na brak śladów tarcia.

Biegli z w/w instytutu prawidłowo ustalili prędkość obu pojazdów w chwili wypadku, przecież co do samochodu O. (...) wynika ona z odczytu prędkościomierza, który w momencie zderzenia się pojazdów zablokował się na wskazaniu 50 km/h. Nic nie wskazuje na to, aby był on wcześniej uszkodzony lub, aby odczyt ten został zmanipulowany, a zarzuty apelanta z tym związane mają charakter czysto polemiczny i są oderwane od realiów sprawy. Natomiast prędkość samochodu oskarżonej nie mogła być niższa, w szczególności nie mogła być to prędkość w tych warunkach bezpieczna określona na 40 km/h, albowiem wówczas jej samochód nie zostałby wyrzucony ze swego toru jazdy na skutek działania sił odśrodkowych jakim poddany został w trakcie pokonywania zakrętu. Prędkość wynikająca z symulacji (około 53 km/h) odnajduje również potwierdzenie w pierwszych relacjach oskarżonej z przebiegu wypadku, co prawda oskarżona po zapoznaniu się z opinią biegłych wyjaśniała o prędkości 40 km/h (k. 268), ale zdaniem Sądu zaniżyła ją (w tym miejscu przypomnieć należy, jak dalece odbiega od tej deklaracji twórczość eksperta Z. Ż., który przyjął diametralnie odbiegającą od realiów sprawy prędkość 25 km/h).

Przecież oskarżona składała wyjaśnienia po wydaniu opinii przez biegłego, w której prędkość bezpieczną określono na około 40 km/h, wiedziała więc, że w jej interesie jest podawanie jak najniższej prędkości – nie wyjaśniałaby zatem o prędkości 40 km/h, gdyby jechała z prędkością 25 km/h, trudno bowiem zrozumieć, czemu miałaby zawyżać rzeczywistą prędkość na swoją niekorzyść. Wyjaśniała w obecności obrońcy (podpisał się pod protokołem – k. 269), po zapoznaniu się z opinią (bo ją w swych wyjaśnieniach kwestionowała – k. 268), wiele miesięcy po zdarzeniu, mając czas na ochłonięcie, przygotowanie się. Nie da się pomylić prędkości 40 km/h z prędkością 25 km/h, bo ta druga to prędkość, jaką może rozwinąć rowerzysta i dla kierującego samochodem osobowym odczuwalna jest jako skrajnie niska, wręcz trudna do utrzymania. Dlatego przyjmowanie przez eksperta Z. Ż. prędkości tak skrajnie różnej od wyjaśnień oskarżonej stanowi jego autorską twórczość oderwaną od realiów sprawy.

Podniesiony dopiero na ostatniej rozprawie apelacyjnej zarzut do opinii biegłych sądowych, że nie załączyli oni do opinii protokołów z przeprowadzonych symulacji komputerowych jest chybiony, zaś brak takich protokołów nie stanowi braku sprawozdania z przeprowadzonych czynności w rozumieniu art. 200 § 2 pkt 5 kpk, gdyż wyczenia takie oraz przyjmowane przez biegłych parametry pozwalające na weryfikację wyczeń znajdują się w tych opiniach, tyle że nie na końcu w formie zbiorczego protokołu, tylko na poszczególnych kartach opinii w formie screenów z ekranu komputera. Jest to nawet bardziej czytelne, pozwala bowiem na weryfikację wyczeń na bieżąco, co do każdego z analizowanych momentów dynamicznego przecież zdarzenia.

Przywoływane w apelacji systemy wspomaganie kierowcy (...), (...) i E.), a w szczególności systemy (...) i (...) w jakie wyposażony był samochód oskarżonej, nie miały w tym konkretnym przypadku większego znaczenia i nie miały szans na wspomóżenie reakcji kierowcy, a tym samym pozostawały bez wpływu na inkryminowane zdarzenie, albowiem nie zabezpieczają one przed zniesieniem pojazdu w bok na skutek działania sił odśrodkowych w przypadku poruszania się – jak było w tej sprawie - na bardzo śliskiej nawierzchni (wręcz na warstwie cienkiego lodu). Wyjaśnijmy (choć w XXI wieku dla przeciętnego kierowcy powinna być to wiedza notoryjna), że system (...) zapobiega blokowaniu kół podczas intensywnego hamowania przez pulsacyjne zmniejszanie i zwiększanie siły hamowania tak, by utrzymać koło na granicy poślizgu (a więc skoro w tej sprawie do hamowania nie doszło, system ten nie odegrał żadnego znaczenia w przebiegu inkryminowanego zdarzenia). Z kolei system kontroli trakcji (...) wykrywa sytuację, w której na śliskiej nawierzchni kręci się tylko jedno z kół napędowych (wówczas system ogranicza moc silnika, a następnie włącza częściowo hamulec ślizgającego się koła i w ten sposób na śliskiej powierzchni optymalnie napędzane są wszystkie koła napędowe). (...) ten zapobiega więc tzw buksowaniu jednego z kół napędowych, co nijak się ma do realiów przedmiotowej sprawy. (...) elektronicznej kontroli stabilizacji (...) nie był na wyposażeniu samochodu oskarżonej, aczkolwiek on też nie uratowałby jej przed zjechaniem z pasa ruchu w tych warunkach i w tej sytuacji faktycznej, albowiem zastosowanie ma przy wykonywaniu nagłych manewrów polegających na gwałtownym omijaniu przeszkody (tzw „test losia”), redukując moment obrotowy silnika i przyhamowując poszczególne koła zapobiega w takich sytuacjach zjawisku nadsterowności lub podsterowności pojazdu i jego obrotowi wokół własnej osi (tymczasem w tej sprawie nie doszło do manewru gwałtownego omijania przeszkody i do obrotu pojazdu oskarżonej wokół własnej osi przed uderzeniem w pojazd pokrzywdzonego – być może system ten wspomógłby kierowcę przy próbie gwałtownego powrotu na pierwotny tor jazdy, ale są to dywagacje teoretyczne, bo jak wyżej

wspomniano nie był zainstalowany w pojeździe oskarżonej). (...) te nie mają żadnego zastosowania w sytuacji, w której samochód wszystkimi kołami napędowymi wjeżdża na lód tracąc przyczepność i zostając wypchnięty na bok z obranego kursu na skutek działania sił, których wektor skierowany jest nierównoległe do kierunku jazdy ( jak w analizowanym przypadku przy pokonywaniu na oblodzonej nawierzchni zakrętu w prawo). Ponadto wszystkie te systemy stanowią jedynie narzędzia wspomagające, a nie wyręczające kierowcę, ich funkcjonowanie nie eliminuje całkowicie niebezpieczeństwa utraty kontroli nad pojazdem i nie wyklucza możliwości spowodowania wypadku, jak dotąd bowiem nie wymyślono mechanizmu, który pozwalałby na obejście praw dynamiki newtonowskiej ( i nic nie wskazuje na to, aby w przewidywalnym czasie było to możliwe). Dlatego fakt wyposażenia samochodu oskarżonej w te instrumenty nie ekskulpuje jej i nie wyklucza możliwości zjechania przez jej pojazd na przeciwny pas ruchu podczas pokonywania ostrego zakrętu w prawo na oblodzonej nawierzchni.

Żadnego znaczenia nie miał eksponowany przez obrońcę fakt, że samochód pokrzywdzonego wyposażony był w opony letnie, albowiem w tym przypadku nie doszło ani do hamowania przez pokrzywdzonego, ani do utraty przyczepności przez koła jego pojazdu, pojazd ten jechał prostolinijnie po obranym kursie, nie wypadł z niego, zatem równie dobrze mógłby mieć płozy zamiast kół – w zaistniałej sytuacji i tak nie miałyby to wpływu na omawiany wypadek. Jak już wyżej wspomniano – sugerowanie, że pokrzywdzony mógł nagle przyhamować, lub przyspieszyć, lub skrócić kierownicą, lub koło jego samochodu zostało podbite na nierówności jezdni i tak doszło do wpadnięcia przez niego w poślizg to zwykłe spekulacje nie mające żadnego oparcia w materiale dowodowym. Nic nie wskazuje, ani nawet nie uprawdopodobnia podjęcia przed pokrzywdzonego w tym miejscu i czasie takiego manewru, oględziny jezdni nie wskazują na żadną jej nierówność.

Co do sugerowanego w apelacji naruszenia jakich przepisów prawa o ruchu drogowym przez pokrzywdzonego, to niczego takiego nie stwierdzono.

W szczególności dywagacje na temat tego, że pokrzywdzony mógł nie mieć zapiętych pasów bezpieczeństwa są snute w oderwaniu od materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie. Przecież z oględzin samochodu O. (...) i opinii technicznej wynika, że pasy te musiały być zapięte w chwili wypadku, uległy bowiem charakterystycznym odkształceniom typowym dla działania dużych sił (występujących w momencie zderzenia) na te pasy, a ściślej na ciało człowieka pasami tymi przytwierdzone do fotela kierowcy ( opinia k. 167 i k. 171). Ponadto wskazują na to zeznania jednego ze strażaków wyjmujących ciało pokrzywdzonego zakleszczone w pojeździe w osobie Z. K. ( k. 353), który akurat zwrócił uwagę na ten fakt i go zapamiętał. Pozostali strażacy tego nie zapamiętali, ale też nie negowali takiej możliwości, po prostu zajmowali się akurat innymi aspektami związanymi z udzielaniem pomocy, zaś Z. K. w ramach swych czynności ratowniczych zajął się pasami i dlatego to pamiętał.

Podobnie nie mające żadnego oparcia w materiale dowodowym jest twierdzenie, jakoby pokrzywdzony rozmawiał przez telefon komórkowy w czasie zdarzenia. Przecież rozmawiał z żoną krótko, rozmowa ta zakończyła się normalnie, nie została brutalnie przerwana przez żadne nagłe zdarzenie. Rozmowa ta zaczęła się o godzinie 9.08 ( k. 46), trwała chwilę, a do wypadku doszło około 9.20 ( k. 1), zatem po jej zakończeniu. Nic nie wskazuje na to, żeby pokrzywdzony prowadził jakąś kolejną rozmowę w chwili wypadku – ale nawet gdyby tak było, to przecież i tak nie miałyby to żadnego wpływu na jego przebieg, albowiem polegał on na nagłym zjechaniu przez samochód oskarżonej na przeciwny pas ruchu, a pokrzywdzony w tych okolicznościach i tak nie miał szansy na podjęcie jakiegokolwiek skutecznego manewru obronnego.

Również jako oczywiście bezzasadny należy określić zarzut, że nie zbadano, czy w przeszłości pokrzywdzony popełniał jakieś wykroczenie drogowe. Niby jakie może mieć to znaczenie dla określenia przyczyn i przebiegu inkryminowanego zdarzenia ? – zdaniem Sądu żadne. Pokrzywdzony w chwili wypadku nie naruszył żadnego przepisu prawa o ruchu drogowym który miałby związek z tym zdarzeniem i wpływ na jego przebieg, więc jego przeszłość w tym aspekcie jest indyferentna.

Sąd Rejonowy prawidłowo nie przyjął zeznań świadka W. J. jako oddających rzeczywisty przebieg wydarzeń, choć rzeczywiście nie wytłumaczył w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku powodów takiej oceny. Tym niemniej tego rodzaju

braki uzasadnienia nie mają wpływu na treść orzeczenia, albowiem jasne jest, że nie dano temu świadkowi wiary, zaś Sąd Odwoławczy sam w takim wypadku może dokonać analizy zeznań tego osobowego źródła dowodowego, co poniżej uczyni. Tym samym nie jest zasadny zarzut naruszenia dyspozycji art. 410 kpk, bo Sąd Rejonowy brał pod uwagę cały materiał dowodowy i nie pominął żadnego dowodu, który mógłby wpłynąć na zmianę ustaleń faktycznych. Pominięcie w uzasadnieniu omówienia przyczyn nie dania wiary świadkowi W. J. należy traktować jako słabość tego uzasadnienia, która jednak nie miała wpływu na orzeczenie i która zostanie konwalidowana przez Sąd odwoławczy.

Przechodząc zatem do oceny zeznań w/w świadka, przypomnieć należy, że wersja W. J. (pasażerki jadącej z oskarżoną) jest zbieżna z wersją oskarżonej, twierdzi ona bowiem, że to samochód O. (...) zjechał na ich pas ruchu i uderzył w prowadzony przez oskarżoną samochód. Nie jest to możliwe, albowiem jak wyżej wykazano i jak udowodniono w opiniach biegłych sądowych było dokładnie odwrotnie. Świadek W. J. jest siostrą oskarżonej i z tego powodu bierze ją w obronę, potwierdzając jej niezgodną z prawdą wersję. Poza tym, W. J. jako pasażerka samochodu prowadzonego przez oskarżoną nie kontrolowała dokładnie przebiegu jazdy, miała zupełnie inny punkt odniesienia i z jej perspektywy pojawiający się nagle przed nimi samochód był dla niej zaskoczeniem, więc nie wyczuwając, że to ich pojazd znosi na lewo odebrała sytuację jako zajechanie drogi przez O. (...). Świadek mogła nie odczuć znoszenia ich samochodu, gdyż działo się to bardzo szybko na krótkim odcinku drogi, nie mając kontroli nad pojazdem, w szczególności nie trzymając kierownicy i „nie czując drogi” mogła nie mieć dostatecznych bodźców zewnętrznych, aby właściwie rozpoznać tę sytuację. Dlatego jej wersja nie jest prawdziwa i nie mogła służyć do budowania rzetelnych i zgodnych z rzeczywistością ustaleń faktycznych.

Skoro ustalenia faktyczne Sądu Rejonowego są prawidłowe, to nie może być mowy o naruszeniu prawa karnego materialnego poprzez błędne przypisanie oskarżonej znamion przestępstwa z art. 177 § 2 kk, a zarzut ten jest bezzasadny w stopniu oczywistym, zaś podnoszenie w środku zaskarżenia jednocześnie zarzutów błędów w ustaleniach faktycznych i naruszenia prawa materialnego polegającego na subsumpcji takich ustaleń do norm prawno - karnych jawi się jako akademickie nieporozumienie.

Podnoszone w apelacji trzeciorzędne uchybienie, polegające na braku formalnego ujawnienia na rozprawie w pierwszej instancji niekwestionowanych przez strony i nie mających żadnego znaczenia w sprawie dokumentów, takich jak kserokopia dowodu rejestracyjnego pojazdu, prawa jazdy i polisy oraz świadectwa legalizacji, pozostaje bez jakiegokolwiek wpływu na treść wyroku.

Chybione są zarzuty rażącej niewspółmierności orzeczonego środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych na okres jednego roku. Oskarżona wykazała się jako kierująca samochodem nonszalancją, nadmierną wiarą we własne umiejętności oraz graniczącym z zadufaniem przekonaniem o możliwościach technicznych prowadzonego pojazdu ( wiara w to, że systemy wspomaganie kierowcy są w stanie uchronić go przed wypadkiem jest o tyle powszechna, co zgubna). Jest młodą osobą, która powinna jeszcze dojrzeć do roli kierującego pojazdami mechanicznymi. Dlatego okres rocznego zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych da jej czas na refleksję w tym temacie i wyciągnięcie właściwych wniosków, a innych uczestników ruchu drogowego zabezpieczy przez ten czas przed jej nieadekwatnymi do warunków pogodowych i komunikacyjnych zachowaniami. Ponadto obrońca nie wykazał, aby posiadanie przez oskarżoną uprawnień do kierowania pojazdami mechanicznymi było niezbędnym elementem jej życia – ani nie ma zawodu do wykonywania którego konieczne jest posiadanie prawa jazdy, ani nie ma sytuacji życiowej dla której jest to nieodzowne. Przecież mieszka i pracuje w dużym mieście, więc może dojeżdżać do pracy środkami komunikacji zbiorowej. Tym samym orzeczenie to nie nosi cech rażącej niewspółmierności.

Podsumowując - ustalenia faktyczne Sądu meriti są prawidłowe, zaprezentowana w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku ocena dowodów pełna, logiczna i zgodna z doświadczeniem życiowym, a rozstrzygnięcie zawarte w zaskarżonym wyroku jest sprawiedliwe, nie uchybiające prawu materialnemu, zaś sam wyrok zapadł bez obrazu prawa procesowego.

Na wydatki Skarbu Państwa w postępowaniu odwoławczym złożył się ryczałt za doręczenia pism procesowych w kwocie 20 złotych oraz 2273,29 zł tytułem wynagrodzenia biegłych za sporządzenie pierwszej pisemnej opinii uzupełniającej ( k. 510v) oraz 4199,22 zł za sporządzenie drugiej pisemnej opinii uzupełniającej ( k. 632).

Na podstawie art. 636 § 1 kpk Sąd zasądził od oskarżonej na rzecz oskarżycielki posiłkowej kwotę 1176 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa adwokackiego świadczonego w postępowaniu odwoławczym przez adwokata z wyboru. Zasądzając opłatę za czynności adwokata z tytułu zastępstwa prawnego, Sąd stosował stawki określone w § 15 ust. 1 w zw. z § 11 ust. 2 pkt 4 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości w sprawie opłat za czynności adwokackie z dnia 22 października 2015 r. (Dz.U. z 2015 r. poz. 1800 ze zm). Ponadto Sąd uwzględnił występowanie pełnomocnika na dwóch terminach dodatkowych i podwyższył w związku z tym wynagrodzenie o 20 % za każdy taki termin. Pełnomocnik oskarżycielki posiłkowej nie złożył zestawienia wydatków, co uzasadnia zasądzenie wydatków w minimalnej wysokości.

Sąd Okręgowy w Piotrkowie Trybunalskim na podstawie art. 636 § 1 kpk i art. 8 ustawy z dnia 23 czerwca 1973r. o opłatach w sprawach karnych (tekst jednolity: Dz. U. Nr 49, poz. 223 z 1983r. z późniejszymi zmianami) zasądził od oskarżonej na rzecz Skarbu Państwa 6492,51 zł tytułem zwrotu wydatków poniesionych w postępowaniu odwoławczym oraz wymierzył jej 330 złotych tytułem opłaty za drugą instancję. Oskarżona jest młodą zdrową osobą, pracuje i uzyskuje dochody, nie ma żadnych powodów, aby w jej wypadku odstępować od zasady ponoszenia przez skazanego kosztów procesu.

Z powyższych względów orzeczono jak w wyroku.