

Sygnatura akt III K 437/19

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 25 maja 2021 r.

Sąd Okręgowy w Poznaniu III Wydział Karny w składzie:

Przewodniczący: sędzia Paweł Spaleniak

Protokolant: Marta Przybył

przy udziale Prokuratora: Prokuratury Rejonowej Poznań-Wilda w Poznaniu Marceliny Roszkiewicz

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 02 października 2020r., 26 listopada 2020r., 09 lutego 2021r. i 13 maja 2021r. w Poznaniu

sprawy

S. S.

syna A. i I. z domu W., urodzonego (...) w P.

oskarżonego o to, że

1. w dniu 3 kwietnia 2019 r. w P. na przejeździe kolejowo-drogowym pomiędzy ulicą (...) spowodził nieumyślnie katastrofę w ruchu lądowym zagrażającą życiu i zdrowiu wielu osób - pasażerów i członków obsługi pociągu oraz mieniu w wielkich rozmiarach w ten sposób, że wjechał karetką - samochodem marki Mercedes Sprinter o numerze rejestracyjnym (...) - na przejazd kolejowo-drogowy, pomimo sygnalizacji świetlnej zakazującej wjazdu, a także pomimo zamkniętych rogatek najazdowych i zamykających się rogatek wyjazdowych, a następnie zatrzymał wspomniany samochód na torze numer 1, po którym po chwili przejechał pociąg PKP Intercity o numerze (...) relacji K. - G., w wyniku czego doszło do zderzenia karetki - samochodu Mercedes Sprinter o numerze rejestracyjnym (...) z pociągiem nr (...) relacji K. - G., którego następstwem była śmierć pasażerów karetki: A. U. i P. Ż., a ponadto na skutek tego zdarzenia zniszczeniu uległo mienie w wielkich rozmiarach w postaci taboru kolejowego i infrastruktury kolejowej o wartości nie mniejszej niż 1.638.011,47 zł

tj. o czyn z art. 173 § 2 k.k. i art. 173 § 4 k.k.

1. Oskarżonego S. S. uznaje za winnego popełnienia zrzuconego mu czynu opisanego wyżej, tj. przestępstwa z art. 173 § 2 k.k. i art. 173 § 4 k.k. i za to na podstawie art. 173 § 4 k.k. wymierza jemu karę 4 (czterech) lat pozbawienia wolności;
2. Na podstawie art. 42 § 1 k.k. orzeka wobec oskarżonego S. S. zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na okres 6 (sześciu) lat;
3. Na podstawie art. 46 § 2 k.k. zasądza od oskarżonego S. S. na rzecz oskarżycieli posiłkowych B. Ż. (1) oraz E. U., K. U. i M. U. nawiązki po 50.000 zł (pięćdziesiąt tysięcy złotych) każda;

4. Na podstawie art. 616 § 1 pkt. 2 k.p.k. i art. 617 k.p.k. w związku § 11 ust. 2 pkt. 5 i ust. 7 oraz § 15 ust. 1 i § 17 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015r. w sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz. U. z dnia 5 listopada 2015 r.) zasądza od oskarżonego S. S. na rzecz oskarżycieli posiłkowych K. U., M. U. kwoty po 1.920 zł (jeden tysiąc dziewięćset dwadzieścia złotych), oraz E. U. kwotę 2.520 zł (dwa tysiące pięćset dwadzieścia złotych) tytułem zwrotu kosztów udziału w sprawie jednego pełnomocnika z wyboru;

5. Na podstawie art. 624 § 1 k.p.k. zwalnia oskarżonego od zwrotu Skarbowi Państwa kosztów postępowania w tym od uiszczenia opłaty.

Paweł Spaleniak

UZASADNIENIE			
Formularz UK 1	Sygnatura akt	III K 437/19	
Jeżeli wniosek o uzasadnienie wyroku dotyczy tylko niektórych czynów lub niektórych oskarżonych, sąd może ograniczyć uzasadnienie do części wyroku objętych wnioskiem. Jeżeli wyrok został wydany w trybie art. 343, art. 343a lub art. 387 k.p.k. albo jeżeli wniosek o uzasadnienie wyroku obejmuje jedynie rozstrzygnięcie o karze i o innych konsekwencjach prawnych czynu, sąd może ograniczyć uzasadnienie do informacji zawartych w częściach 3–8 formularza.			
1. USTALENIE FAKTÓW			
Fakty uznane za udowodnione			
Lp.	Oskarżony	Czyn przypisany oskarżonemu (ewentualnie zarzucany,	

		jeżeli czynu nie przypisano)	
1.1.	S. S.	przestępstwo z art. 173 § 2 k.k. i art. 173 § 4 k.k.	
Przy każdym czynie wskazać fakty uznane za udowodnione	Dowód	Numer karty	
W dniu 3 kwietnia 2019 r. załoga pogotowia ratunkowego w składzie (...), A. U. i P. Ż. poruszali się karetką – samochodem marki Mercedes Sprinter o nr rej. (...) na trasie z P. do P., celem zrealizowania transportu pacjenta B. H. ze Szpitala w P. do Szpitala (...) w P. w godzinach między 15:20 a 16:00. Okolo godziny 15:40 załoga karetki dotarła na przejazd kolejowo- drogowy położony pomiędzy ulicą (...), a ulicą (...) w P., będący przejazdem z tzw. samoczynnym systemem przejazdowym, a więc nieobsługiwany bezpośrednio przez dróżnika. Pełniący tego dnia rolę kierowcy S. S., pomimo sygnalizacji światlnej zakazującej wjazdu na przejazd, a także pomimo zamkniętych rogatek najazdowych i zamykających się rogatek wyjazdowych, zdecydował się wjechać karetką – samochodem marki Mercedes Sprinter o nr rej. (...) na przejazd kolejowo- drogowy, a następnie –	wyjaśnienia oskarżonego S. S.	k. 217-2221, 441-444 w zw. z k. 547-549	

wobec braku możliwości kontynuowania jazdy na wprost – zatrzymać ją na torze numer 1. Po chwili na tor numer 1 wjechał pociąg PKP Intercity o numerze (...) relacji K.-G. kierowany przez H. S., czego konsekwencją było zderzenie obu pojazdów, tj. karetki – samochodu marki Mercedes Sprinter o nr rej. (...) i pociągu (...) o numerze (...). Pociąg (...) poruszał się ze stałą prędkością 120 km/h. H. S. dostrzegł stojącą na przejeździe kolejowodrogowym karetkę pogotowia ratunkowego w odległości około 100 metrów, a więc w momencie poprzedzającym zderzenie o około 3-4 sekundy. Podjęty przez H. S. manewr obronny w postaci hamowania okazał się bezskuteczny i nie zdołał doprowadzić do uniknięcia zderzenia. W trzecim wagonie od lokomotywy znajdował się kierownik pociągu W. M.. W pewnym momencie mężczyzna poczuł gwałtowne hamowanie pociągu, a następnie silne uderzenie wywołane zderzeniem lokomotywy z karetką, którą W. M. dostrzegł dopiero po opuszczeniu wnętrza pociągu. S. S. swoim zachowaniem podjętym w dniu 3 kwietnia 2019 r. nieumyślnie spowodził katastrofę w ruchu lądowym zagrażającą życiu

i zdrowiu wielu osób, tj. pasażerów i członków obsługi pociągu, jak również mieniu w wielkich rozmiarach. Jednocześnie nie ujawniono żadnej podstawy, aby przyjąć, że H. S. swoim zachowaniem doprowadził, czy przyczynił się do zaistnienia wypadku drogowego. Stan techniczny karetki – samochodu marki Mercedes Sprinter był prawidłowy i nie miał żadnego wpływu na zaistnienie wypadku drogowego. W wyniku zdarzenia z dnia 3 kwietnia 2019 r. śmierć ponieśli obaj pasażerowie karetki, tj. A. U. i P. Ż.. Przedmiotowe zdarzenie skutkowało również zniszczeniem mienia w wielkich rozmiarach w postaci taboru kolejowego i infrastruktury kolejowej o wartości nie mniejszej niż 1.638.011,47 złotych, albowiem siła zderzenia spowodowała wykolejenie się lokomotywy pociągu, która zanim wytraciła prędkość przemieściła się wzdłuż toru numer 1, przesuwając karetkę pogotowia ratunkowego na wysokość wiaty podziemnego przejścia usytuowanej na peronie. Zakres oraz wartość uszkodzeń została szczegółowo opisana w raporcie sporządzonym przez komisję kolejową w składzie (...), P. S. (1) i N. K.. Bezpośrednio

<p>po zdarzeniu, H. S. postępując zgodnie z obowiązującymi go procedurami, powiadomił odpowiednich pracowników kolei – dyspozytora z P. oraz dyżurnego ruchu ze stacji L.. Jedynym manewrem obronnym podjętym przez S. S. była próba ustawienia pojazdu karetki pogotowia ratunkowego równoległe do torów. Mężczyzna nie podniósł mechanicznie, ani nie wyłamał rogatek blokujących wyjazd z wnętrza przejazdu kolejowo-drogowego, ani też wraz z A. U. i P. Ż. nie opuścili miejsca zagrożenia na piechotę.</p>			
zeznania świadka H. S.	k. 139-140 w zw. z k. 555-556		
zeznania świadka W. M.	k. 84-85 (k. 320-321) w zw. z k. 555		
zeznania świadka R. J.	k. 313-314 w zw. z k. 558-561		
zeznania świadka W. S.	k. 600-602		
zeznania świadka D. C.	k. 569		
protokół oględzin miejsca wypadku drogowego	k. 7-9		
protokół oględzin lokomotywy	k. 10-11		
protokół oględzin pojazdu marki Mercedes Sprinter	k. 12-13		

nagranie z monitoringu zabezpieczone na nośniku typu pendrive	koperta na k. 31		
opinia informatyczna	k. 48-53		
pisemna opinia biegłego dr inż. Adama Pacholek w przedmiocie stanu technicznego pojazdu marki Mercedes	k. 90-135		
pisemna opinia biegłego dr inż. Adama Pacholek z zakresu techniczno-kryminalistycznej rekonstrukcji wypadków drogowych wraz z uzupełniającą opinią ustną	k. 380-425, 570-572		
dokumentacja fotograficzna	koperta na k. 157		
W wyniku zdarzenia zaistniałego w dniu 3 kwietnia 2019 r. u S. S. zdiagnozowano licznie obrażenia ciała w postaci m.in. złamania panewki stawu biodrowego prawego, złamania guza kulszowego prawego, złamania kości udowej prawej, złamania żeber I-IV strony lewej, odmokrwiaka opłucnowego lewostronnego, porażenia narządu strzałkowego prawego oraz rany ciętej śródstopia lewego. W dniu 29 kwietnia 2019 r. mężczyzna został wypisany ze szpitala celem kontynuowania leczenia w trybie ambulatoryjnym.	wyjaśnienia oskarżonego S. S.	k. 217-2221, 441-444 w zw. z k. 547-549	

Przeprowadzone badanie chemiczno-toksykologiczne próbki krwi pobranej od S. S. wykazało obecność morfiny w stężeniu 49 ng/ml i fentanylu w stężeniu poniżej 0,5 ng/ml, stanowiących środki podawane podczas udzielania pomocy medycznej. W próbce krwi pobranej od S. S. nie ujawniono obecności alkoholu etylowego.			
sprawozdanie z badania toksykologicznego	k. 198-199		
sprawozdanie z badania próbki krwi na zawartość alkoholu	k. 200		
zaświadczenia	k. 205, 207		
Badania stanu trzeźwości przeprowadzone względem H. S. i W. M. dały wyniki negatywne. Przeprowadzone badanie chemiczno-toksykologiczne próbki krwi pobranej od H. S. nie wykazało obecności substancji odurzających, ani psychotropowych. W próbce krwi pobranej od H. S. nie ujawniono również obecności alkoholu etylowego.	zeznania świadka H. S.	k. 139-140 w zw. z k. 555-556	
protokoły badania stanu trzeźwości	k. 14, 15		
sprawozdanie z badania toksykologicznego	k. 194-195		

<p> sprawozdanie z badania próbki krwi na zawartość alkoholu</p>	<p> k. 196</p>		
<p> Sekcja zwłok A. U. i P. Ż. wykazała wielomiejscowe i wielonarządowe obrażenia ich ciał. Obaj pokrzywdzeni zmarli śmiercią nagłą i gwałtowną z powodu obrażeń wielonarządowym z następowym wstrząsem hipowolemicznym (w przypadku A. U.) i połączonym z masywną utratą krwi (w przypadku P. Ż.). Badania przeprowadzone na obecność alkoholu etylowego dały wyniki negatywne. Przeprowadzone badania chemiczno-toksykologiczne nie wykazały obecności najczęściej spotykanych środków odurzających, substancji psychotropowych, ani leków (środków farmakologicznych).</p>	<p> protokoły zewnętrznych oględzin zwłok</p>	<p> k. 17-20, 21-24</p>	
<p> protokoły oględzin zewnętrznych i sekcji zwłok</p>	<p> k. 70-76, 77-81</p>		
<p> opinie sądowo-lekarskie</p>	<p> k. 258, 262</p>		
<p> sprawozdania z badań próbek krwi na zawartość alkoholu</p>	<p> k. 259, 265</p>		
<p> sprawozdania z badań toksykologicznych</p>	<p> k. 260-261, 263-264</p>		

dokumentacja fotograficzna	koperty na k. 172, 183		
<p>Za karetką pogotowia ratunkowego kierowaną przez S. S. od miejscowości Ł. poruszał się P. S. (2), który ustąpił jej pierwszeństwa przejazdu z uwagi na fakt, iż miała ona włączoną zarówno sygnalizację świetlną, jak i dźwiękową. Jadąc za pojazdem uprzywilejowanym aż do przejazdu kolejowodrogowego w P., P. S. (2) zaobserwował – podobnie jak K. R., który siedząc w swoim samochodzie zaparkowanym przy ulicy (...) w P., tyłem do przejazdu kolejowodrogowego również był naocznym świadkiem zdarzenia, obserwując jego przebieg w tylnym lusterku – jak karetka pogotowia ratunkowego wjeżdża na przejazd kolejowo-drogowy od strony ulicy (...), omijając pojazdy stojące przed zamkniętym dla ich oraz poruszającej się karetki pogotowia kierunku jazdy szlabanem. W tym momencie prawy szlaban od ulicy (...) i lewy szlaban od ulicy (...) były już zamknięte. Karetka pogotowia ratunkowego ustawiła się po lewej stronie przy lewym szlabanie od ulicy (...), a następnie – po wyłączeniu sygnału dźwiękowego – wjechała na przejazd</p>	zeznania świadka K. R.	k. 42-43 (k. 316-317) w zw. z k. 561	

<p>kolejowo-drogowy. W tym samym czasie opuszczona została lewa zaporą od strony ulicy (...), co spowodowało zamknięcie karetki wewnątrz przejazdu pomiędzy opuszczonymi szlabanami. P. S. (2) i K. R. zdołali również zaobserwować wykonywany przez kierowcę karetki manewr ustawiania pojazdu wzdłuż torów kolejowych, przodem w kierunku W., a tyłem w kierunku P., a także moment uderzenia w niego pociągu. Bezpośrednio po zderzeniu pojazdu karetki pogotowia ratunkowego z pociągiem, K. R. polecił osobie z pobliskiego lokalu gastronomicznego wezwanie służb ratunkowych, a sam zajął się S. S., który był przytomny. (...) ratunkowe wezwali również A. L. i S. P., którzy w chwili zdarzenia znajdowali się na peronie dworca kolejowego od strony P., przy czym z uwagi na sposób zajęcia miejsc na jednej z ławek, moment pojawienia się karetki na przejeździe oraz moment uderzenia lepiej zaobserwowała A. L..</p>			
<p>zeznania świadka P. S. (2)</p>	<p>k. 37-38 (k. 318-319) w zw. z k. 551-552</p>		
<p>zeznania świadka A. L.</p>	<p>k. 40 w zw. z k. 553-554</p>		

zeznania świadka S. P.	k. 34-35 w zw. z k. 550	
<p>Zasadą jest brak możliwości otwarcia zamkniętej wcześniej rogatki – czy to na przejeździe z tzw. samoczynnym systemem przejazdowym, czy to na przejeździe obsługiwanym przez dróżnika – pojazdowi uprzywilejowanemu.</p> <p>Możliwość taka mogłaby zaistnieć pod warunkiem otrzymania przez pracownika centrali obsługującej ruch kolejowy (w tym wypadku przez M. C.) informacji, że wszystkie pociągi zbliżające się do danego przejazdu zatrzymały się. Szlabany (rogatki) na przejazdach kolejowych są aktualnie wykonywane z lekkich materiałów, dzięki czemu można je podrzucić do góry, aby otworzyły się, przy czym spowoduje to wysłanie odpowiedniego sygnału alarmowego do centrali obsługującej ruch kolejowy. Otwarcie szlabanów (rogatek) w taki mechaniczny sposób doprowadzi do wygaszenia semaforów zezwalających na przejazd pociągu, co z kolei skutkować będzie wysłaniem do maszynistów informacji o konieczności zatrzymania pociągów jeszcze przed przejazdem. Mechaniczne podniesienie szlabanu jest możliwe nawet pomimo wcześniejszej</p>	zeznania świadka M. C.	k. 567-569

blokadę związaną z podaniem semaforów przejazdowych, która uniemożliwia podniesienie szlabanu.			
G. B. o śmierci swojego syna A. U. dowiedziała się za pośrednictwem wiadomości sms otrzymanej od swojej synowej E. U., która po powzięciu wiadomości o wypadku udała się na miejsce zdarzenia, gdzie uzyskała informację o śmierci jej męża. Z kolei B. Ż. (2) o śmierci swojego męża P. Ż. dowiedziała się od jego kolegi z pracy, który za pośrednictwem portalu społecznościowego F. przesłał jej kondolencje. Przedmiotowe informacje obie kobiety otrzymały również później w sposób oficjalny przez funkcjonariuszy Policji.	zeznania świadka G. B.	k. 558	
zeznania świadka B. Ż. (1)	k. 231-232 w zw. z k. 557		
zeznania świadka E. U.	k. 236-237 w zw. z k. 557		
Fakty uznane za nieudowodnione			
Lp.	Oskarżony	Czyn przypisany oskarżonemu (ewentualnie zarzucany, jeżeli czynu nie przypisano)	
1.2.	S. S.	przestępstwo z art. 173 § 2 k.k. i art. 173 § 4 k.k.	

Przy każdym czynie wskazać fakty uznane za nieudowodnione	Dowód	Numer karty	
W momencie wjeżdżania przez S. S. karetką – samochodem marki Mercedes Sprinter o nr rej. (...) na przejazd kolejowo-drogowy w P. rogatka wjazdowa po jego lewej stronie oraz rogatka wjazdowa po jego prawej stronie były otwarte, przez co mógł on bezpiecznie przejechać na drugą stronę.	nagranie z monitoringu zabezpieczone na nośniku typu pendrive	koperta na k. 31	
opinia informatyczna	k. 48-53		
pisemna opinia biegłego dr inż. Adama Pacholek z zakresu techniczno-kryminalistycznej rekonstrukcji wypadków drogowych wraz z uzupełniającą opinią ustną	k. 380-425, 570-572		
dokumentacja fotograficzna	koperta na k. 157		
2. OCena DOWODÓW			
2.1. Dowody będące podstawą ustalenia faktów			
Lp. faktu z pkt 1.1	Dowód	Zwięźle o powodach uznania dowodu	
1.1.-1.2.	wyjaśnienia oskarżonego S. S.	Oskarżony S. S. nie przyznał się do popełnienia zarzuczonego mu w akcie oskarżenia czynu. Korzystając z	

przysługującego mu
prawa, na etapie
postępowania
przygotowawczego,
odmówił złożenia
wyjaśnień. Podczas
rozprawy głównej
przeprowadzonej w dniu
2 października 2020 r.
oskarżony S. S. przyznał
się do popełnienia
zarzucanego mu czynu,
kwestionując jedynie
okoliczność, iż rogatki
na przejeździe kolejowo-
drogowym w P. zamykały
się, albowiem jego
zdaniem były otwarte.
Na miano wiarygodnych
zasługiwały wyjaśnienia
oskarżonego w zakresie
w jakim potwierdził
okoliczności związane z
prowadzeniem w dniu 3
kwietnia 2019 r. karetki
pogotowia ratunkowego,
na pokładzie której
znajdowali się A. U. i
P. Ż. oraz wjechania
na przejazd kolejowo-
drogowy w P., na którym
doszło do zderzenia z
pociągiem (...).
Przedmiotowe
wyjaśnienia oskarżonego
znalazły potwierdzenie
w pozostałym materiale
dowodowym – zarówno
osobowym, jak i z
dokumentów – dlatego też
uznano je za wiarygodne
i wykorzystano przy
rozstrzygnięciu niniejszej
sprawy. Jako szczere
uznano także wyrażenie
przez S. S. skruchy
i przeproszenie rodzin
zmarłych A. U. i P. Ż..

1.1.-1.2.

zeznania świadka H. S.

W poczet wiarygodnego materiału dowodowego włączono zeznania H. S., który prowadząc pociąg numer (...) relacji K.-G. opisał okoliczności zarówno poprzedzające badane w niniejszej sprawie zdarzenie, jak również okoliczności związane z jego przebiegiem. Świadek w swojej relacji zwrócił uwagę na fakt, iż dostrzegł stojącą bokiem karetkę pogotowia ratunkowego w zasadzie bezpośrednio przed zderzeniem (w odległości około 100 metrów, na 3-4 sekundy przed zderzeniem), zaś kierowany przez niego pociąg poruszał się ze stałą prędkością 120 km/h, wskutek czego podjęty przez niego manewr obronny w postaci hamowania okazał się nieskuteczny i nie pozwolił na uniknięcie kolizji. Treść zeznań świadka wskazywała również na to, że z wnętrza karetki pogotowia ratunkowego nikt nie próbował uciekać. W ramach złożonych zeznań H. S. opisał także podjęte przez niego bezpośrednio po wypadku działania zmierzające do zabezpieczenia pociągu oraz powiadomienia odpowiednich pracowników kolei. Relacja H. S. była szczegółowa, spójna i logiczna, a nadto znalazła potwierdzenie w pozostałym materiale

		dowodowym, dlatego też brak było podstaw, aby podważyć jej wiarygodność.	
1.1.-1.2.	zeznania świadka R. J.	Zeznania R. J. złożone w postępowaniu przygotowawczym uwzględniono w zakresie, w jakim opisał okoliczności znalezienia się załogi pogotowia ratunkowego w składzie (...), A. U. i P. Ż. na przejeździe kolejowodrogowym w P., a wynikające z konieczności dokonania transportu pacjenta ze Szpitala w P. do Szpitala (...) w P.. Przedmiotowe zeznania, jako znajdujące oparcie w pozostałym materiale dowodowym, nie budziły wątpliwości co do ich zgodności z prawdą.	
1.1.-1.2.	zeznania świadka W. M.	Świadek nie posiadał wiedzy o okolicznościach, w jakich doszło do zdarzenia. Złożone w toku postępowania zeznania W. M. uwzględniono w zakresie, w jakim podał, że będąc w pociągu nagle poczuł gwałtowne hamowanie pociągu, a następnie silne uderzenie wywołane zderzeniem lokomotywy z karetką, którą świadek dostrzegł bezpośrednio po opuszczeniu wnętrza pociągu. Przedmiotowe zeznania korespondowały z pozostałym zebrany w sprawie materiałem dowodowym.	

<p>1.1.-1.2.</p>	<p>zeznania świadków K. R. i P. S. (2)</p>	<p>K. R. i P. S. (2), jako naoczni świadkowie zdarzenia w sposób spójny i logiczny, a nadto wzajemnie ze sobą zbieżny opisali zaobserwowane zachowanie kierowcy karetki, zwracają w szczególności uwagę na fakt, iż wjechał on na przejazd kolejowodrogowy od strony ulicy (...) w momencie, gdy część z zapór (rogatek) było już opuszczone, a bezpośrednio po ustawieniu karetki na torze numer 1 opuszczone zostały pozostałe zapory (rogatki), co spowodowało jej zamknięcie wewnątrz przejazdu. W swoich zeznaniach K. R. i P. S. (2) opisali również podjęcie przez oskarżonego manewru ustawienia karetki wzdłuż torów kolejowych, aby w ten sposób zrobić miejsce dla nadjeżdżającego pociągu oraz moment uderzenia w kierowany przez niego pojazd pociągu. Zeznania K. R. i P. S. (2) korespondowały z pozostałym materiałem dowodowym, w szczególności z treścią zabezpieczonego nagrania z monitoringu, dlatego też uznano je za w całości wiarygodne i przydatne dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy.</p>	
<p>1.1.-1.2.</p>	<p>zeznania świadka A. L.</p>	<p>Z zeznaniami K. R. i P. S. (2) korespondowały zeznania A. L., która</p>	

		<p>będąc na peronie dworca kolejowego w P. zaobserwowała wjazd karetki na przejazd i zatrzymanie się prostopadle do torów. Świadek podała, że z odległości, z jakiej obserwowała karetkę nie była w stanie dostrzec wszystkich szlabanów. Z relacji świadka wynikało, że na przejazd kolejowodrogowy karetką wjechała z włączoną sygnalizacją zarówno świetlną, jak i dźwiękową. A. L. zwróciła również uwagę na to, iż w momencie zderzenia karetki (która została przemieszczona przez lokomotywę pociągu i rozbita na wysokości podziemnego przejścia) była usytuowana inaczej, niż w momencie, gdy zatrzymała się na torach po raz pierwszy (co potwierdziło podejmowane przez oskarżonego manewry zmiany położenia karetki na przejeździe kolejowodrogowym). Świadek opisała także podjęte wspólnie z towarzyszącym jej S. P. czynności zmierzające do udzielenia pomocy po wypadku. Relację świadka A. L., podobnie jak K. R. i P. S. (2) pomocniczo wykorzystano przy rekonstrukcji stanu faktycznego.</p>	
<p>1.1.-1.2.</p>	<p>zeznania świadka S. P.</p>	<p>Zeznania S. P. uwzględniono w zakresie, w jakim korespondowały</p>	

		<p>z zeznaniami A. L., K. R. i P. S. (2), a więc co do zderzenia w dniu 3 kwietnia 2019 r. pociągu z pojazdem znajdującym się na przejeździe kolejowodrogowym, który został przeciągnięty wzdłuż torów aż do wysokości podziemnego przejścia, jak również co do podjętych działań zmierzających do wezwania służb ratunkowych.</p>	
<p>1.1.-1.2.</p>	<p>zeznania świadków M. C., W. S. i D. C.</p>	<p>Wymienieni świadkowie nie posiadali wiedzy o bezpośrednim przebiegu zdarzenia, niemniej jednak w związku z wykonywaniem pracy w transporcie kolejowym byli w stanie przedstawić ważne informacje w przedmiocie budowy i sposobu działania infrastruktury na przejeździe kolejowodrogowym w P.. Istotne znaczenie miały zeznania M. C., w których kategorycznie wskazał, że nigdy nie zdarzyło mu się otworzyć zamkniętej wcześniej rogatki (na przejeździe z tzw. samoczynnym systemem przejazdowym, jak i obsługiwanym przez dróżnika) jakimkolwiek pojazdowi uprzywilejowanemu, przy czym teoretycznie istnieje taka możliwość pod warunkiem otrzymania informacji, że wszystkie pociągi zbliżające się do danego przejazdu</p>	

zatrzymały się. Jednocześnie M. C. podał, że obecnie szlabany na przejazdach kolejowych są zrobione z lekkich materiałów, dzięki czemu można je podrzucić do góry, aby otwarły się, przy czym spowoduje to wysłanie odpowiedniego sygnału alarmowego do centrali obsługującej ruch kolejowy. Co jednak ważniejsze, takie otwarcie rogatki doprowadzi do tego, że semafony zezwalające na przejazd pociągu zostaną wówczas wygaszone, zalecając pociągowi zatrzymanie się jeszcze przed przejazdem. Mechaniczne podniesienie szlabanu jest możliwe nawet pomimo wcześniejszej blokady związanej z podaniem semaforów przejazdowych, która uniemożliwia podniesienie szlabanu. Zeznania świadka W. S. oceniono jako wiarygodne w zakresie przedstawionych przez niego wyników pracy komisji kolejowej badającej przyczyny zdarzenia zaistniałego w dniu 3 kwietnia 2019 r. oraz zakres i wartość powstałych uszkodzeń, albowiem korespondowały one ze złożonymi do akt dokumentami. Z kolei relacja D. C. potwierdziła sprawność systemu kolejowego przed zdarzeniem oraz sposób zadziałania

		zamontowanych w jego ramach czujników uruchomionych nagłym hamowaniem lokomotywy pociągu o numerze (...). Uznając zeznania wymienionych świadków za odpowiadające prawdzie, pomocniczo wykorzystano je przy rekonstrukcji stanu faktycznego niniejszej sprawy.	
1.1.-1.2.	zeznania świadków G. B., B. Ż. (1) i E. U.	Świadkowie G. B., B. Ż. (2) i E. U. nie posiadały wiedzy w przedmiocie badanego zdarzenia, dlatego też ich zeznania uwzględniono – jako wiarygodne – jedynie w zakresie, w jakim opisały sposób powzięcia informacji o śmierci swoich bliskich, tj. A. U. i P. Ż..	
1.1.-1.2.	notatki urzędowe (k. 1-3, 4, 5, 6, 45, 202); protokół oględzin miejsca wypadku drogowego (k. 7-9); protokół oględzin lokomotywy (k. 10-11); protokół oględzin pojazdu marki Mercedes Sprinter (k. 12-13); protokoły badania stanu trzeźwości (k. 14, 15); świadectwo wzorcowania (k. 16); protokoły zewnętrznych oględzin zwłok (k. 17-20, 21-24); dyspozycje usunięcia pojazdów (k. 25, 26); protokół zatrzymania rzeczy (k. 28-30); nagranie z monitoringu zabezpieczone na nośniku typu pendrive (koperta na k. 31); opinia informatyczna (k. 48-53);		

zawiadomienie o wypadku (k. 65); zaświadczenia (k. 67, 150, 205, 207); protokoły oględzin zewnętrznych i sekcji zwłok (k. 70-76, 77-81); opinia biegłego dr inż. Adama Pacholek w przedmiocie stanu technicznego pojazdu marki Mercedes (k. 90-135); zgłoszenie wypadku przy pracy (k. 146); dokumentacja fotograficzna (koperty na k. 157, 172, 183); sprawozdania z badań toksykologicznych (k. 194-195, 198-199, 260-261, 263-264); sprawozdania z badań próbek krwi na zawartość alkoholu (k. 196, 200, 259, 265); protokoły pobrania krwi (k. 197, 201); dokumentacja pracownicza (koperta na k. 204a, k. 323-327, 331-379); opinie sądowno-lekarskie (k. 258, 262, 532-533); protokół ustaleń końcowych komisji kolejowej (k. 288-298); pisemna opinia biegłego dr inż. Adama Pacholek z zakresu techniczno-kryminalistycznej rekonstrukcji wypadków drogowych wraz z uzupełniającą opinią ustną (k. 380-425, 570-572); pismo PKP Intercity S.A. (k. 433-434); opis fragmentu rejestracji z rejestratora zdarzeń (k. 596); dokumenty dotyczące przejazdu kolejowo-drogowego w P. przed zdarzeniem z dnia 3 kwietnia

2019 r. (k. 606-610);
informacja z Krajowego
Rejestru Karnego (k. 307);
informacja o karalności za
wykroczenia (k. 307-310);

Wskazane dokumenty
uznano za wiarygodne,
albowiem zostały one
sporządzone przez
właściwe organy, w
granicach przysługujących
im kompetencji oraz
w formie przewidzianej
przez obowiązujące
przepisy. Brak było
podstaw, aby podważyć
ich autentyczność, czy też
prawdziwość zawartych
w nich twierdzeń.
Dokumenty te nie
były także kwestionowane
w toku postępowania
przez żadną ze stron
procesowych, zaś z
urzędu nie dopatrzone się
ku temu dostatecznych
powodów. Szczególnie
istotne znaczenie
dowodowe dla
rozstrzygnięcia niniejszej
sprawy miały opinie
sporządzone przez
biegłych z zakresu
rekonstrukcji wypadków
drogowych oraz
informatyki, które
pozwoliły na szczegółowe
odtworzenie okoliczności,
w jakich doszło do
badanego zdarzenia
drogowego oraz ustalenia
zachowania jego
uczestników.

2.2. ***Dowody
nieuwzględnione przy
ustaleniu faktów***

<i>(dowody, które sąd uznał za niewiarygodne oraz niemające znaczenia dla ustalenia faktów)</i>			
Lp. faktu z pkt 1.1 albo 1.2	Dowód	Zwięźle o powodach nieuwzględnienia dowodu	
1.1.-1.2.	wyjaśnienia oskarżonego S. S.	Miana wiarygodnych odmówiono wyjaśnieniom S. S., w których przekonywał, iż w dniu 3 kwietnia 2019 r. kierując karetką pogotowia ratunkowego na przejeździe kolejowodrogowym w P. zachował się w sposób prawidłowy, a więc wjechał na niego pomimo częściowo zamkniętych rogatek. Oskarżony utrzymywał, że nie tylko rogatka wjazdowa po jego lewej stronie, ale i rogatka wjazdowa po jego prawej stronie były otwarte, przez co mógł on przejechać przez przejazd kolejowodrogowy, podnosząc przy tym, iż nawet w przypadku ich zamknięcia, wręcz stałą praktyką było podnoszenie zamkniętych uprzednio zapór przez dróżników. Rzeczony wyjaśnienia były nie tylko sprzeczne z podstawowymi zasadami ruchu drogowego, ale również z zeznaniami pracowników ruchu kolejowego, którzy występowaniu takich praktyk zaprzeczyli. Wskazać przy tym należy, że oskarżony sam potwierdził, iż w czasie zdarzenia zespół	

pogotowia ratunkowego dopiero jechał odebrać pacjenta, przez co jego tłumaczenia o rzekomym pośpiechu uznać należało za wykrętne i nieodpowiadające prawdzie. Nawet jeżeli karetka pogotowia ratunkowego kierowana przez S. S. miała włączone sygnały dźwiękowy i świetlny – na co uwagę zwrócili przesłuchani w sprawie naoczni świadkowie zdarzenia w osobach K. R., P. S. (2) i A. L. – i obowiązywał wówczas kod numer 1 (a pacjent miał być przewieziony na zabieg ratujący życie) to jednak oczywistym być powinno, iż żaden pośpiech nie może usprawiedliwiać łamania w tak karygodny sposób podstawowych przepisów ruchu drogowego, zwłaszcza, że pacjent, którego oskarżony i pokrzywdzeni mieli przetransportować ze Szpitala w P. do Szpitala (...) w P., w czasie zdarzenia znajdował się jeszcze w „wyjściowej” placówce medycznej, a zatem miał zapewnioną właściwą opiekę medyczną, co z kolei wyklucza możliwość przyjęcia jako wiarygodnych wyjaśnień S. S. o pośpiechu niepozwalającym na pokonanie przejazdu kolejowo-drogowego zgodnie z obowiązującymi przepisami ruchu

		<p>drogowego. Nie może budzić wątpliwości fakt, iż oskarżony chcąc ratować życie pacjenta, w pierwszej kolejności winien zadbać o bezpieczeństwo swoje i towarzyszących mu członków zespołu ratunkowego.</p> <p>Kontynuując wskazać należy, że w ramach złożonych wyjaśnień oskarżony utrzymywał, że przed dniem 3 kwietnia 2019 r. co najmniej kilkakrotnie przejeżdżał przez przejazd kolejowodrogowy w P., jednak nie potrafił wskazać, aby wcześniej miała miejsce sytuacja, w której uprzednio zamknięte roгатki zostałyby otworzone dla karetki pogotowia ratunkowego jadącej na włączonych sygnałach świetlnych i dźwiękowych. W toku postępowania ustalono, iż na przejeździe kolejowodrogowym w P. nie ma dróżnika, a mechanizm zapór jest obsługiwany w sposób automatyczny. Dlatego też przedmiotowe wyjaśnienia oskarżonego S. S. należało ocenić jako niewiarygodne i przygotowane wyłącznie na potrzeby niniejszego postępowania, celem usprawiedliwienia podjętego przez niego w dniu 3 kwietnia 2019 r. zachowania.</p>	
<p>1.1.-1.2.</p>	<p>zeznania świadków R. J. i P. S. (2)</p>	<p>Do oceny zeznań R. J. złożonych na rozprawie głównej przeprowadzonej</p>	

w dniu 2 października 2020 r. pod kątem ich wiarygodności przystąpiono z dużą dozą ostrożności w zakresie, w jakim utrzymywał, że kierowcy karetok pogotowia ratunkowego niejednokrotnie łamią przepisy ruchu drogowego (wjeżdżając na skrzyżowanie pomimo nadawania przez sygnalizację sygnału barwy czerwonej, czy też jadąc ulicami „pod prąd”) celem szybszego dotarcia na miejsce zdarzenia. Niepokojącą praktyką, na występowanie której wskazał zarówno świadek R. J., jak i świadek P. S. (2) – o ile faktycznie ma ona miejsce w rzeczywistości – jest również otwieranie przez dróżników zapór przejazdów kolejowych już po ich zamknięciu celem umożliwienia karetkom pogotowia ratunkowego przejechanie przez przejazdy kolejowe, choć pracownicy kolei przesłuchani w toku niniejszego postępowania takiej praktyce przeczyli. Przedmiotowym zeznaniom świadków odmówiono wiary, albowiem niewątpliwie zostały one złożone (pomimo braku bliższych relacji świadków z S. S.) celem usprawiedliwienia zachowania podjętego przez oskarżonego w dniu 3 kwietnia 2019 r., które o ile można rozpatrywać – tak jak świadek R. J. – w kategoriach

nieszczęśliwego wypadku, to jednak wypadku zaistniałego na skutek zawinienia S. S. i naruszenia przez niego podstawowych zasad ruchu drogowego. zgodnie z art. 2 p. 38 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.2018.1990 t.j.) pojazd uprzywilejowany to m.in. pojazd wysyłający sygnały świetlne w postaci niebieskich świateł błyskowych i jednocześnie sygnały dźwiękowe o zmiennym tonie, jadący z włączonymi światłami mijania lub drogowym. Pojazdem takim może być także pojazd samochodowy zespołu ratownictwa medycznego w myśl art. 53 ust. 1 p. 2 wyżej wymienionej ustawy. Zgodnie z ust. 2 tego artykułu kierujący pojazdem uprzywilejowanym musi zachować szczególną ostrożność, a sposób korzystania z ułatwień nie może zagrażać bezpieczeństwu innych uczestników ruchu. Między zwykłym uczestnikiem ruchu a kierującym pojazdem uprzywilejowanym zachodzi zależność - na pierwszym z nich ciąży obowiązek, po którego spełnieniu drugiemu przysługują pewne uprawnienia. Nie może więc, korzystać ze swych uprawnień (ułatwień w ruchu) np. kierujący karetką pogotowia, mimo

		<p>że ma włączone sygnały, jeżeli nie upewni się, że tych uprawnień udzielili mu inni uczestnicy. Jeżeli dojdzie do zderzenia się pojazdu uprzywilejowanego z pojazdem niekorzystającym z uprzywilejowania, zastosowanie mają normalne przepisy o ruchu drogowym. Stąd też niezależnie czy oskarżony prowadził pojazd, który spełniał kryteria pojazdu uprzywilejowanego, czy nie, to nie miał prawa wjeżdżać na zamknięty przejazd kolejowy – nie było bowiem możliwości aby inni uczestnicy ruchu - maszynista pojazdu mogli ułatwić mu przejazd, zgodnie z art. 9 ustawy Prawo o ruchu drogowym.</p>	
3. PODSTAWA PRAWNA WYROKU			
	Punkt rozstrzygnięcia z wyroku	Oskarżony	
X	3.1. Podstawa prawna skazania albo warunkowego umorzenia postępowania zgodna z zarzutem	1	S. S.
Zwięźle o powodach przyjętej kwalifikacji prawnej			
Przeprowadzone postępowanie dowodowe pozwoliło na poczynienie niebudzących wątpliwości			

ustaleń w przedmiocie zrealizowania przez oskarżonego S. S. wszystkich ustawowych znamion zarzuconego mu w akcie oskarżenia czynu z art. 173 § 2 k.k. i art. 173 § 4 k.k. W pierwszej kolejności wskazać należy, że zachowanie oskarżonego S. S. w dniu 3 kwietnia 2019 r. na przejeździe kolejowodrogowym pomiędzy ulicą (...) i ulicą (...) w P. spowodowało „katastrofę w ruchu lądowym”, a więc zdarzenie zakłócające w sposób nagły i groźny ruch lądowy, prowadzące konkretne, rozległe i dotkliwe skutki obejmujące większą liczbę ludzi lub mienie w znacznych rozmiarach oraz niosące ze sobą zagrożenie bezpieczeństwa powszechnego (uchwała Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975/3-4, poz. 33). W świetle ujawnionych okoliczności bezspornym jest, iż katastrofa w ruchu lądowym spowodowana zachowaniem oskarżonego zagrażała życiu i zdrowiu wielu osób, tj. pasażerów i członków obsługi pociągu PKP Intercity o numerze (...) relacji K. – G. (obejmującej grupę większą, aniżeli dziesięć osób – tak m.in. Sąd Apelacyjny w Szczecinie w wyroku z dnia 5 lipca 2018 r., II AKa 104/18,

Lex nr 2547712 i Sąd Apelacyjny we Wrocławiu z dnia 13 czerwca 2017 r., II AKa 129/17, Lex nr 2344210), jak również mieniu w wielkich rozmiarach w postaci przede wszystkim składu pociągu o numerze (...) oraz infrastrukturze na dworcu kolejowym w P., co zresztą potwierdził raport końcowy komisji kolejowej szacując skalę zniszczeń na kwotę nie mniejszą niż 1.638.011,47 złotych. Kontynuując wskazać należy, iż za niewątpliwe uznano zrealizowanie przez S. S. czynności sprawczej polegającej na „sprowadzeniu” katastrofy w ruchu lądowym, albowiem przeprowadzone postępowanie dowodowe wykazało w sposób jednoznaczny istnienie związku przyczynowo – skutkowego pomiędzy zachowaniem oskarżonego, a wystąpieniem zjawiska katastrofy w ruchu lądowym. To bowiem oskarżony S. S. w dniu 3 kwietnia 2019 r. na przejeździe kolejowo-drogowym pomiędzy ulicą (...) i ulicą (...) w P. wjechał karetką – samochodem marki Mercedes Sprinter o numerze rejestracyjnym (...) – na przejazd kolejowo-drogowy, pomimo sygnalizacji świetlnej zakazującej wjazdu, a także pomimo zamkniętych rogatek najazdowych i

zamykających się rogatek wyjazdowych, a następnie zatrzymał wspomniany samochód na torze numer 1, po którym po chwili przejechał pociąg (...) o numerze (...) relacji K. – G., w wyniku czego doszło do zderzenia karetki – samochodu M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) z pociągiem o numerze (...) relacji K. – G.. Mając na uwadze powyższe bezspornym jest naruszenie przez oskarżonego podstawowych zasad ruchu drogowego, zwłaszcza tych uregulowanych w art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r., Prawo o ruchu drogowym (t. j.: Dz. U. 2021, poz. 450, dalej: „p.r.d.”), art. 5 ust. 1 p.r.d. i art. 28 ust. 1 i ust. 3 pkt 1 p.r.d. S. S. nie zachował bowiem szczególnej ostrożności, ani też nie upewnił się – przed wjazdem na przejazd kolejowodrogowy – czy nie zbliża się pociąg (art. 28 ust. 1 p.r.d. w zw. z art. 3 ust. 1 p.r.d.). Zachowanie oskarżonego było wprost przeciwne, albowiem wjechał on – pomimo wyraźnego zakazu (art. 28 ust. 3 pkt 1 p.r.d.) – na przejazd kolejowodrogowy w momencie, gdy opuszczanie zapór (rogatek) zostało rozpoczęte (zamknięte rogatek i najazdowe i zamykające się rogatek

wyjazdowe), a nadto nie zastosował się do sygnałów świetlnych (art. 5 ust. 1 p.r.d.), ignorując sygnalizację świetlną zakazującą wjazdu na przejazd kolejowo-drogowy.

Niewątpliwym jest zatem, iż gdyby nie powyższe zachowanie oskarżonego, do zderzenia karetki pogotowia ratunkowego z pociągiem o numerze (...), a tym samym do zaistnienia katastrofy w ruchu lądowym, nigdy by nie doszło. Powyższe wynika wprost z zebranego w sprawie materiału dowodowego, zwłaszcza z pisemnej opinii biegłego dr inż. Adama Pacholek z zakresu techniczno-kryminalistycznej rekonstrukcji wypadków drogowych, uzupełnionej ustnie na rozprawie głównej przeprowadzonej w dniu 26 listopada 2020 r. (k. 380-425, 570-572). Za niewątpliwe uznać należy, iż oskarżony jako aktywny uczestnik ruchu drogowego – a w dodatku kierowca karetki pogotowia ratunkowego – winien bezwzględnie przestrzegać zasad ruchu drogowego, a w sytuacji, gdy owe zasady zdecydował się naruszyć, wówczas powinien przedsięwziąć wszelkie czynności, aby uniknąć stanu zagrożenia zarówno dla siebie, jak i innych uczestników ruchu. W konsekwencji, jeżeli S. S. już zdecydował się wjechać

na przejazd kolejowo-
drogowy pomimo
sygnalizacji świetlnej
zakazującej wjazdu, a
także pomimo
zamkniętych rogatek
najazdowych i
zamykających się rogatek
wyjazdowych, wówczas
winien podjąć wszelkie
starania, aby opuścić
przejazd przed zjawieniem
się na torze numer 1
pociągu, a zatem pokonać
zamknięte rogatki czy to
poprzez ich podniesienie
(które było możliwe
zgodnie z zeznaniami
M. C.), czy też
zwyczajnie je wyłamać
(niezależnie od wiążących
się z tym negatywnych
skutków finansowych),
aby stworzyć warunki
do opuszczenia kierowaną
przez niego karetką terenu
przejazdu kolejowo-
drogowego. Inną
możliwością, z której
oskarżony i pokrzywdzeni
mogli skorzystać, było
opuszczenie wnętrza
karetki i oddalenie się
z miejsca zagrożenia
piechotą. Z uwagi na
fakt, iż bezpośrednim
następstwem zachowania
oskarżonego polegającego
na sprowadzeniu
katastrofy w ruchu
lądowym była śmierć
pasażerów karetki w
osobach A. U. i P. Ź. (co
jednoznacznie wynika z
treści protokołów oględzin
zewnątrznych i sekcji
zwłok – k. 70-76, 77-81),
koniecznym było przyjęcie
kwalifikacji prawnej jego

czynu z uwzględnieniem przepisu art. 173 § 4 k.k.

Kontynuując wskazać należy, że S. S. zarzuconego mu czynu polegającego na sprowadzeniu katastrofy w ruchu lądowym dopuścił się w sposób nieumyślny, albowiem – wbrew stanowisku zaprezentowanemu przez oskarżycieli posiłkowych i ich pełnomocników, domagających się przyjęcia po stronie oskarżonego umyślności i zakwalifikowania jego czynu jako przestępstwa z art. 173 § 1 k.k. i art. 173 § 3 k.k. – brak jest jakichkolwiek obiektywnych i przekonujących podstaw ku temu, aby przyjąć istnienie po jego stronie woli sprowadzenia katastrofy w ruchu lądowym zagrażającej życiu i zdrowiu wielu osób oraz mieniu w wielkich rozmiarach (a więc działania w sposób umyślny z zamiarem bezpośrednim), czy też istnienie woli sprowadzenia katastrofy, ale nieobjęcia nią zakresu jej skutków, tj. do wywołania zagrożenia dla życia lub zdrowia wielu osób albo dla mienia w wielkich rozmiarach (a więc działania w sposób umyślny z zamiarem ewentualnym). W konsekwencji, w oparciu o całokształt zebranego w niniejszej

sprawie materiału dowodowego przyjąć należało, iż w dniu 3 kwietnia 2019 r. oskarżony S. S. działał w sposób nieumyślny, sprowadzając nieumyślnie katastrofę w ruchu lądowym zagrażającą życiu i zdrowiu wielu osób oraz mieniu w wielkich rozmiarach. Chociaż bowiem oskarżony świadomie naruszył podstawowe zasady ruchu drogowego (wyrażone w art. 3 ust. 1 p.r.d., art. 5 ust. 1 p.r.d. i art. 28 ust. 1 i ust. 3 pkt 1 p.r.d.) i wjechał na przejazd kolejowo-drogowy pomimo sygnalizacji świetlnej zakazującej wjazdu, a także pomimo zamkniętych rogatek najazdowych i zamykających się rogatek wyjazdowych, a następnie zatrzymał kierowaną przez siebie karetkę pogotowia ratunkowego na torze numer 1, po którym po chwili przejechał pociąg PKP Intercity o numerze (...) relacji K. – G., to jednak swoim zamiarem nie obejmował (nawet zamiarem ewentualnym poprzez godzenie się na taki przebieg zdarzenia) on ani sprowadzenia katastrofy w ruchu lądowym, ani tym bardziej wystąpienia jej skutków w postaci śmierci człowieka lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu wielu osób. Podkreślić przy tym należy, że uczestnik

ruchu, zwłaszcza kierujący pojazdem, z zasady nie jest podmiotem umyślnego spowodowania katastrofy, skoro jej skutki przede wszystkim jego mogłyby dotknąć. Regułą jest, że kierujący pojazdami powodują katastrofy nieumyślnie, na skutek niezachowania ostrożności wymaganej od prowadzącego pojazd. Przyjęcie, że sprawca spowodowania katastrofy działał umyślnie (w każdej z postaci zamiaru) z zasady prowadzi bowiem do uznania, że chciał lub przewidywał, godząc się na to, iż tragiczne skutki czynu dotkną również jego samego (A. Marek, Kodeks karny. Komentarz, Lex 2010, do art. 173 k.k.; T. Razowski [w:] J. Giezek [red.] Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz, Lex 2014, do art. 173 k.k.; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 2 marca 1974 r., V KR 81/74, OSPiKA 1974, z. 12, poz. 264; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 21 maja 1974 r., III KR 407/73, OSNPG 1974, nr 10, poz. 109). W poddanym osądowi przypadku z całą stanowczością można stwierdzić, iż nie mieliśmy do czynienia z zamachem samobójczym S. S., dlatego też przyjmowanie po jego stronie wystąpienia umyślności nawet w zamiarze ewentualnym jawi się jako całkowicie bezpodstawne i niczym

<p>nieudowodnione.</p> <p>Istnienia po stronie S. S. rzeczonego zamiaru nie wykazano zresztą żadnym przeprowadzonym w toku niniejszego procesu dowodem. Z uwagi na powyższe brak było jakichkolwiek podstaw ku temu, aby przyjąć za oskarżycielami posiłkowymi i ich pełnomocnikami, iż S. S. działał w sposób umyślny, a tym samym by dokonać zmiany kwalifikacji prawnej jego czynu na art. 173 § 1 k.k. i art. 173 § 3 k.k. pomimo przyjęcia, że oskarżony naruszył przepisy ruchu drogowego w sposób umyślny.</p>			
#	3.2. Podstawa prawna skazania albo warunkowego umorzenia postępowania niezgodna z zarzutem		
Zwięźle o powodach przyjętej kwalifikacji prawnej			
#	3.3. Warunkowe umorzenie postępowania		
Zwięźle wyjaśnienie podstawy prawnej oraz zwięźle o powodach warunkowego umorzenia postępowania			
#	3.4. Umorzenie postępowania		

Zwięzłe wyjaśnienie podstawy prawnej oraz zwięzłe o powodach umorzenia postępowania			
#	3.5. Uniewinnienie		
Zwięzłe wyjaśnienie podstawy prawnej oraz zwięzłe o powodach uniewinnienia			
4. KARY, Środki Karne, PRzepadek, Środki Kompensacyjne i środki związane z poddaniem sprawcy próbie			
Oskarżony	Punkt rozstrzygnięcia z wyroku	Punkt z wyroku odnoszący się do przypisanego czynu	Przytoczyć okoliczności
S. S.	1		Uznając winę i sprawstwo oskarżonego S. S. za przestępstwo z art. 173 § 2 k.k. i art. 173 § 4 k.k. za udowodnione, na podstawie art. 173 § 4 k.k. wymierzono mu karę 4 lat pozbawienia wolności. Przedmiotowa kara jest adekwatna zarówno do stopnia zawinienia oskarżonego, jak i stopnia społecznej szkodliwości popełnionego przez niego czynu. W konsekwencji uznać należy, iż kara w tak określonym wymiarze spełni swoje cele i wdroży oskarżonego na powrót do przestrzegania porządku prawnego. W

			<p>przypadku S. S. za okoliczności łagodzące uznano jego uprzednią niekaralność, częściowe przyznanie się do popełnienia zarzucanego mu czynu oraz złożenie częściowo wiarygodnych wyjaśnień, a także szczere wyrażenie skruchy i przeproszenie rodzin zmarłych pokrzywdzonych. Jako okoliczność obciążającą poczytano natomiast zachowanie oskarżonego w dniu zdarzenia cechujące się rażącym lekceważeniem podstawowych zasad ruchu drogowego, wysoki stopień jego zawinienia oraz wysoki stopień społecznej szkodliwości popełnionego przez niego przestępstwa oraz skutki zdarzenia w postaci śmierci dwóch osób . Dodatkowo wzięto pod uwagę okoliczność, iż oskarżony – jako kierowca karetki pogotowia ratunkowego – winien bezwzględnie przestrzegać zasad ruchu drogowego. W sytuacji zatem, gdy zdecydował się owe zasady naruszyć, prawnokarna reakcja na jego zachowanie musiała być odpowiednio surowa.</p>
2		<p>Na podstawie art. 42 § 1 k.k. orzeczono wobec oskarżonego S. S. zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na okres 6 lat. Przeprowadzone</p>	

postępowanie dowodowe wykazało, że oskarżony aktualnie nie daje żadnej rękojmi przestrzegania obowiązujących w ruchu drogowym przepisów, wskutek czego koniecznym jest wyłączenie go z grona aktywnych jego uczestników, aby zapobiec popełnieniu przez niego kolejnego przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Pomimo fakultatywności rzonego środka karnego, w przypadku S. S. niewątpliwie ma on charakter obligatoryjny, jako że w świetle wyników niniejszego procesu prowadzenie jakiegokolwiek pojazdu przez oskarżonego zagraża bezpieczeństwu w komunikacji. Dlatego też celem zapobieżenia popełnienia przez S. S. kolejnego przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, jak również celem wdrożenia go na powrót do przestrzegania przepisów ruchu drogowego, zastosowano wobec niego zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na okres 6 lat uznając, iż będzie to odpowiedni czas wychowawczego oddziaływania na niego, w toku którego winien on krytycznie przemyśleć swoje dotychczasowe zachowanie na drodze oraz nawyki, o których wyjaśniał na rozprawie

		głównej zwłaszcza w odniesieniu do sposobu przejeżdżania przez przejazdy kolejowe.	
3		Stosując przepis art. 46 § 2 k.k. zasądzono od S. S. na rzecz oskarżycieli posiłkowych B. Ż. (1), E. U., K. U. i M. U. nawiązki w kwotach po 50.000,00 złotych, które jako środki kompensacyjne mają stanowić swoiste wynagrodzenie (rekompensatę) za wyrządzoną im przez oskarżonego popełnionym przestępstwem krzywdę związaną z nieumyślnym spowodowaniem katastrofy w ruchu lądowym, w wyniku której śmierć ponieśli A. U. i P. Ż..	
5. Inne ROZSTRZYGNIECIA Zawarte w WYROKU			
Oskarżony	Punkt rozstrzygnięcia z wyroku	Punkt z wyroku odnoszący się do przypisanego czynu	Przytoczyć okoliczności
6. inne zagadnienia			
W tym miejscu sąd może odnieść się do innych kwestii mających znaczenie dla rozstrzygnięcia, a niewyjaśnionych w innych częściach uzasadnienia, w tym do wyjaśnienia, dlaczego nie zastosował określonej instytucji prawa karnego, zwłaszcza			

w przypadku wniosku o zmianę orzeczenia takiej instytucji przez stronę		
7. Koszty procesu		
Punkt rozstrzygnięcia z wyroku	Przytoczyć okoliczności	
4	<p>Stosując przepisy powołane w punkcie 4 części rozstrzygającej wyroku zasądono od oskarżonego S. S. na rzecz oskarżycieli posiłkowych K. U. i M. U. kwoty po 1.920,00 złotych, a na rzecz oskarżycielki posiłkowej E. U. kwotę 2.520,00 złotych tytułem zwrotu kosztów udziału w sprawie jednego pełnomocnika z wyboru uznając, iż w związku z wydaniem wobec niego wyroku skazującego, winien on zwrócić poniesione przez nich koszty we wskazanym zakresie.</p>	
5	<p>Kierując się względami słuszności, o których mowa w art. 624 § 1 k.p.k., jak również z uwagi na wymierzenie oskarżonemu bezwzględnej kary pozbawienia wolności oraz nałożenia obowiązku uiszczenia na rzecz oskarżycieli posiłkowych nawiązek i zwrotu kosztów poniesionych w związku z ustanowieniem pełnomocników z wyboru,</p>	

	<p>zwolniono S. S. od konieczności zwrócenia Skarbowi Państwa kosztów postępowania, w tym od uiszczenia opłaty. Poniesienie wskazanych kosztów – również przez wzgląd na aktualną sytuację majątkową oskarżonego – z pewnością przekraczałoby jego możliwości finansowe i stanowiło nadmierne obciążenie.</p>
6. Podpis	
Poznań, dnia 2 lipca 2021 r. sędzia Paweł Spaleniak	