

Sygn. akt III K 114/19

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 27 maja 2021r.

Sąd Okręgowy w Jeleniej Górze Wydział III Karny

w składzie:

przewodniczący: SSO Daniel Strzelecki

sędzia: SO Karin Kot

ławnicy: Grażyna Rutkowska, Irena Panczkowska, Jan Padewski

protokolant: Kaja Czerniak

przy udziale prokuratora Prokuratury Rejonowej del. do Prokuratury Okręgowej w Jeleniej Górze: Marcina Molędy
po rozpoznaniu w dniach 5 grudnia 2019r., 19 grudnia 2019r., 22 stycznia 2020r., 4 lutego 2020r., 9 marca 2020r.,
15 września 2020r., 27 listopada 2020r., 1 lutego 2021r., 22 marca 2021r. i 18 maja 2021r.

sprawy karnej

a) Ł. O.

urodzonego dnia (...) w J.

syna G. i B. z domu J.

oskarżonego o to, że:

1. w dniu 27 października 2018r., w J., woj. (...), na drodze publicznej - ul. A., na pasie ruchu w kierunku W., na przejściu dla pieszych od strony ul. (...) na wysokości stacji paliw S., działając wspólnie i w porozumieniu z O. L., prowadząc w ruchu lądowym pojazd mechaniczny marki S. (...) o nr rej. (...) i biorąc udział w prowadzonym z udziałem współpodejrzanego spontanicznym, nielegalnym wyścigu samochodowym, działając w zamiarze ewentualnym, przewidując możliwość pozbawienia życia znajdujących się na trasie przejazdu innych uczestników ruchu i godząc się na to, pozbawił życia przechodzących w prawidłowy sposób przez oznakowane przejście dla pieszych - G. B. (1) i I. L., w ten sposób, że umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym w celu ucieczki przed poruszającym się bezpośrednio za nim pojazdem marki V. (...) o nr rej. (...) prowadzonym przez O. L., poprzez przekroczenie administracyjnie dopuszczalnej prędkości bezpiecznej i poruszanie się z prędkością pomiędzy 163,4 a 179,8 km/h, zlekceważenie włączonego, pomarańczowego światła sygnalizacji drogowej, wadliwą obserwację przedpoła drogi i w rezultacie wjazd na oznakowane i oświetlone przejście dla pieszych po którym poruszali się piesi, bez podjęcia jakichkolwiek manewrów obronnych, w rezultacie czego uderzył on pokrzywdzonych przednią i prawą stroną kierowanego pojazdu, w wyniku czego oboje z nich doznali licznych, wielonarządowych obrażeń ciała, połączonych z masywnymi krwotokami i częściowym rozkawałkowaniem ciała, skutkującymi ich zgonem na miejscu zdarzenia,

tj. o czyn z art. 148§3 k.k.

2. w dniu 27 października 2018r., w J., woj. (...), na drodze publicznej - A., na pasie ruchu w kierunku W., na odcinku od skrzyżowania z ul. (...) do przejścia dla pieszych od strony ul. (...) na wysokości stacji paliw S., działając wspólnie i w porozumieniu z O. L., umyślnie i bezpośrednio naraził na niebezpieczeństwo utraty życia lub doznania ciężkiego

uszczerbku na zdrowiu M. Ś. (1), G. O., G. B. (1) i I. L., w szczególności poprzez spowodowanie na nich bezpośredniego niebezpieczeństwa spowodowania katastrofy w ruchu lądowym, w ten sposób że prowadząc w ruchu lądowym pojazd mechaniczny marki S. (...) o nr rej. (...), wziął udział w spontanicznym wyścigu samochodowym w/w ulicą, ścigając się z pojazdem marki V. (...) o nr rej. (...) prowadzonym przez O. L., w trakcie którego przekroczył dopuszczalną administracyjnie prędkość bezpieczną i poruszał się z prędkością pomiędzy 163,4 a 179,8 km/h, lekceważył włączone, pomarańczowe światło sygnalizacji drogowej, a także nie zachował ostrożności przy przejeździe przez zbiegające się z w/w ulicą trzy skrzyżowania dróg oraz 6 znajdujących się w jej ciągu przejść dla pieszych,

tj. o czyn z art. 174§1 k.k.

b) O. L.

urodzonego dnia (...) w J.

syna W. i D. z domu G.

oskarżonego o to, że:

3. w dniu 27 października 2018 r., w J., woj. (...), na drodze publicznej - ul. A., na pasie ruchu w kierunku W., na przejściu dla pieszych od strony ul. (...) na wysokości stacji paliw S., działając wspólnie i w porozumieniu z Ł. O., prowadząc w ruchu lądowym pojazd mechaniczny marki V. (...) o nr rej. (...) i biorąc udział w prowadzonym z udziałem współpodejrzanego spontanicznym, nielegalnym wyścigu samochodowym, działając w zamiarze ewentualnym, przewidując możliwość pozbawienia życia znajdujących się na trasie przejazdu innych uczestników ruchu i godząc się na to, pozbawił życia przechodzących w prawidłowy sposób przez oznakowane przejście dla pieszych - G. B. (1) i I. L., w ten sposób, że umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym w celu pościgu za poruszającym się przed nim pojazdem marki S. (...) nr rej. (...) prowadzonym przez Ł. O. i jego zamierzonego prześcignięcia, poprzez przekroczenie administracyjnie dopuszczalnej prędkości bezpiecznej i poruszanie się z prędkością zbliżoną do przedziału 163,4 - 179,8 km/h oraz zlekceważenie włączonego, pomarańczowego światła sygnalizacji drogowej, w efekcie odwracając tym samym uwagę kierującego samochodem marki S. (...) od prawidłowej obserwacji drogi i powodując z jego strony dalsze naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym - rażące przekroczenie bezpiecznej prędkości administracyjnej oraz wjazd na oznakowane i oświetlone przejście dla pieszych po którym poruszali się G. B. (1) i I. L., bez podjęcia jakichkolwiek manewrów obronnych, w rezultacie czego Ł. O. uderzył pokrzywdzonych przednią i prawą stroną kierowanego pojazdu, w wyniku czego oboje z nich doznali wielonarządowych obrażeń ciała, połączonych z masywnymi krwotokami i częściowym rozkawałkowaniem ciała, skutkującymi ich zgonem na miejscu zdarzenia,

tj. o czyn z art. 148§3 k.k.;

4. w dniu 27 października 2018 r., w J., woj. (...), na drodze publicznej - A., na pasie ruchu w kierunku W., na odcinku od skrzyżowania z ul. (...) do przejścia dla pieszych od strony ul. (...) na wysokości stacji paliw S., działając wspólnie i w porozumieniu z Ł. O., umyślnie i bezpośrednio naraził na niebezpieczeństwo utraty życia lub doznania ciężkiego uszczerbku na zdrowiu M. Ś. (1), G. O., G. B. (1) i I. L. w szczególności poprzez spowodowanie na nich bezpośredniego niebezpieczeństwa spowodowania katastrofy w ruchu lądowym, w ten sposób że prowadząc w ruchu lądowym pojazd mechaniczny marki V. (...) o nr rej. (...), wziął udział w spontanicznym wyścigu samochodowym w/ w ulicą, ścigając się z pojazdem marki S. (...) o nr rej. (...) prowadzonym przez Ł. O., w trakcie którego przekroczył dopuszczalną administracyjnie prędkość bezpieczną i poruszał się z prędkością zbliżoną do przedziału pomiędzy 163,4 a 179,8 km/h, lekceważył włączone, pomarańczowe światło sygnalizacji drogowej, a nadto ścigał poprzedzający go pojazd, powodując u jego kierowcy oraz u siebie niewłaściwą obserwację drogi oraz innych uczestników ruchu, a także nie zachowanie ostrożności przy przejeździe przez zbiegające się z w/w ulicą trzy skrzyżowania dróg oraz 6 znajdujących się w jej ciągu przejść dla pieszych,

tj. o czyn z art. 174§1 k.k.;

I. w zakresie zarzutów opisanych w pkt. 1 i 2 części wstępnej wyroku uznaje oskarżonego Ł. O. za winnego tego, że w godzinach nocnych 27 października 2018r., w J., kierując po a. od jej skrzyżowania z ulicą (...) do jej skrzyżowania z ulicami (...) samochodem osobowym marki S. (...) o nr. rej. (...) oraz działając wspólnie i w porozumieniu ze współoskarżonym O. L., który kierował samochodem osobowym marki V. (...) o nr. rej. (...), przewidując możliwość spowodowania bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym i na to się godząc, naruszył umyślnie zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym przez wzięcie ze współoskarżonym udziału w spontanicznym wyścigu samochodowym, w czasie którego poruszał się z prędkością przekraczającą administracyjnie dozwoloną, jak i niedostosowaną do warunków panujących na drodze, a dochodzącą do 140km/h, a wyprzedzając pojazd prowadzony przez współoskarżonego, jak i zmieniając pasy jazdy, a także zbliżając się w trakcie tego przejazdu do czterech skrzyżowań, na których sygnalizatory świetlne nadawały pulsacyjny sygnał żółty oraz do sześciu przejść dla pieszych, nie zachował szczególnej ostrożności, przy czym zbliżając się do ostatniego skrzyżowania i znajdującego się w jego obrębie przejścia dla pieszych z prędkością około 135km/h, poruszał się przed pojazdem współoskarżonego drugim od prawej pasem jezdni i nienależycie obserwował przedpole jazdy, jak i nie ustąpił pierwszeństa znajdującym się na tym przejściu pieszym G. B. (1) i I. L., którzy przechodzili po nim prawidłowo od strony ulicy (...) w stronę ulicy (...), czym spowodował bezpośrednio niebezpieczeństwo katastrofy w ruchu lądowym dla tych pieszych, jak i znajdującego się w obrębie tego skrzyżowania G. O. oraz pasażera samochodu prowadzonego przez O. L. w osobie M. Ś. (1), przy czym wjeżdżając na to przejście dla pieszych w dalszym ciągu umyślnie naruszał zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym w taki sam sposób, jak w chwili zbliżania się do tego przejścia, a dostrzegłszy na nim z opóźnieniem pieszych G. B. (1) i I. L., gdy przemieszczali się po pasie jezdni, po którym się poruszał, podjął manewr obronny hamowania i zjazdu na lewy pas powodując nieumyślnie wypadek polegający na tym, że uderzył w tych pieszych przednią prawą stroną kierowanego samochodu, w wyniku czego oboje piesi doznali rozległych urazów wielonarządowych skutkującymi ich zgonami,

tj. przestępstwa z art. 174§1 k.k. i art. 177§2 k.k. w zw. z art. 11§2 k.k.

i za to na podstawie art. 177§2 k.k. w zw. z art. 11§3 k.k. skazuje go na karę 8 (ośmiu) lat pozbawienia wolności;

II. w zakresie zarzutów opisanych w pkt. 3 i 4 części wstępnej wyroku uznaje oskarżonego O. L. za winnego tego, że w godzinach nocnych 27 października 2018r., w J., kierując po a. od jej skrzyżowania z ulicą (...) do jej skrzyżowania z ulicami (...) samochodem osobowym marki V. (...) o nr. rej. (...) oraz działając wspólnie i w porozumieniu ze współoskarżonym Ł. O., który kierował samochodem osobowym marki S. (...) o nr. rej. (...), przewidując możliwość spowodowania bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym i na to się godząc, naruszył umyślnie zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym przez wzięcie ze współoskarżonym udziału w spontanicznym wyścigu samochodowym, w czasie którego poruszał się z prędkością przekraczającą administracyjnie dozwoloną, jak i niedostosowaną do warunków panujących na drodze, a dochodzącą do 140km/h, a zbliżając się w trakcie tego przejazdu do czterech skrzyżowań, na których sygnalizatory świetlne nadawały pulsacyjny sygnał żółty oraz do sześciu przejść dla pieszych, nie zachował szczególnej ostrożności, przy czym zbliżając się do ostatniego skrzyżowania i znajdującego się w jego obrębie przejścia dla pieszych z prędkością około 135km/h, poruszał się za pojazdem współoskarżonego drugim od prawej pasem jezdni i nienależycie obserwował przedpole jazdy, jak i nie ustąpił pierwszeństa znajdującym się na tym przejściu pieszym G. B. (1) i I. L., którzy przechodzili po nim prawidłowo od strony ulicy (...) w stronę ulicy (...), czym spowodował bezpośrednio niebezpieczeństwo katastrofy w ruchu lądowym dla tych pieszych, jak i znajdującego się w obrębie tego skrzyżowania G. O. oraz pasażera samochodu prowadzonego przez O. L. w osobie M. Ś. (1),

tj. przestępstwa z art. 174§1 k.k.

i za to na podstawie art. 174§1 k.k. skazuje go na karę 1 (jednego) roku i 6 (sześciu) miesięcy pozbawienia wolności;

III. na podstawie art. 42§1 k.k. orzeka wobec oskarżonego Ł. O. środek karny w postaci zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym na okres 10 (dziesięciu) lat;

IV. na podstawie art. 42§1 k.k. orzeka wobec oskarżonego O. L. środek karny w postaci zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym na okres 3 (trzech) lat;

V. na podstawie art. 46§1 k.k. orzeka wobec oskarżonego Ł. O. środek kompensacyjny w postaci zadośćuczynienia za doznaną krzywdę zobowiązując go do zapłaty na rzecz oskarżycieli posiłkowych:

a) K. B. (1) kwoty 50.000zł (pięćdziesięciu tysięcy złotych);

b) O. G. kwoty 50.000zł (pięćdziesięciu tysięcy złotych);

c) K. G. kwoty 50.000zł (pięćdziesięciu tysięcy złotych);

d) J. W. kwoty 20.000zł (dwudziestu tysięcy złotych);

e) R. B. kwoty 20.000zł (dwudziestu tysięcy złotych);

f) T. B. kwoty 20.000zł (dwudziestu tysięcy złotych);

g) K. L. kwoty 20.000zł (dwudziestu tysięcy złotych);

VI. na podstawie art. 63§1 k.k. przyjmując, że jeden dzień rzeczywistego pozbawienia wolności równa się jednemu dniowi pozbawienia wolności zalicza:

a) oskarżonemu Ł. O. na poczet orzeczonej kary pozbawienia wolności okres rzeczywistego pozbawienia wolności w sprawie od godz. 23:45 dnia 27 października 2018r. do godz. 15:20 dnia 22 stycznia 2020r.;

b) oskarżonemu O. L. na poczet orzeczonej kary pozbawienia wolności okres rzeczywistego pozbawienia wolności w sprawie od godz. 00:30 dnia 28 października 2018r. do godz. 14:25 dnia 15 listopada 2018r.;

VII. na podstawie art. 63§2 k.k. zalicza oskarżonym Ł. O. i O. L. na poczet orzeczonych wobec nich środków karnych w postaci zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym, okresy zatrzymania praw jazdy od dnia 27 października 2018r.;

VIII. na podstawie art. 29 ustawy z dnia 26 maja 1982r. prawo o adwokaturze oraz na podstawie §11 ust. 1 pkt. 2 i ust. 2 pkt. 5 i ust. 7 w zw. z §17 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015r. w sprawie opłat za czynności adwokackie zasądza od każdego z oskarżonych na rzecz oskarżycieli posiłkowych K. B. (1), O. G., K. G., J. W., R. B., T. B. i K. L. po 1.980zł tytułem poniesionych przez nich wydatków w związku z ustanowieniem pełnomocnika;

IX. na podstawie art. 627 k.p.k. zasądza od oskarżonych Ł. O. i O. L. na rzecz Skarbu Państwa koszty sądowe w częściach na nich przypadających, zaś na podstawie art. 2 ust. 1 pkt. 6 ustawy z dnia 23 czerwca 1973r. o opłatach w sprawach karnych wymierza Ł. O. opłatę w wysokości 600zł, zaś O. L. wymierza opłatę w wysokości 300zł na podstawie art. 2 ust. 1 pkt. 4 tej ustawy.

UZASADNIENIE

W pierwszej kolejności wskazać należało, że Sąd Okręgowy odstąpił od sporządzania w niniejszej sprawie uzasadnienia wyroku na formularzu UK 1, chociaż taki obowiązek został przewidziany w treści art. 99a§1 k.p.k. Użycie tego formularza naruszałoby bowiem prawo stron do rzetelnego procesu – wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 sierpnia 2020r., I KA 1/20, OSNKW 2020/9-10/41. Proces przeciwko oskarżonym Ł. O. i O. L. charakteryzował się bardzo wysokim stopniem skomplikowania w szczególności w zakresie oceny stron podmiotowych towarzyszących im w czasie przejazdu w godzinach nocnych dnia 27 października 2018r. ulicami (...). Okoliczności te, z uwagi na strukturę formularza, nie mogłyby zostać w sposób pełny w nim wysłowione.

W godzinach nocnych dnia 27 października 2018r. Ł. O. i O. L. kierowali samochodami samochodowymi osobowymi po J., przy czym pierwszy z nich poruszał się sam pojazdem marki S. (...) o nr. rej. (...) w kolorze srebrnym, zaś z drugim z nich pojazdem marki V. (...) o nr. rej. (...) w kolorze czarnym jako pasażer jeździł M. Ś. (1).

Około godziny 23:00 obaj kierowcy dostrzegli się, gdy poruszali się ulicą (...) w J.. Jako że znali się ze spotkań motoryzacyjnych organizowanych w okresie wcześniejszym przez miłośników motoryzacji zrzeszonych na facebookowej grupie (...) J., to spontanicznie wspólnie zaczęli się przemieszczać ulicą (...) w stronę centrum J.. W czasie tego przejazdu zaczęli oni znacząco przyspieszać, jednak podczas poruszania po ulicy (...), ulicy (...), placu (...), ulicy (...), ulicy (...) i ulicy (...) nie stworzyli niebezpieczeństwa w ruchu drogowym. Gdy zaś obaj kierujący dojechali w okolice skrzyżowania ulicy (...) i a., to Ł. O. zjechał z tej pierwszej ulicy przy restauracji (...) na teren pobliskiej stacji paliw (...), zaś drugi z nich pojechał w kierunku tego skrzyżowania.

O. L. dojechawszy do tego skrzyżowania skręcił w prawo w dwujezdniową a. i kontynuował jazdę po prawym pasie w kierunku W.. Gdy mijał wyjazd z terenu stacji paliw (...), to w tym czasie Ł. O. przejeżdżając przez jej teren i kierując się w stronę owego wyjazdu przywitał się z O. L. i M. Ś. (1) machnięciem ręki, po czym wjechał na tę a. poruszał się w kierunku W., lecz za pojazdem O. L.. W tym czasie Ł. O. zaczął dynamicznie przyspieszać i jeszcze w czasie wjeżdżania na wiadukt kolejowy, poruszając się lewym pasem jezdni, wyprzedził pojazd prowadzony przez O. L. po pasie prawym, zaś po zakończeniu tego manewru wjechał na ten właśnie pas. O. L. zaczął wówczas również dynamicznie przyspieszać i chociaż wkrótce poruszał się z prędkością około 130km/h, to jednak nie udało mu się wyprzedzić poprzedzającego go samochodu prowadzonego przez Ł. O..

/dowód: częściowo wyjaśnienia Ł. O. k. 111, 145, 466-471, 513-515, 799-800, 930-933, 955; częściowo wyjaśnienia O. L. k. 135-136, 150, 805, 933-934; częściowo zeznania M. Ś. (1) k. 63-64, 100-101, 513-515, 1058-1061; zeznania M. P. (1) ze szkicem sytuacyjnym k. 334-336, 338, 1027; zeznania K. P. ze szkicem sytuacyjnym k. 340-342, 343, 1028; zeznania J. P. ze szkicem sytuacyjnym k. 346-348, 351, 1028-1029; protokół odtworzenia utrwalonego zapisu z dnia 28 października 2018r. dot. nagrań z kamer monitoringu miejskiego z płytą CD-R i dokumentacją zdjęciową z k. 32, 33-35, 36-42, 129; protokół odtworzenia utrwalonego zapisu z dnia 29 października 2018r. dot. kamer stacji paliw (...) z płytą CD-R i dokumentacją zdjęciową dokumentacją zdjęciową

k. 113-115, 116-121, 122/

Około godziny 23:10 Ł. O. i O. L. przemieszczając się a. w kierunku W. z prędkościami dochodzącymi do 140km/h, przejechali przez cztery kolejne skrzyżowania, na których sygnalizatory świetlne nadawały pulsacyjny sygnał żółty i przy których zorganizowano sześć przejść dla pieszych. Ł. O. przed skrzyżowaniem z ulicą (...) zjechał z prawego pasa jezdni na lewy, po którym w niedużej odległości za nim poruszał się O. L.. Po przejechaniu tego skrzyżowania Ł. O. wjechał ponownie na prawy pas, po którym w dalszym ciągu w niewielkiej odległości za jego pojazdem przemieszczał się O. L..

Ł. O. i O. L. kontynuując rywalizację i zbliżając z prędkościami wynoszącymi około 135km/h do skrzyżowania z ulicami (...), jak i znajdującego się w jego obrębie przejścia dla pieszych, poruszali się w dalszym ciągu drugim od prawej pasem jezdni, który był przeznaczony do jazdy na wprost, przy czym w dalszym ciągu pojazd pierwszego z nich poprzedzał nieznacznie samochód prowadzony przez drugiego. Nienależycie obserwowali wówczas przedpole jazdy, przy czym Ł. O. skoncentrował swoją uwagę na znajdującym się w centralnej części tego skrzyżowania pojeździe kierowanym przez G. O. marki T. (...), którym to uprzednio od strony ulicy (...) wjechał na skrzyżowanie i unieruchomił go w okolicy pasa zieleni oddzielającego obie jezdnie oczekując na wjazd na a.w stronę W.. W wyniku tego Ł. O. i O. L. nie ustąpili pierwszeństwa znajdującym się na tym przejściu pieszym G. B. (1) i I. L., którzy przechodzili po nim prawidłowo od strony ulicy (...), czym spowodowali bezpośrednie niebezpieczeństwo dla życia i zdrowia tych pieszych, jak i znajdującego się w obrębie tego skrzyżowania G. O. oraz pasażera samochodu M. Ś. (1).

Gdy O. L. dojeżdżał do tego przejścia dla pieszych, to został ostrzeżony przez M. Ś. (1) o tym, że znajdują się na nim piesi, wskutek czego zaczął hamować. Ł. O. kontynuował natomiast jazdę samochodem w sposób dotychczasowy, a

gdy znajdował się w odległości około 40 metrów od przejścia dla pieszych, dostrzegł z opóźnieniem znajdujących się na nim pieszych G. B. (1) i I. L., gdy przemieszczali się po prawym pasie jezdni prowadzącym na wprost, a więc po tym samym, po którym jechał samochodem. Chociaż podjął on wówczas manewr obronny hamowania i zjazdu na lewy pas, to jednak uderzył w tych pieszych przednią prawą stroną kierowanego samochodu, w wyniku czego oboje doznali rozległych urazów wielonarządowych skutkującymi ich zgonami.

/dowód: częściowo wyjaśnienia Ł. O. k. 111, 145, 466-471, 513-515, 799-800, 930-933, 955; częściowo wyjaśnienia O. L. k. 135-136, 150, 805, 933-934; zeznania G. O. k. 23-24, 934-936; częściowo zeznania M. Ś. (1) k. 63-64, 100-101, 513-515, 1058-1061; zeznania M. Ś. (2) ze szkicem sytuacyjnym k. 399-401, 402, 1061-1062; zeznania J. S. k. 405-407, 421-422, 964-966; zeznania D. K. k. 412-413, 968; zeznania W. C. ze szkicem sytuacyjnym k. 415-417, 419;

protokół oględzin miejsca wypadku drogowego z dnia 28 października z dokumentacją fotograficzną i szkicem ogólnym w rzucie poziomym k. k. 25-27, 290-303; protokół odtworzenia utrwalonego zapisu z dnia 28 października 2018r. dot. nagrań z kamer monitoringu miejskiego z płytą CD-R i dokumentacją zdjęciową z k. 32, 33-35, 36-42, 129; protokoły oględzin samochodu marki S. (...) z dnia 28 października 2018r. z dokumentacją zdjęciową k. 56-58, 90-92, 286-288; protokoły oględzin samochodu marki V. (...) z dokumentacją zdjęciową k. 59-60, 87-89, 284-285; protokół odtworzenia utrwalonego zapisu z dnia 29 października 2018r. dot. kamer stacji paliw (...) z płytą CD-R i dokumentacją zdjęciową k. 113-115, 116-121, 122; opinie wstępne i ostateczne z dni 29 października 2018r. oraz 12 listopada 2018r. biegłego z zakresu medycyny sądowej lek. med. W. G. z zapisami na płytach CD-R k. 139, 140, 186-193, 193a 194-202, 203; protokół oględzin kurtki koloru granatowego z dnia 31 października 2018r. z dokumentacją zdjęciową k. 175, 177; protokół eksperymentu procesowego z udziałem J. S. z dnia 8 kwietnia 2019r. z dokumentacją zdjęciową k. 421-422, 422a-422h; protokół eksperymentu procesowego z udziałem M. Ś. (2) z dnia 8 kwietnia 2019r. z dokumentacją zdjęciową k. 423-424, 424a-424d; opinie pisemna i ustna uzupełniająca z dni 27 września 2019r. oraz 27 listopada 2020r. (...) w J. k. 523-727, 1094-1097, 1100-1104; pismo Urzędu Miasta J. z dnia 2 września 2019r. z załącznikami k. 730, 731-784; pismo (...) p. z o.o. w J. z dnia 9 października 2018r. z załącznikami k. 812, 813-825/

Oskarżony Ł. O. zarówno w toku postępowania przygotowawczego, jak i na rozprawie głównej przyznawał się do spowodowania wypadku drogowego, w wyniku którego śmierć ponieśli G. B. (1) i I. L.. Nie przyznawał się natomiast do popełnienia zarzuconych mu czynów z art. 174§1 k.k., jak i z art. 148§1 k.k.

Ł. O. wyjaśnił, że o godzinie po godzinie 22:00 dnia 27 października 2018r. udał się należącym do jego ojca pojazdem marki S. (...) na myjnię samochodową zlokalizowaną przy ulicy (...) i nieopodal siedziby M. Sp. z o.o., a po wymyciu tego pojazdu skierował się tą ulicą w stronę centrum miasta. Po drodze, na skrzyżowaniu ulicy (...) i ulicy (...) dostrzegł na sąsiadującym pasie samochód marki V. (...) w kolorze ciemnym. W trakcie jazdy postanowił zjeść w restauracji (...) położonej przy skrzyżowaniu ulicy (...) i a., lecz po dojechaniu do niej stwierdził, że nie będzie tracił czasu na czekanie w kolejce, dlatego przejechał przez teren pobliskiej stacji paliw (...), po czym włączył się do ruchu na a.. Jadąc wówczas lewym pasem jezdni miał przed sobą tylko jeden pojazd, a gdy się do niego zbliżył przemieszczając się z prędkością około 80 – 90km/h, to dostrzegł, że był to pojazd marki V. (...) w kolorze ciemnym, który poruszał się wówczas prawym pasem jezdni z prędkością około 60km/h. Na wysokości skrzyżowania z ulicą (...) wyprzedził tego V. (...) dalej do miejsca zdarzenia utrzymywał prędkość w granicach 120km/h, przy czym kierujący tym wyprzedzonym samochodem na chwilę pozostał z tyłu, a potem zaczął się do niego zbliżać. Nie widział wówczas na drodze żadnych innych samochodów ani ludzi. Gdy dojeżdżał do kolejnych skrzyżowań, to zdejmował nogę z gazu, zaś dojeżdżając do skrzyżowania z ulicami (...) zobaczył, że zbliża się do niego ciemna T., która wjeżdżała na to skrzyżowanie od strony stacji paliw S.. Pojazd ten poruszał się, co świadczyło o tym, że osoba tym pojazdem kierująca chciała się włączyć do ruchu. Ten samochód skupił jego całą uwagę, dlatego aby uniknąć z nim kolizji podjął manewr skrętu z lewego pasa jezdni przeznaczonego do jazdy na wprost na pas sąsiadujący z nim po prawej stronie, łącząc ten manewr ze zdjęciem stopy z pedału przyspieszenia. Poczul wówczas uderzenie w prawą przednią stronę kierowanego samochodu i natychmiast odbił kierownicą w lewo, zaczął hamować, lecz nic nie widział. Następnie odbił kierownicą w prawą stronę, aby nie zderzyć się z T., która znajdowała się po jego prawej stronie, lecz prowadzony samochód wpadł wtedy w poślizg, co skutkowało tym, że stracił nad nim panowanie. Po wykonaniu kilku obrotów pojazd zatrzymał się. Dopiero

po wyjściu z samochodu dostrzegł leżące na jezdni dwie osoby i wówczas dotarło do niego co się wydarzyło. Zastrzegł, że gdyby dostrzegł pokrzywdzonych na przejściu dla pieszych, to z pewnością nie skręciłby w prawo, w ich stronę.

Gdy zaś chodziło o oskarżonego O. L., to zasadniczo nie przyznawał się do popełnienia żadnego z zarzuconych mu czynów zabronionych. Choć podczas posiedzenia w przedmiocie zastosowania wobec niego tymczasowego aresztowania oświadczył, że przyznaje się do ich popełnienia, to jednak złożył wówczas wyjaśnienia, w których w istocie nie odniósł się do postawionych mu zarzutów, a jedynie fragmentarycznie opisał przedmiotowe okoliczności związane z kierowaniem w krytycznym czasie samochodem osobowym.

O. L. wyjaśnił, że nie ponosi winy za zarzucone mu przestępstwa, bowiem nie potrącił G. B. (1) i I. L.. Wskazał, że dostrzegł pojazd marki S. (...) prowadzony przez współoskarżonego na ulicy (...), na światłach w okolicy tzw. M.. Jechał następnie jako pierwszy, lecz na ulicy (...) pojazd prowadzony przez Ł. O. wyprzedził go i jako pierwszy pojechał w stronę (...) M.. Nie zjechał z ulicy (...) do tej restauracji, tylko skręcił na skrzyżowaniu w a., a współoskarżony zjechał w stronę M.. Zaznaczył, że nie wziął udziału w żadnych wyścigach, a jedynie, gdy kierujący S. A. wyprzedził go po raz kolejny na a., na wysokości wiaduktu, to jadąc za tym pojazdem trzymał się go i utrzymywał jego prędkość wynoszącą na pewno powyżej 100km/h, około 130km/h. Wskazał wreszcie, że gdyby nie obecność na jezdni współoskarżonego, to na pewno nie jechałby tak szybko.

Oceniając zgromadzony w sprawie materiał dowodowy stwierdzić należało, że wyjaśnienia Ł. O. jedynie częściowo zasługiwały na przyznanie im waloru wiarygodności. Relacje O. L. korzystały zaś z waloru wiarygodności w przeważającym zakresie, jednak z uwagi na to, że zasadniczo korzystał on z przysługującego mu prawa do odmowy złożenia wyjaśnień, były one tylko fragmentaryczne.

Ł. O. i O. L. co do zasady logicznie opisali okoliczności przejazdu ulicami (...) w godzinach nocnych dnia 27 października 2018r. Spójnie podali przy tym, że gdy jechali już a., to poruszali się z prędkościami dochodzącymi do 120 – 130km/h, zaś drugi z oskarżonych zasadnie zastrzegł, że gdyby nie jechał za pierwszym z nich, to poruszałby się zdecydowanie ostrożniej. Nie nasuwały też zastrzeżeń wyjaśnienia O. L. w zakresie, w jakim wywodził, że w czasie przejazdu tą aleją zasadniczo z Ł. O. poruszali się po prawym pasie jezdni prowadzącym w kierunku W. i że taka sytuacja miała miejsce również w momencie dojeżdżania do skrzyżowania, na którym doszło do tragicznego zdarzenia. Na przyznanie waloru wiarygodności zasługiwały też relacje oskarżonych, w których zgodnie podali, że to Ł. O. kierując samochodem osobowym marki S. (...) potrącił na przejściu dla pieszych zlokalizowanym na skrzyżowaniu alei (...) (...) i ulic (...) dwoje pieszych w osobach G. B. (1) i I. L..

Wyjaśnienia Ł. O. i O. L. w zakresie, w jakim uznano je za spójne nie tylko w zasadniczych aspektach korespondowały ze sobą, ale zostały ponadto w sposób stanowczy uwiarygodnione licznymi zgromadzonymi w sprawie dowodami.

Okoliczności przejazdu Ł. O. i O. L. w krytycznym czasie a. zasadniczo spójnie opisał też świadek M. Ś. (1), co w szczególności dotyczyło jego relacji złożonych w toku postępowania przygotowawczego. Świadek ten potwierdził przecież, że obaj oskarżeni kierując samochodami a. rażąco przekraczali dopuszczalną administracyjnie prędkość, bowiem przemieszczali się z prędkościami rzędu 130 – 140km/h, zastrzegając, że w przypadku Ł. O. dochodziły one nawet do około 160km/h. M. Ś. (1) zgodnie z depozycjami Ł. O. i O. L. zastrzegł również, że obaj oskarżeni w momencie dojeżdżania do skrzyżowania, na którym doszło do poddanego osądowi zdarzenia, przemieszczali się po prawym pasie jezdni i że to pojazd prowadzony przez pierwszego z oskarżonych potrącił pokrzywdzonych, gdy przechodzili przez przejście dla pieszych.

Także świadek G. O. potwierdził spójnie, że samochody prowadzone przez Ł. O. i O. L. w momencie dojeżdżania do skrzyżowania, na którym doszło do tragicznego zdarzenia stanowiącego przedmiot osądu w niniejszym postępowaniu, poruszały się z bardzo dużymi prędkościami. Logicznie świadek ten zastrzegł, że jako pierwszy jechał pojazd w kolorze srebrnym, a w niedużej za nim odległości poruszał się ciemny pojazd, zastrzegając przy tym spójnie, że oba te samochody poruszały się wówczas po zewnętrznym pasie przeznaczonym do jazdy przez to skrzyżowanie na wprost.

W zasadniczych aspektach okoliczności przejazdu w krytycznym czasie pojazdów prowadzonych przez Ł. O. i O. L. a. ocenione zostały w opiniach – pisemnej i ustnej uzupełniającej – biegłej (...) w J.. W dowodach tych biegła trafnie zrekonstruowała przebieg tego tragicznego zdarzenia, jako że poprawnie skorelowała parametry związane z ruchem prowadzonych przez oskarżonych samochodów z tymi odnoszącymi się do przemieszczania się pokrzywdzonych przez przejście dla pieszych. Wszystkie istotne dla prawnokarnej oceny tego dowodu okoliczności zostaną omówione w dalszej części uzasadnienia.

Posiłkowe znaczenie dla rekonstrukcji zdarzeń stanowiących osnowę faktograficzną niniejszego postępowania miały natomiast zeznania M. P. (1), K. P., J. P., M. Ś. (2), J. S., D. K. i W. C.. Chociaż świadkowie ci nie obserwowali okoliczności potrącenia pokrzywdzonych, to jednak widzieli i słyszeli, że pojazdy prowadzone przez oskarżonych w czasie przejazdu aleją (...) (...) przemieszczały się z bardzo dużymi prędkościami. Gdy chodziło o M. P. (1), K. P. i J. P., to dostrzegli oni pędzące samochody kierowane przez Ł. O. i O. L. w momencie, w którym podjeżdżały one pod wiadukt kolejowy. Pozostali wymienieni świadkowie tego rodzaju obserwacje poczynili natomiast w okolicy skrzyżowania a. z ulicą (...), a więc w okolicy skrzyżowania poprzedzającego to, na którym doszło do śmiertelnego potrącenia pieszych.

Nie miały natomiast znaczenia dla prawnokarnej oceny zachowań Ł. O. i O. L. zeznania M. Ś. (1), K. G., O. G., J. W., J. Ł., R. K., R. C., E. C., W. K., M. S. (1), M. W. (1) i M. W. (2). Osoby te nie tylko bowiem nie były świadkami poddanego osądowi w niniejszym procesie zachowań oskarżonych, ale także nie dysponowały istotnymi z punktu widzenia rozstrzygnięcia sprawy spostrzeżeniami.

Dodać również należało, że wprawdzie kamery monitoringu miejskiego nie zarejestrowały okoliczności, w jakich prowadzony przez Ł. O. S.uderzył w G. B. (1) i I. L., bowiem kamera nr 106, która była zainstalowana w obrębie skrzyżowania a.z ulicami (...), w krytycznym momencie skierowana została przez operatora na wschodnią część tego skrzyżowania i przez to nie obejmowała wówczas swoim zasięgiem przejścia dla pieszych, po którym ci pokrzywdzeni przemieszczali się. Niemniej jednak zarówno nagranie zarejestrowane przez tę kamerę, jak i przez kamerę monitoringu miejskiego nr 103, która swoim zasięgiem obejmowała poprzedzające skrzyżowanie, tj. a.z ulicą (...), pozwoliły na stwierdzenie, że oskarżeni w czasie przejazdu przez te okolice kierowali pojazdami z bardzo dużymi prędkościami.

Z protokołów oględzin samochodu S. (...) sporządzonych w dniu 28 października 2018r., jak i wykonanej podczas jednej z tych czynności procesowych dokumentacji fotograficznej jednoznacznie wynikało, że w wyniku potrącenia uległ on uszkodzeniu na wysokości zderzaka przedniego w jego prawej części i prawego jego boku, w szczególności w obrębie nadkola prawego i drzwi przednich prawych.

Nie były natomiast wiarygodne wyjaśnienia Ł. O. w zakresie, w jakim wywodził, że wyprzedził poprzedzającego go V. (...) na wysokości przejścia dla pieszych przy salonie (...), a więc w okolicy skrzyżowania a. i ulicy (...) i że wówczas poruszał się z prędkością około 80 – 90km/h. Ze spójnych w tym zakresie zeznań M. Ś. (1) wynikało przecież jednoznacznie, że Ł. O. kierowanym S.wyprzedził V. (...) prowadzonego przez O. L. dużo wcześniej, bowiem już w trakcie wjeżdżania na wiadukt kolejowy. Co więcej, z logicznych relacji M. P. (1), K. P. i J. P. wynikało niezbicie, że już w czasie podjeżdżania na ten wiadukt samochody prowadzone przez Ł. O. i O. L. poruszały się z bardzo dużymi prędkościami.

Chociaż ponadto Ł. O. i O. L. zaprzeczali konsekwentnie, że podczas kierowania pojazdami po a. doszło pomiędzy nimi do nawiązania swoistej rywalizacji co do prędkości ich przemieszczania się. Niemniej jednak te ich wyjaśnienia nie zasługiwały na przyznanie im waloru wiarygodności. O tym bowiem, że tego rodzaju rywalizację oskarżeni rzeczywiście podjęli świadczyły przecież pośrednio same wyjaśnienia O. L., który wszakże do tej okoliczności odniósł się. Wskazał wszakże spójnie, że na jego zachowanie podjęte w krytycznym czasie wpłynęła obecność współoskarżonego zaznaczając, że gdyby nie doszło do ich spotkania, to kierowałby samochodem zdecydowanie ostrożniej.

Również z zeznań M. Ś. (1) złożonych w toku śledztwa wynikało jednoznacznie, że po tym, jak w czasie wjeżdżania na wiadukt a.prowadzony przez Ł. O. pojazd wyprzedził samochód kierowany przez O. L., to zaczęli się oni ze

sobą ścigać. Zaznaczenia wymagało też to, że M. Ś. (1) znajdował się w czasie przejazdu w godzinach nocnych dnia 27 października 2018r. w pojeździe kierowanym przez O. L.. Miał zatem doskonałą możliwość zaobserwowania, czy w czasie przejazdu oskarżonych w analizowanym czasie rywalizowali ze sobą. Te obserwacje zrelacjonował on zaś w ten sposób, że momencie wyprzedzenia podczas wjazdu na wiadukt pojazdu, w którym się znajdował przez pojazd marki S. (...), kierujący tym pierwszym zaczął dynamicznie przyspieszać, co doprowadziło do tego, że obaj oskarżeni rozwinęli zawrotne prędkości przekraczające ponad dwukrotnie te administracyjnie dopuszczalne i te wartości utrzymywali aż do czasu dojazdu do skrzyżowania, na którym doszło do śmiertelnego potrącenia pieszych. Należało też wskazać, że z zeznań M. Ś. (1) wynikało jednoznacznie, że O. L. jechał w krytycznym czasie do swojej koleżanki i po wjechaniu z ulicy (...) na a. zamierzał skrócić w lewo na drugim albo trzecim skrzyżowaniu. Skoro jednak oba te skrzyżowania przejechał na wprost, to tym samym jako oczywisty jawił się fakt, że uczynił to z powodu chęci kontynuowania rywalizacji nawiązanej z Ł. O.. Właśnie z tego powodu porzucił on zamiar zjechania z tej alei na jednym ze skrzyżowań poprzedzających to, na którym doszło do potrącenia pieszych. Ogół tych okoliczności prowadził do narzucającego się wręcz przekonania, że M. Ś. (1) miał bezsprzecznie wystarczająco dużo przesłanek, które pozwoliły mu na sformułowanie subiektywnego przekonania, że w krytycznym czasie Ł. O. i O. L. rywalizowali ze sobą w ramach spontanicznie zorganizowanego wyścigu drogowego.

Należało też dostrzegać to, że M. Ś. (1) nie miał żadnego powodu, aby pomawiać oskarżonych, a w szczególności O. L., z którym łączyła go wieloletnia przyjaźń, o zrealizowanie w krytycznym czasie zachowań rażąco naruszających przepisy prawa o ruchu drogowym. Z tego powodu relacje świadka złożone w toku postępowania przygotowawczego zasługiwały na przyznanie im waloru wiarygodności. Jakkolwiek M. Ś. (1) na rozprawie głównej podtrzymał w zasadniczych aspektach zeznania złożone w fazie postępowania przygotowawczego. Niemniej jednak wydzwięk tej jego ostatniej chronologicznie relacji był dla oskarżonych korzystniejszy względem złożonych poprzednio. Dość stwierdzić, że na rozprawie w dniu 9 marca 2021r. M. Ś. (1) zeznał, że tylko zdawało mu się, że Ł. O. i O. L. w krytycznym czasie ścigali się, jak i że pierwszego oskarżonego dostrzegł w dniu 27 października 2018r. dopiero, gdy wjeżdżał z terenu stacji paliw (...) na a., a wreszcie, że w czasie tego przejazdu S. (...) cały czas oddalał się do pojazdu, w którym on i O. L. się znajdowali. Chociaż te odmiennie przedstawione przez M. Ś. (1) zagadnienia nie miały istotnego znaczenia dla oceny odpowiedzialności karnej Ł. O. i O. L., niemniej jednak wskazywały, że świadek dążył na etapie postępowania rozpoznawczego nieudolnie do stopienia wymowy dowodowej jego wcześniejszych zeznań.

Należało też nadmienić, że przejazd Ł. O. i O. L. od ich spotkania na ulicy (...) do miejsca potrącenia pieszych na a. został fragmentarycznie zarejestrowany przez szereg rozmieszczonych na tej trasie kamer monitorujących. Również te dowody potwierdziły zatem, że oskarżeni jechali blisko siebie już na tej pierwszej ulicy, zaś po dojechaniu do jej skrzyżowania z ulicą (...) poruszali się już ze znacznymi prędkościami, chociaż lojalnie zastrzec należało, że do czasu wjazdu na a. (...) nie stworzyli realnego zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Co więcej, z zapisów tych wynikało niezbicie, że Ł. O. zbliżając się do restauracji (...) zjechał w jej kierunku z ulicy (...) i stamtąd dalej przejechał na stację paliw (...), a z niej wyjechał na a. (...), zaś O. L. na tę. wjechał bezpośrednio z ulicy (...). Na filmach zarejestrowanych zaś przez kamery zainstalowane na skrzyżowaniach a. (...) z ulicą (...) i na następnym łączącym tę a. z ulicami (...) odpowiednio o nr. 103 i 106 zarejestrowano zaś oba kierowane przez oskarżonych pojazdy, które przemieszczały się wówczas z bardzo dużymi prędkościami, przy czym samochód kierowany przez Ł. O. przemieszczał się jako pierwszy, zaś pojazd prowadzony przez O. L. poruszał się za nim w odległości rzędu kilkunastu metrów.

Nie mogły też zostać zaaprobowane depozycje Ł. O., w których wskazywał, że podczas przejazdu w godzinach nocnych dnia 27 października 2018r. a. (...) nie znał O. L.. Z tej okoliczności oskarżony ten wywodził pośrednio, że skoro nie znał się wówczas ze współoskarżonym, toteż nie podjęli oni wówczas spontanicznego wyścigu. Wymowa dowodowa tej relacji Ł. O. została stanowczo zdezawuowana, bowiem znajomość oskarżonych została potwierdzona jednoznacznie przez O. L. oraz M. Ś. (1), przy czym ten ostatni podał nawet, że gdy bezpośrednio przed potrąceniem pieszych przejeżdżali a. (...) na wysokości stacji paliw (...), to wyjeżdżający wówczas z parkingu tej stacji Ł. O. machnął ręką na przywitanie w jego i O. L. kierunku. Świadek ten w toku śledztwa opisał zresztą okoliczności, w jakich oskarżeni wiele miesięcy przed tragicznym potrąceniem poznali się zaznaczając, że spotykali się na imprezach motoryzacyjnych

organizowanych przez (...), jak i że krytycznego dnia spotkali się w godzinach nocnych ulicy (...) w okolicy tzw. M., gdy spontanicznie przemieszczali się samochodami osobowymi.

Niewiarygodnie Ł. O. podał ponadto, że dojeżdżając do skrzyżowania z ulicami (...), i dążąc do uniknięcia zderzenia ze stojącym w jego centralnej części pojazdem marki T. (...), podjął manewr skrętu w prawo oraz hamowania i że nie zauważywszy w ogóle G. B. (1) i I. L., poczuł wyłącznie uderzenie w przednią, prawą stronę kierowanego S. (...). Gdyby bowiem uznać tę relację oskarżonego za wiarygodną, to już pobieżna analiza tak opisanego przebiegu zdarzenia doprowadzić musiałaby niechybnie do wniosku, że do potrącenia pokrzywdzonych doszłoby albo przodem tego samochodu albo jego lewą stroną. Tymczasem, co już podniesiono, wypadkowy kontakt miał miejsce przeciwną stroną tego pojazdu.

Co więcej, ślad hamowania/zarzucania oznaczony w protokole oględzin miejsca wypadku drogowego z dnia 28 października 2018r. pod nr. 10, który miał długość 81,1 metra, co zasadnie podniosła podczas opiniowania ustnego reprezentująca (...) w J. biegła M. Ż., pochodził od prawego tylnego koła S. (...), jako że przy tym właśnie kole unieruchomionego powypadkowo pojazdu się zakończył. Rozpoczął się on wprawdzie na lewym pasie jezdni prowadzącej na wprost, jednak praktycznie na jego łączeniu z pasem znajdującym się po jego prawej stronie, a przy tym przebiegał ukośnie od strony tego właśnie pasa. Uwzględnivszy zatem fakt, że od dostrzeżenia stanu zagrożenia przez kierującego do momentu naciśnięcia pedału hamowania upływa średnio 1 sekunda i dalej do narośnięcia opóźnienia hamowania do takiego stopnia, że pojazd zaczynała być efektywnie hamowany, dalsze 0,4 sekundy, to uwzględnivszy prędkość pojazdu Ł. O. wynoszącą w chwili dojeżdżania do miejsca potrącenia wynoszącą około 135km/h, jak również fakt, że pojazd zaczął odwzorowywać ślad hamowania zaledwie w odległości 2,2 metra za miejscem potrącenia, dojść należało do przekonania, że od momentu dostrzeżenia przez tego oskarżonego zagrożenia do miejsca potrącenia prowadzony przezeń samochód pokonał nie mniej niż 40 metrów. Tę okoliczność bezbłędnie dostrzegł podczas opiniowania uzupełniającego reprezentujący tę Pracownicę biegły M. P. (2).

Rozwijając to zagadnienie podnieść należało, że skoro miejsce potrącenia biegła (...) w J. zasadnie wyznaczyła na początek rozmazu substancji koloru brunatno - czerwonego, który rozpoczął się na prawym pasie jezdni w kierunku na wprost w odległości 6,2m od SLO1 (linii prostopadłej do latarni przed przejściem dla pieszych), a który został podczas oględzin miejsca wypadku drogowego oznaczony jako ślad nr 3, zaś początek pierwszego śladu hamowania koła S. (...)został na jezdni odwzorowany w odległości zaledwie 8,4m od SLO1, a oznaczono go w tym protokole jako ślad nr 5, a przy tym kończył się on nieopodal miejsca ujawnienia na jezdni urwanej kończyny dolnej G. B. (1), to ogół tych okoliczności oznaczał, że w chwili rozpoczęcia efektywnego hamowania pojazd znajdował jeszcze przed miejscem potrącenia. Ł. O. podjął zatem reakcję obronną hamowania prowadzonego pojazdu związaną z dostrzeżeniem na przejściu dla pieszych G. B. (1) i I. L. nie tylko przed miejscem ujawnienia na jezdni pierwszego śladu hamowania, ale także przed miejscem potrącenia tych pokrzywdzonych. Skoro bowiem do czasu dojazdu S. (...) do miejsca ujawnienia na jezdni tego pierwszego śladu oznaczonego we wskazanym protokole nr. 5 upłynęło około 1,4 sekundy, toteż reakcja obronna tego oskarżonego została faktycznie podjęta w odległości około 40 metrów od miejsca ujawnienia owego śladu.

Te wszystkie okoliczności pozwoliły zatem jednoznacznie przyjąć, że S. (...) kierowany przez Ł. O. zaczął efektywnie hamować w odległości niespełna 3 metrów przed miejscem potrącenia G. B. (1) i I. L.. Bezbłędnie zatem biegła M. Ż. uzupełniając podczas opiniowania ustnego wypowiedź biegłego M. P. (2) i opierając się na wykonanej na potrzeby opiniowania uzupełniającego analizie czasowo – przestrzennej wywiodła, że S. (...) prowadzony przez Ł. O., zaczął być hamowany w odległości około 1,5 metra od początku znaku poziomego przejścia dla pieszych, lecz jego koła nie były wówczas zablokowane, a system ABS nie pozwalał jeszcze na pozostawienie śladów ogumienia na jezdni. Co więcej, chociaż pierwszy odwzorowany na jezdni ślad ogumienia pojazdu marki S. (...) znajdował się na lewym pasie jazdy w kierunku na wprost, to jednak był ukierunkowany ukośnie od strony prawej. Zważywszy zatem na to, że rozmaz substancji koloru brunatno - czerwonego rozpoczął się w okolicy środka prawej jezdni prowadzącej na wprost, a, jak już nadmieniono, było to miejsce potrącenia pieszych, to w tej właśnie okolicy znajdowało się prawe przednie naroże S. (...) w chwili wypadkowego kontaktu z G. B. (1) i I. L.. Ta okoliczność stanowczo uzasadniała zatem zasadność twierdzenia biegłej M. Ż. wysłowionego podczas opiniowania uzupełniającego, że w chwili dojeżdżania do miejsca

potrącenia pojazd prowadzony przez Ł. O. przemieszczał się po tym właśnie pasie jezdni, jednak na skutek podjętego przezeń manewru obronnego związanego z dostrzeżeniem na przejściu dla pieszych G. B. (1) i I. L., został skierowany z tego pasa na lewy pas jezdni przeznaczony do jazdy na wprost.

Chociaż w opinii pisemnej biegłej (...) w J. z dnia 27 września 2019r. stwierdzono, po pierwsze, że Ł. O. dojeżdżając do miejsca potrącenia G. B. (1) i I. L. poruszał się a (...) po lewym pasie przeznaczonym do jazdy na wprost, a po wtóre, że nie podjął on żadnych manewrów obronnych w celu uniknięcia potrącenia tych pokrzywdzonych, to podczas opiniowania uzupełniającego te kwestie zostały przez biegłą odmiennie ocenione. Przypomnieć wszakże należało, że biegły M. P. (2) wywiódł jednoznacznie, że kierujący S. (...) podjął decyzję o hamowaniu, gdy znajdował się w odległości około 40 metrów od miejsca potrącenia pieszych. Biegła M. Ż. podczas ustnego opiniowania na rozprawie w dniu 27 listopada 2020r. zasadnie przy tym wskazała, że ze sporządzonej na potrzeby uzupełniającego opiniowania analizy czasowo – przestrzennej wynikało, że S. (...) prowadzony przez Ł. O. zaczął być hamowany w odległości około 1,5 metra od początku znaku poziomego przejścia dla pieszych, ale jego koła z powodu zadziałania systemu ABS, nie były wówczas zablokowane, dlatego w tym miejscu nie doszło jeszcze do odwzorowania śladów ogumienia na jezdni. Chociaż ta wypowiedź biegłej M. Ż. korespondowała z omówioną już analizą dokonaną przez biegłego M. P. (2), to uwzględniała wyniki wcześniej przeprowadzonej analizy dotyczącej korelacji mechanizmu reagowania kierującego na stan zagrożenia w ruchu drogowym z mechanizmem opóźnienia efektywnego hamowania, jak i zabezpieczonymi na miejscu zdarzenia śladami kryminalistycznymi.

W toku ustnego opiniowania biegła M. Ż. całkowicie zasadnie przy tym wskazała, że skoro do potrącenia G. B. (1) i I. L. doszło prawym bokiem S. (...), to okoliczność ta świadczyła o tym, że Ł. O. podjął reakcję obronną związaną z dostrzeżeniem na jezdni pieszych. Zastrzegła przy tym bezbłędnie, że analiza zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego nie dała podstaw do stwierdzenia żadnego innego powodu, który uzasadniałby podjęcie przez niego tego rodzaju reakcji bezpośrednio przed miejscem potrącenia. O słuszności tego zapatrywania świadczyło też to, że bezsprzecznie Ł. O. zbliżając się z prędkością przekraczającą 130km/h do zaparkowanej w centralnej części skrzyżowania T. (...), zdecydował się odbić gwałtownie kierowanym S. (...)w stronę tego pojazdu, zaś w kolejnej fazie zdarzenia, aby uniknąć zderzenia tych samochodów, skontrolował ruch kierowanego pojazdu w prawą stronę, co doprowadziło do utraty stateczności tego prowadzonego przezeń samochodu. Nie tylko zatem nie można było dać wiary wyjaśnieniom Ł. O., który wywodził, że jedynym zagrożeniem w ruchu drogowym, jakie w krytycznym czasie zauważył było pojawienie się w obrębie skrzyżowania pojazdu marki T. (...), z którą chcąc uniknąć zderzenia podjął manewr skrętu w prawą stronę. Wręcz przeciwnie, w celu ominięcia dostrzeżonych z opóźnieniem na przejściu dla pieszych pokrzywdzonych, podjął manewr obronny polegający na skierowaniu prowadzonego pojazdu w stronę unieruchomionej T. (...). Innymi słowy, gdyby oskarżony nie dostrzegł z odległości około 40 metrów pieszych poruszających się pasem jezdni, po którym wówczas się przemieszczał, to nie miałby żadnego interesu, aby rozpedzonego do prędkości przekraczającej 130km/h S. (...)kierować wprost na stojący na skrzyżowaniu samochód marki T. (...). Odmiennie zapatrywanie skutkowałoby koniecznością przyjęcia całkowicie nielogicznego założenia, że Ł. O. dążąc do uniknięcia zderzenia z pojazdem prowadzonym przez G. O. skierował S. (...)wprost na T. (...), w której przemieszczeniu dopatrywał się wyłącznego zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Konkludując rozważania w tym przedmiocie stwierdzić należało, że bezsprzecznie Ł. O. znajdując się w odległości wynoszącej około 40 metrów od przechodzących przez przejście dla pieszych G. B. (1) i I. L., dostrzegł ich na jezdni. Poruszając się zaś w tym czasie po prawym pasie jezdni prowadzącej na wprost, na którym znajdowali się również ci pokrzywdzeni, podjął manewr obronny hamowania połączony z odbiciem kierownicą w lewą stronę. Jako jednak że przy prędkości, z którą się poruszał, a wynoszącej około 135km/h, nie miał możliwości uniknięcia wypadku, to potrącił pokrzywdzonych prawą częścią prowadzonego pojazdu na wysokości jego prawego naroża, co miało miejsce w okolicy środka tego pasa jezdni.

Trudno było przesądzić, czy Ł. O. wyjaśniając, że nawet w momencie potrącenia G. B. (1) i I. L. nie był świadomy ich obecności na jezdni, celowo zatajał tę okoliczność, czy też z uwagi na dynamizm zdarzenia i jego dramatyczny skutek, nie odnotował tego jego fragmentu. Jakkolwiek ta pierwsza ewentualność była zdecydowanie bardziej prawdopodobna, skoro M. Ś. (1) podczas pierwszego chronologicznie przesłuchania zeznał, że reakcję obroną związaną

z dostrzeżeniem pieszych Ł. O. pojął jeszcze przed miejscem ich potrącenia wywodząc, że gdy dojeżdżali do tego przejścia, na którym doszło do wypadku, widział, że „(...) dwie osoby są już na przejściu dla pieszych. Myślę, że Ł. zobaczył te osoby na przejściu i prawdopodobnie zaciągnął ręczny hamulec i nożny i wpadł w poślizg jeszcze przed pasami i samochód obrócił się w swoją lewą stronę i uderzył te dwie osoby swoim prawym bokiem”. W drugich natomiast chronologicznie wyjaśnieniach złożonych jeszcze w śledztwie podał zaś M. Ś. (1), że gdy Ł. O. opuściwszy S. (...) bezpośrednio po potrąceniu G. B. (1) i I. L. podszedł do pojazdu, w którym on przebywał, to zapytał, czy osoby, które potrącił żyją podając, że pokrzywdzone zostały trzy osoby i zastrzegając zarazem, że zobaczył pieszych w ostatniej chwili. Niemniej jednak, co już wykazano, wymowa całego szeregu dowodów, w tym głównie charakteryzujących się obiektywną wymową, zaświadczała jednoznacznie o tym, że oskarżony ten dostrzegł pokrzywdzonych z odległości około 40 metrów, a więc takiej, która przy parametrze prędkości prowadzonego wówczas przezeń pojazdu, nie dawała mu absolutnie żadnych szans na uniknięcie potrącenia.

Oceniając natomiast materiał nieosobowy należało zauważyć, że pisemna opinia biegłej (...) w J. z dnia 27 września 2018r. była w zasadniczych aspektach pełna, jasna i wewnętrznie niesprzeczna. Poza bowiem omówionymi już zagadnieniami, które biegła trafnie zweryfikowała w toku ustnego uzupełniającego opiniowania na rozprawie w dniu 27 listopada 2020r., a traktujących o tym, po którym pasie jezdni dojeżdżając do skrzyżowania a. (...) z ulicą (...) oraz ulicą (...) kierował S. (...) Ł. O., jak i o tym, czy oskarżony ten przed potrąceniem G. B. (1) i I. L. podjął manewr obronny, opinia ta była pełnowartościowym dowodem, który obrazował w szczegółach okoliczności poddanego osądowi zdarzenia. Trafnie przy tym biegła M. Ż. na rozprawie podniosła, że to, czy przejazd przez oskarżonych odcinka 499,4 metra pomiędzy kamerami monitoringu miejskiego o nr. 103 i 106 trwał między 10 a 11 sekund, czy też między 12 a 13 sekund nie miał istotnego znaczenia dla opiniowania, skoro w obu tych wariantach prędkość przekraczała ponad dwukrotnie tę administracyjnie dopuszczalną, bowiem w pierwszym z nich nie byłaby niższa około 163km/h, a w drugim niż 138km/h. Sąd oczywiście przeanalizował zapis z obu tych kamer i doszedł do przekonania, że przejazd ten trwał około 12 sekund, co dawało średnią prędkość na tymże odcinku zbliżoną do 140km/h. Taki właśnie parametr prędkości biegła wyliczyła w toku ustnego opiniowania w oparciu o przeprowadzoną analizę czasowo – przestrzenną zdarzenia. Skoro zaś analiza ta została wykonana bazując na całym szeregu zabezpieczonych na miejscu zdarzenia śladów kryminalistycznych, toteż zważywszy na ich obiektywną wymowę, należało przyjąć, że taką właśnie prędkość miały pojazdy prowadzone przez oskarżonych w czasie dojazdu do skrzyżowania, na którym doszło do potrącenia dwojga pieszych.

Co symptomatyczne, Ł. O., O. L. i M. Ś. (1) podawali w toku procesu zbliżone prędkości przemieszczania się w krytycznym momencie po a. (...) do tych ostatecznie wyliczonych przez (...) w J..

Powracając do omawiania opinii pisemnej (...) w J. należało podnieść, że biegła ta przeprowadziwszy rzeczoznawczą wizję lokalną miejsca, w którym doszło do potrącenia pokrzywdzonych, a także rzeczoznawcze badanie uczestniczących w tym zdarzeniu samochodów, jak i dysponując wstępnymi i ostatecznymi opiniami sądowo – medycznymi biegłego lek. med. W. G. z dni 29 października 2018r. oraz 12 listopada 2018r., które były jasne, pełne i niesprzeczne, i zapewne z tego powodu nie zostały przez uczestników procesu zakwestionowane, odtworzyła przebieg analizowanego zdarzenia, jak również ustaliła istotne z punktu widzenia parametry ruchu obu oskarżonych i obojga pokrzywdzonych.

W spójnym wywodzie (...) w J. ustaliła, jaki w krytycznym czasie był stan techniczny pojazdów S. (...) i V. (...). Jakkolwiek w obu tych samochodach zmodyfikowano parametry sterowników jednostek napędowych, co skutkowało tym, że ich silniki generowały większe moce i momenty obrotowe, a ponadto w samochodzie marki V. (...) zmodyfikowano również zawieszenie kół przednich i tylnych, układ recyrkulacji spalin oraz układ wydechowy. Niemniej jednak okoliczności te nie były relewantne dla ustalenia przyczyn potrącenia pieszych, skoro układy odpowiadające za prowadzenie tych samochodów działały prawidłowo, a samochody te nawet bez opisanych modyfikacji mogłyby dojeżdżając do miejsca potrącenia pieszych uzyskać prędkości wynoszące około 140km/h.

W wyniku zaś przeprowadzenia w dniach 12 i 13 sierpnia 2019r. w porze nocnej i dziennej eksperymentu rzeczoznawczego (...) w J. prawidłowo zwymiarowała miejsce potrącenia G. B. (1) i I. L., jak i odcinek dzielący bramy z

sygnalizacjami świetlnymi, na których zainstalowane zostały kamery monitoringu wizyjnego o nr. 103 i 106. Co więcej, biegła w toku tego eksperymentu zbadała w warunkach nocnych widoczność, którą dysponowali kierowcy pojazdów poruszających się a. (...) w kierunku W., a także obszar widoczności pieszych, którzy przechodzili po pasach tej a. do strony ulicy (...) w stronę ulicy (...) wskazując, że wszystkie te osoby miały nieograniczoną widoczność, bowiem nie występowały żadne przeszkody terenowe, czy pogodowe ją ograniczające, z wyjątkiem oczywiście zmierzchu. Biegła wskazała też całkowicie zasadnie, że kierujący powinni byli dostrzec pieszych na tymże przejściu pomimo tego, że mieli na sobie ciemne ubrania, wywodząc przy tym, że przejście to było oświetlone, a pokrzywdzeni przemieszczali się po nim aż przez 4,93 sekundy pokonując w tym czasie odległość wynoszącą 7,4 metra.

W toku zaś opiniowania ustnego (...)w J. przeprowadziwszy czasowo – przestrzenną analizę zdarzenia drogowego stanowiącego przedmiot osądu, zwróciła spójnie uwagę na to, że gdyby oskarżeni w chwili wejścia pokrzywdzonych na jezdnię poruszali się z prędkościami nieprzekraczającymi administracyjnie dopuszczalnych, a więc wynoszącymi 60km/h, to dojechaliby do przejścia dla pieszych, na którym doszło potrącenia w momencie, gdy G. B. (1) i I. L. zdążyliby już przejść zarówno tę jezdnię, jak i jezdnię przeznaczoną dla przeciwnego kierunku ruchu. Co więcej, nawet przy uwzględnieniu wyliczonych prędkości, z którymi w krytycznym momencie oskarżeni kierowali samochodami, biegła trafnie wyliczyła, że gdy piesi weszli na jezdnię, to oskarżeni znajdowali się nich w odległości wynoszącej około 180 metrów. Wywiodła zatem całkowicie spójnie biegła, że gdyby w tym momencie oskarżeni należycie obserwowali przedpole jazdy, to, po pierwsze, powinni byli już wówczas dostrzec pokrzywdzonych na przejściu dla pieszych. Co więcej, trafnie spostrzegła, że gdyby w tym momencie oskarżeni podjęli należyłą reakcję w związku z pojawieniem się pokrzywdzonych na przejściu dla pieszych, to zdołaliby się zatrzymać w odległości około 50 metrów przed miejscem ich potrącenia. Całkowicie zatem zasadnie biegła wskazała, że możliwość uniknięcia wypadku leżała wyłącznie po stronie Ł. O., który przy należytej obserwacji skrzyżowania a.(...) z ulicami (...) powinien był dostrzec G. B. (1) i I. L. już w momencie ich wejścia na jezdnię i ustąpić im pierwszeństwa z uwagi na to, że znajdując się na tym przejściu korzystali z przywileju pierwszeństwa.

Co istotne, przedstawiona w formie pisemnej analiza czasowo - przestrzenna (...)w J. była logiczna, to jednak, zdaniem Sądu, niektóre przyjęte do rozważań parametry nie zostały dobrane poprawnie. Rzecz bowiem, w tym, że biegła rozważała zachowanie oskarżonych przy prędkościach ich ruchu przekraczających w krytycznym momencie o przeszło 70 km/h prędkość dopuszczalną administracyjnie. Tymczasem, aby prawidłowo przedstawić reakcje, które powinni byli Ł. O. i O. L. podjąć w czasie zaistnienia stanu zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, należało rozważania przeprowadzić dla ich prędkości wynoszących 60 km/h, a więc dopuszczalnych w krytycznym czasie i miejscu. Dość stwierdzić, że prospektywne określenie przebiegu zdarzenia komunikacyjnego powinno umożliwić wnioskowanie, co do tego, jakie zachowania w momencie wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym kierujący mogli przedsięwziąć, gdyby kierowali pojazdami w sposób nieuchybny stosownym regułom ostrożności. Tego rodzaju wnioskowanie biegła, co już podniesiono, przedstawiła na rozprawie głównej, kiedy to w spójnym wywodzie podała, że gdyby oskarżeni w czasie wejścia pieszych na jezdnię kierowali samochodami z prędkościami 60 km/h, to do potrącenia pokrzywdzonych nie doszłoby, jako że znajdowaliby się oni poza obrębem obu jezdni w momencie przejazdu oskarżonych przez to przejście dla pieszych.

(...)w J. zinterpretowała również ujawnione na miejscu potrącenia G. B. (1) i I. L., jak i na samochodzie marki S. (...) ślady kryminalistyczne. Trafnie wywiodła, że do potrącenia pieszych doszło prawą stroną nadwozia tego pojazdu w okolicy przedniego jego naroża, jak i że miało to miejsce w punkcie wyznaczonym początkiem opisanego już rozmazu substancji koloru brązowo – czerwonego na jezdni. Te ustalenia zostały też skonfrontowane z obrażeniami doznanyymi przez pokrzywdzonych, co stworzyło całościowy kryminalistyczny obraz tego tragicznego zdarzenia.

Te wszystkie ustalenia pozwoliły (...)w J. trafnie przyjąć, jakie zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym Ł. O. i O. L. naruszyli w krytycznym czasie oraz że skoro wejście G. B. (1) i I. L. na przejście dla pieszych nie nosiło cech wtargnięcia, a znajdowali się oni na oświetlonym przejściu, toteż ich zachowanie nie miało wpływu na to zaistnienie, przebieg i skutki zdarzenia.

Sąd dokonał też analizy zapisów utrwalonych przez cały szereg kamer monitorujących, które fragmentarycznie zarejestrowały przejazd Ł. O. i O. L. ulicami (...) w godzinach nocnych dnia 27 października 2018r. Na żadnym z tych nagrań nie zarejestrowano wprawdzie momentu potrącenia pokrzywdzonych. Kamera monitoringu miejskiego nr 106, co już podniesiono, zobrazowała jednakże moment, w którym S. (...) i V. (...) opuszczały skrzyżowanie a.(...) z ulicami (...) bezpośrednio po tym, jak ten pierwszy pojazd uderzył w pieszych. Z analizy tych wszystkich nagrań wynikało jednak, że w czasie przejazdu, aż do czasu dotarcia do tego skrzyżowania, Ł. O. i O. L. nie stworzyli sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Rzecz bowiem w tym, że analiza pliku nr o – 2018-10-27 22-48-00-087, który został zarejestrowany przez kamerę monitoringu miejskiego nr C202 ((...) (...)), a która zasięgiem obejmowała pobliskie skrzyżowanie, dostrzec można było o godz. 22:48;19 dnia 27 października 2018r. pojazd przypominający S. (...), który poruszał się z prędkością podobną, jak inne samochody uczestniczące w ruchu drogowym.

W pliku nr o – 2018-10-27 23-07-00-037, który został zarejestrowany przez kamerę miejskiego monitoringu nr K55, a która obejmowała swoim zasięgiem inny fragment ulicy (...), można było natomiast zaobserwować, że dnia 27 października 2018r. o godz. 23:07;12 pojazd S. (...)jechał z prędkością podobną do tych, z którymi przemieszczały się inne pojazdy w ruchu drogowym. Za tym pojazdem o godz. 23:07;36 jechał pojazd marki V. (...), który był wyposażony w srebrne aluminiowe felgi i który przemieszczał się nieznacznie szybciej niż inne pojazdy. Chociaż nie można było zaobserwować na tym nagraniu numerów rejestracyjnych tych samochodów, to jednak z dalszych nagrań wynikało, że były to samochody prowadzone przez Ł. O. i O. L..

Plik o nr. o – 2018-10-27 23-07-00-111 został zaś zarejestrowany przez kamerę miejskiego monitoringu nr K54, a która zasięgiem obejmowała dalszy fragment ulicy (...). Na tym nagraniu z dnia 27 października 2018r. i godz. 23:07;28 można było dostrzec pojazd S. (...), który przemieszczał się z prędkością podobną do innych pojazdów w ruchu drogowym, a za nim jechały dwa inne niezidentyfikowane samochody. Za tymi dwoma pojazdami o godz. 23:07;47 przemieszczał się zaś pojazd marki V. (...), który jechał wyraźnie szybciej niż inne samochody.

Kamera monitoringu miejskiego nr K53 w pliku o – 2018-10-27 23-08-00-138 zarejestrowała natomiast dalszy fragment ulicy (...). Na nagraniu z dnia 27 października 2018r. o godz. 23:08;28 dostrzec można było pojazd w kolorze ciemnym marki V. (...), zaś o godz. 23:08;30 przemieszczający się za nim pojazd marki S. (...). Oba pojazdy przemieszczały z prędkościami podobnymi do tych, z jakimi poruszały się inne samochody.

W pliku nr o – 2018-10-27 23-08-00-132, który został zarejestrowany przez kamerę monitoringu miejskiego nr K18, a która zasięgiem obejmowała kolejny fragment ulicy (...), tj. na wysokości jej łączenia z ulicą (...), dostrzec można było w dniu 27 października 2018r. o godz. 23:08;48 dwa jadące za sobą pojazdy, przy czym pierwszym z nich był kierowany przez O. V. Golf, a drugim S. (...) prowadzony przez Ł. O.. Oba pojazdy przemieszczały się wówczas ze znacznymi prędkościami.

Kamery monitoringu miejskiego nr K17 i K19, które zasięgiem obejmowały ulicę (...) na wysokości skrzyżowania z ulicą (...) – w plikach o – 2018-10-27 23-08-00-132 oraz o – 2018-10-27 23-08-50-171 zarejestrowały zaś dnia 27 października 2018r. o godz. 23:08;53 dwa jadące za sobą pojazdy, przy czym jako pierwszy przemieszczał się V. (...) prowadzony przez O. L., zaś jako drugi jechał Ł. O. kierujący S. (...). Oba pojazdy przemieszczały się w dalszym ciągu z dużymi prędkościami, zaś dojeżdżając do tego skrzyżowania ten ostatni samochód zjechał na lewy pas, po czym wyprzedził jadący po pasie prawym drogi dwujezdniowej pojazd marki V. (...) wjechał w lewo w ulicę (...) z pierwszeństwem przejazdu, zaś pojazd kierowany przez O. L. zatrzymał się na tym skrzyżowaniu, przepuścił dwa jadące tą ulicą samochody i dopiero wówczas o godz. 23:09;04 wjechał w lewo w ulicę (...).

Na pliku nr o – 2018-10-27 23-09-00-006, który został zarejestrowany przez kamerę monitoringu miejskiego nr K20, a która zasięgiem obejmowała plac (...), można było dostrzec, jak w dniu 27 października 2018r. o godz. 23:09;09 na tenże plac wjechał z ulicy (...) samochód prowadzony przez Ł. O.. Po nim zaś o godz. 23:09;19 z tego samego kierunku na ten plac wjechał V. (...), przy czym oba te samochody nie poruszały się ze znacznymi prędkościami.

Kamery monitoringu miejskiego nr K22 (...) i nr K23 zarejestrowały natomiast w plikach o nr. 0 – 2018-10-27 23-09-00-084 oraz 0 – 2018-10-27 23-09-00-083 przejazd Ł. O. i O. L. ulicą (...), przy czym pierwszy z nich przemieszczał się S. (...)w objętych monitorowaniem miejscach o godz. 23:09;17 i 23:09;33 dnia 27 października 2018r., zaś współoskarżony przemieszczał się w monitorowanych miejscach V. (...) o godz. 23:09;30 i 23:09;48. Obaj kierujący poruszali się wówczas z prędkościami podobnymi do tych, z którymi jechali inni kierowcy.

Kamera monitoringu miejskiego nr 103 w pliku nr 0 – 2018-10-27 23-10-00-129.asf, która zasięgiem obejmowała skrzyżowanie a.(...) i ulicy (...) zarejestrowała natomiast przejazd wzdłuż tej alei w kierunku na W. pojazdów marki S. (...) i V. (...), które to pojawiły się w obszarze jej nagrywania w dniu 27 października 2018r. o godz. 23:11;15, lecz na początku 15 sekundy. Samochód kierowany przez Ł. O. przemieszczał się jako pierwszy lewym pasem przeznaczonym do jazdy na wprost, a pojazd V. (...) poruszał się w odległości rzędu kilkunastu metrów za poprzedzającym go samochodem po prawym pasie przeznaczonym do jazdy w tym samym kierunku. Analiza tego pliku zawierająca zapis o długości 149 sekund, a to z godz. 23:10;01 – 23:12;29, pozwoliła stwierdzić, że ruch samochodów na tym skrzyżowaniu był bardzo mały, skoro przed pojazdami prowadzonymi przez oskarżonych przez to skrzyżowanie przejechało tylko 10 samochodów, a w czasie całego nagrania kilkanaście. Co więcej, na widocznym na nagraniu przejściu dla pieszych żadna osoba nie przechodziła przez jezdnię.

Na kluczowym dla oceny poddanych osądowi zachowań Ł. O. i O. L. nagraniu zarejestrowanym przez kamerę monitoringu miejskiego nr 106 (...), która zasięgiem obejmowała skrzyżowanie, na którym doszło do potrącenia G. B. (1) i I. L., a więc łączącym a. (...) z ulicą (...) i ulicą (...), zarejestrowane zostało w pliku nr 0 – 2018-10-27 23-10-00-0056.asf zdarzenie, w trakcie którego kierowany przez Ł. O. pojazd S. (...) dnia 27 października 2018r. o godz. 23:11;27, lecz w czasie trwania sekundy 27, opuszcza to skrzyżowanie. Pojazd ten pojawiwszy się w kadrze był już hamowany, bowiem światła tylne stopu były w nim zapalone, co więcej, był wówczas zarzucany w prawą jego stronę i przemieszczał się po lewym pasie jezdni prowadzącej na wprost. Za tym pojazdem po prawym pasie w odległości około 30 metrów przemieszczał się natomiast z istotnie mniejszą prędkością pojazd prowadzony przez O. L.. Na nagraniu tym z godz. 23:10;00 – 23:29;59 dostrzec można było również, że ruch samochodów był znikomy, przed pojazdami oskarżonych przez to skrzyżowanie przejechały 4 samochody, a w czasie całego filmu kilkadziesiąt. Na widocznych chodnikach przed wypadkiem żadna osoba się nie pojawiła, natomiast już po potrąceniu zgromadziło się tam kilkanaście osób.

Kamera „serwis” monitorująca stację paliw (...) w pliku nr 27.10.2018 zarejestrowała zaś przejeżdżający bardzo powoli przez jej teren pojazd prowadzony przez Ł. O. marki S. (...), co miało miejsce w dniu 27 października 2018r. i według zegara tego urządzenia o godz. 23:12;16. O godz. 23:12;32 tego dnia tenże pojazd został zarejestrowany na kamerze „wyjazd” tej stacji, gdy wyjeżdżał z jej terenu na a.(...).

Na zapisach zarejestrowanych w dniu 27 października 2018r. w godz. 22:45;00 – 23:15;05 przez kamery monitorujące sklepu (...) przy ul. (...) o nr. KAM13 oraz KAM14 w plikach HCVR_ch13_main_20181027224500_20181027230000.dav, HCVR_ch13_main_20181027230000_20181027231505.dav, HCVR_ch14_main_20181027224500_20181027230000.dav, HCVR_ch14_main_20181027230000_20181027231505.dav., czy przez kamerę nr CAMO1 sklepu (...) przy ulicy (...) w pliku nr 1_01_R_102018224928, a która zasięgiem obejmowała skrawek ulicy (...) z godz. 22:49;49 – 23:11;49 dnia 27 października 2018r. dostrzec można było tylko część jezdni co skutkowało tym, że nie można było stwierdzić, czy na nagraniach tych utrwalone zostały przejazdy oskarżonych.

Nagranie z monitoringu Banku (...) z godz. 23:09;05 dnia 27 października 2018r. zlokalizowanego przy ulicy (...), a zarejestrowane przez kamerę nr Zew 2 w pliku 2018-10-27, która zasięgiem obejmowała okolicę skrzyżowania z ulicą (...) przedstawiało natomiast sytuację przejazdu Ł. O. i O. L. identyczną z tą zarejestrowaną przez kamery monitoringu miejskiego nr K17 i K19.

Jakkolwiek nie były przez uczestników postępowania kwestionowane pozostałe zgromadzone w sprawie dokumenty, to zaznaczyć, że nie nasuwały zastrzeżeń zapisy odnotowane w datowanym na 28 października 2018r. protokole

ogłędzin miejsca wypadku drogowego. Zważywszy na to, że protokół ten został sporządzony przez wykwalifikowanych funkcjonariuszy, a ponadto zaopatrzonej został w dokumentację fotograficzną, jak i sporządzony w skali szkic ogólny w rzucie poziomym, toteż miał on istotną wartość dowodową.

Wskazania wymagało wreszcie to, że w piśmie Urzędu Miasta J. z dnia 2 września 2019r. jednoznacznie wskazano, że zgodnie z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu GK.44/2018 z dnia 23 lutego 2018r. sygnalizacja uliczna na skrzyżowaniu a(...) i ulicy (...) w godzinach 23:00 – 5:00 działała w trybie światła żółtego migotającego.

Z kolei z pisma (...) sp. z o.o. w J. datowanego na 9 października 2019r. wynikało jednoznacznie, że wszystkie kamery monitoringu miejskiego J. były synchronizowane czasowo względem jednego zegara systemowego pracującego w serwerze centralnym oprogramowania BVMS, a zastosowana metoda synchronizacji to protokół NTP. To zaś oznaczało, że standardowe opóźnienie propagacji strumieniu IP wynosiło zaledwie 120ms. Tego rodzaju opóźnienie, co już omówiono, nie miało absolutnie żadnego znaczenia dla oceny prędkości, z jaką w krytycznym momencie Ł. O. i O. L. poruszali się.

W kontekście poczynionych w sprawie ustaleń faktycznych przyjąć należało, że zgromadzone dowody dały podstawę do przypisania Ł. O. i O. L. sprawstwa w zakresie przypisanych im przestępstw, które w przypadku tego pierwszego podlegało subsumowaniu pod znamiona ustawowe typu czynu zabronionego z art. 174§1 k.k., zaś w odniesieniu do drugiego z nich z art. 174§1 k.k. w zw. z art. 177§2 k.k. w zw. z art. 11§2 k.k.

Nie było natomiast żadnych podstaw do przyjęcia, że O. L. obiektywnie można było przypisać skutek w postaci śmierci G. B. (1) i I. L. i to niezależnie od tego, czy byłby on rozpatrywany na kanwie zarzuconego mu w skardze zasadniczej czynu stypizowanego w art. 148§1 k.k., czy też na gruncie występku z art. 177§2 k.k. Aby bowiem można było przypisać O. L. spowodowany fizycznie przez Ł. O. skutek należało ustalić, czy jego zachowanie stworzyło lub istotnie zwiększało nieakceptowane prawnie niebezpieczeństwo dla dobra prawnego stanowiącego przedmiot zamachu, czyli, innymi słowy, czy bezprawne jego działanie polegające na kierowaniu pojazdem w miejscu potrącenia z naruszeniem elementarnych zasad bezpieczeństwa doprowadziło do powstania nadmiernego ryzyka wywołania negatywnego skutku w postaci naruszenia dobra chronionego prawem w postaci życia G. B. (1) i I. L.. Tylko bowiem ustalenie, iż O. L. zaniechał podjęcia wymaganej prawem aktywności ukierunkowanej na zapobiegnięcie wystąpienia skutku, jak i że w zaistniałym skutku urzeczywistniało się niebezpieczeństwo, któremu miał przeciwdziałać oraz że podjęcie takiego działania odwróciłoby to niebezpieczeństwo, mogło doprowadzić do aktualizacji jego odpowiedzialności karnej za wywołanie tego skutku – wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 marca 2000r., III KKN 231/98, OSNKW 2000/5-6/45.

Z tych powodów należało przypomnieć, że O. L. kierował w krytycznym momencie pojazdem znajdując się w bliskiej odległości za samochodem prowadzonym przez Ł. O.. Nie stworzył on zatem ani nie zwiększył istotnie niebezpieczeństwa dla życia pokrzywdzonych, o czym dobitnie przekonywało stwierdzenie, że to właśnie kierujący poprzedzającym pojazdem śmiertelnie potrącił pieszych. Rozważając natomiast hipotetycznie, jakie było prawdopodobieństwo potrącenia pojazdem kierowanym przez O. L. przechodzących przez jezdnię G. B. (1) i I. L., w sytuacji, gdy jechał on wprawdzie z bardzo dużą prędkością, drastycznie naruszając przy tym zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, dostrzeżenia wymagało to, że skoro poruszał się bezpośrednio za poprzedzającym samochodem kierowanym przez Ł. O., to analizowane prawdopodobieństwo nie było duże. O słuszności tego zapatrywania nie świadczył przy tym wyłącznie fakt, że w takim układzie sytuacyjnym to właśnie pojazd prowadzony przez tego ostatniego faktycznie uderzył w tych pokrzywdzonych, natomiast samochód kierowany przez pierwszego nie skontaktował się z nimi wypadkowo. Także uwzględniając wskazania wiedzy i doświadczenia życiowego należało przyjąć, że znalezienie się pokrzywdzonych poruszających się normalną dla pieszych prędkością chodu pomiędzy tymi pojazdami, które z kolei przemieszczały się bardzo szybko i w bliskiej odległości, było tylko teoretyczne.

Badając od strony subiektywnej przewidywalność O. L. prawdopodobieństwa spowodowania skutku w postaci śmiertelnego potrącenia G. B. (1) i I. L., należało z przyczyn już podanych wskazać, że nie była ona znaczna, a tylko stwierdzenie takiego stopnia owej antycypacji pozwoliłoby na obiektywne mu przypisanie skutku w postaci śmierci G. B. (1) i I. L. – wyrok Sądu Najwyższego z dnia 1 grudnia 2000r., IV KKN 509/98, OSNKW 2001/5-6/45; postanowienie

Sądu Najwyższego z dnia 15 lutego 2012r., II KK 193/11, OSNKW 2012/9/89; A. Barczak - Oplustil, Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 15 lutego 2012r., II KK 193/11, CPKiNP 2012/4/149–157. Posługując się w tym zakresie wzorcem pozwalającym na projektowanie przebiegu wydarzeń dostępnym dla możliwości intelektualnych tego oskarżonego, które z pewnością nie były w żaden sposób zaburzone i nie odbiegały od przeciętnych, należało wskazać, że kierowanie pojazdem z dużą prędkością, lecz bezpośrednio za poprzedzającym samochodem, nie pozwoliło mu antycypować z dużym prawdopodobieństwem, że to właśnie prowadzony przez niego samochód uderzy w znajdujących się na jego torze ruchu pieszych. Dość stwierdzić, że w tym układzie sytuacyjnym O. L. mógł przewidywać, że jeżeli na jezdnię wejdą piesi, to ze znacznym prawdopodobieństwem ich potrącenie nastąpi samochodem poruszającym się jako pierwszy. Nawet zatem przeprowadzając test trafności przewidywania przez tego oskarżonego ex ante przebiegu poddanego osądowi zdarzenia z jego faktycznym obrazem ex post, stwierdzenia po raz kolejny wymagało, że jego prognoza, że kierowanym samochodem nie potrąci pokrzywdzonych, okazała się uzasadniona.

Co więcej, omówione już dowody przesądziły o tym, że O. L. dostrzegł G. B. (1) i I. L. na przejściu wcześniej niż kierujący przed nim Ł. O.. O. L. podjął przy tym reakcję w postaci hamowania, co spowodowało, że uniknął nie tylko najechania na ciała pokrzywdzonych, a w szczególności ciało G. B. (1), które po wypadku znajdowało się na prawym pasie przeznaczonym do jazdy na wprost, a zatem tym samym, po którym się przemieszczał. Uniknął on również wyjechania poza krawędź jezdni. Reakcja obronna tego oskarżonego na dostrzeżone zagrożenie bezpieczeństwa w postaci wejścia na jezdnię pokrzywdzonych była zatem na tyle skuteczna, że w czasie dojazdu do miejsca ich potrącenia panował nad pojazdem na tyle, aby móc nim skutecznie manewrować. Analiza zapisu zarejestrowanego przez kamerę monitoringu miejskiego o nr. 106 pozwoliła przecież stwierdzić, że prowadzony przez O. L. samochód opuszczał skrzyżowanie a(...) z ulicami (...) będąc na tyle skutecznie hamowany, że jego prędkość była w tym miejscu istotnie mniejsza niż ta, z którą poruszał się pojazd kierowany przez Ł. O.. Oskarżyciel nie wykazał zatem w toku procesu, że nawet gdyby Ł. O. nie potrącił G. B. (1) i I. L., to niechybnie uczyniłby to O. L.. To zaś oznaczało, że brak było podstaw do przyjęcia, że podjęta przez niego w rozważanym układzie sytuacyjnym reakcja nie zapobiegłaby powstaniu tragicznych skutków.

Trafnie prokurator dostrzegł, że zachowanie podjęte w krytycznym czasie przez O. L. miało na płaszczyźnie przyczynowo – skutkowej wpływ na poruszanie się pojazdem przez Ł. O., skoro pomiędzy nimi nawiązana została rywalizacja, która zmotywowała ich do brawurowej jazdy. Bezsprzecznie zatem doszło pomiędzy oskarżonymi do nawiązania porozumienia co do wspólnego i umyślnego naruszania zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym po to, aby zaspokoić ich dążenia ukierunkowane na niebezpieczne kierowanie samochodami, które w ich założeniach miało dostarczyć im wrażeń i zapewnić przysłowiowy zastrzyk adrenaliny. Dla przypisania odpowiedzialności karnej nie wystarczy jednak stwierdzenie empirycznego przyczynienia się konkretnej osoby. Przyczynienie, które pozwoli na przypisanie tego rodzaju odpowiedzialności musi bowiem spełniać dodatkowe kryteria o charakterze normatywnym, a więc być tego rodzaju, że w sposób znaczący zwiększa ryzyko wystąpienia skutku stanowiącego znamię typu czynu zabronionego – wyroki Sądu Najwyższego z dnia 4 listopada 1998r., V KKN 303/97, OSNKW 1998/11-12/50 i z dnia 1 grudnia 2000r., IV KKN 509/98, op. cit.

Przyczynowo – skutkowy i podlegający empirycznej weryfikacji związek O. L. ze śmiertelnym potrąceniem G. B. (1) i I. L. nie mógł zatem przesądzić o tym, że skutek w postaci ich śmierci powinien zostać mu przypisany. Jak już bowiem nadmieniono, to nie zachowanie tego oskarżonego, a współoskarżonego stworzyło niebezpieczeństwo dla życia pokrzywdzonych. Zachowanie zaś O. L. nie zwiększyło ryzyka wystąpienia tych tragicznych skutków, bowiem całe to ryzyko ogniskowało się w sposobie kierowania pojazdem przez Ł. O..

Podsumowując te rozważania wskazać należało, że obiektywne przypisanie określonej osobie przestępczego skutku wymaga ustalenia nie tylko powiązania ontologicznego pomiędzy działaniem a jego wynikiem, ale ponadto jednoznacznego stwierdzenia normatywnej relacji sprawczej między zachowaniem a skutkiem stanowiącym znamię czynu zabronionego. Ustalona musi zatem została naruszona reguła postępowania, która chroniła dobro prawne przed skutkiem stanowiącym znamię czynu zabronionego oraz powiązanie w unikalnych okolicznościach faktycznych każdej sprawy podlegającego analizie zachowania z charakterystyką, w jakich skutek nastąpił. Jeżeli dojdzie do stwierdzenia,

że skutek faktycznie spowodowany podlegał przez sprawcę przewidzeniu jako wysoce prawdopodobny i faktycznie w toku czynienia przez organ procesowy ustaleń okaże się on obiektywnie wysoce prawdopodobny jako konsekwencja danego zachowania, a przy tym będzie to typowa jego konsekwencja, to zajdzie podstawa do przypisania go na płaszczyźnie normatywnej podmiotowi, który podjął owo zachowanie - M. Małecki, Czasopismo prawa karnego i nauk penalnych, Rok XVII, 2013/2/45-58.

Żadna z tych okoliczności nie zmaterializowała się jednak w okolicznościach niniejszej sprawy w odniesieniu do O. L.. Omówione już obiektywne i subiektywne powiązanie zachowania podjętego przez tego oskarżonego w rozumieniu znacznego prawdopodobieństwa spowodowania przez to jego działanie skutku w postaci śmierci dwojga pieszych, nie wystąpiło. Przypisanie mu tego skutku spowodowałoby zatem konieczność przyjęcia, że powinien podnieść odpowiedzialność za nietypową konsekwencją naruszenia przez niego reguł ostrożności w ruchu drogowym. Jak już bowiem nadmieniono, za zupełnie nietypowe poczytać należałoby wejście poruszających się z normalną prędkością po jezdni pieszych przed pojazd poruszający się wprawdzie z bardzo dużą prędkością, lecz jednocześnie w bardzo bliskiej odległości za poprzedzającym go innym samochodem, przy zastrzeżeniu, że oba te samochody poruszały się po tym samym pasie.

Mając na uwadze poczynione ustalenia Sąd uznał, że zawinienie Ł. O. i O. L. w odniesieniu do przypisanych im przestępstw nie budziło wątpliwości. Oceniając towarzyszące im w czasie realizowania ustawowych znamion tych czynów motywacje, zauważyć należało, że kierując w godzinach nocnych dniu 27 października 2018r. samochodami osobowymi po alei (...) (...) od jej skrzyżowania z ulicą (...) do jej skrzyżowania z ulicami (...), przewidywali bezsprzecznie możliwość spowodowania bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym i na to się godzili.

Rzecz bowiem w tym, że umyślnie i w sposób absolutnie drastyczny naruszyli wówczas zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Wszakże Ł. O. i O. L. wzięli udział w spontanicznym wyścigu samochodowym, co skutkowało tym, że poruszali się w krytycznym czasie z prędkościami ponad dwukrotnie przekraczającymi administracyjnie dozwolone, a dochodzącymi do 140km/h. Te prędkości nie tylko w rażący sposób przekraczały te administracyjne, ale w sposób całkowicie oczywisty były również niedostosowane do warunków panujących na drodze. Wszakże poruszali się wówczas w porze nocnej, a więc w warunkach ograniczonej przez zmrok widoczności. Co więcej, w trakcie tego spontanicznego wyścigu przejechali przez cztery skrzyżowania, na których sygnalizatory świetlne nadawały pulsacyjny sygnał żółty oraz przez sześć przejść dla pieszych, a więc przez miejsca, w których powinni byli zachować kwalifikowaną ostrożność w ruchu drogowym. Gdy zaś Ł. O. i O. L. zbliżali się do ostatniego skrzyżowania i znajdującego się w jego obrębie przejścia dla pieszych z prędkością około 135km/h, to przez nienależytą obserwację przedpoła jazdy nie ustąpili pierwszeństwa znajdującym się na tym przejściu pieszym G. B. (1) i I. L., którzy przechodzili po nim prawidłowo, czym spowodowali bezpośrednie niebezpieczeństwo katastrofy w ruchu lądowym dla tych pieszych, jak i znajdującego się w obrębie tego skrzyżowania G. O. oraz pasażera samochodu prowadzonego przez O. L. w osobie M. Ś. (1).

Wszystkie te uwagi pozwoliły stwierdzić, że Ł. O. i O. L. zmierzali do tego, aby przez wzięcie udziału w wyścigu samochodowym w obszarze zabudowanym J. rażąco naruszać opisane zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym i w konsekwencji zrealizować dążenie ukierunkowane na podjęcie ryzykownego i dostarczającego im pożądanego wrażenia przejazdu samochodami. Ich motywacje ogniskowały się zatem na tym, aby przez realizację brawurowego przejazdu zaspokoić ich młodzieńczą potrzebę rywalizacji. Jednocześnie, co najzupełniej oczywiste, przewidywali, że tak drastyczne naruszenie zasad bezpieczeństwa na głównej arterii drogowej łączącej J. z W. może spowodować bezpośrednie niebezpieczeństwo katastrofy w ruchu lądowym. Tego rodzaju przewidywanie było szczególnie dobrze dostrzegalne w momencie, gdy Ł. O. i O. L. dojeżdżając aleją Jana Pawła (...) do skrzyżowania z ulicami (...) widzieli oczekujący na włączenie się do ruchu po jezdni, po której się oni poruszali, G. O. kierującego samochodem marki T. (...). Chociaż z uwagi na prędkość, z którą się wówczas oskarżeni poruszali uświadamiali sobie, że wjazd oczekującego w centralnej części tego skrzyżowania kierującego na jezdni prowadzącej w kierunku W., spowoduje poważne zagrożenie, to jednak nie podjęli decyzji o gwałtownym hamowaniu. Tę okoliczność Ł. O. wprost przyznał podając, że uświadamiając sobie zagrożenie związane z możliwym wjazdem pojazdu kierowanego przez G. O.

na jezdnie prowadzące we wskazanym kierunku, poprzestał na baczным obserwowaniu T. (...) i zdjęciu stopy z pedału przyspieszenia S. (...). Wprawdzie O. L. do tej okoliczności nie odniósł się odmawiając złożenia wyjaśnień, niemniej jednak skoro na to skrzyżowanie wjechał V. (...) również z bardzo dużą prędkością i w niedużej odległości od poprzedzającego go Seata Altei prowadzonego przez Ł. O., to także bezpodstawnie zbagatelizował możliwe konsekwencje swojego działania. Zauważania wymagało też to, że M. Ś. (1), który w analizowanym czasie był pasażerem pojazdu prowadzonego przez O. L., zeznał spójnie, że gdy dostrzegł na przejściu dla pieszych G. B. (1) i I. L., to powiedział kierowcy, żeby uważał. Ten jednak tylko delikatnie przyhamował, co skutkowało tym, że nie wpłynął w sposób znaczący na zmianę opisanych wyżej parametrów poruszania się prowadzonego przez niego samochodu.

Przedstawione okoliczności dowodziły zatem niezbitcie, jaki kształt w analizowanym czasie przybrały sfery woluntatywne towarzyszące Ł. O. i O. L.. Dostrzegali oni wszakże w momencie dojeżdżania do tego skrzyżowania zagrożenia bezpieczeństwa, które były bardzo poważne z uwagi na sposób, w jaki poruszali się samochodami i pomimo tego, że mieli możliwość w tym momencie je zminimalizować przez istotne wyhamowanie pojazdów, nie podjęli tego rodzaju aktywności. Jako osoby, które z racji wieku uzyskały już dojrzałość, uczestniczyły od dłuższego czasu w ruchu drogowym w charakterze kierowców, a przy tym nie były obciążone ułomnościami intelektualnymi, z pewnością przewidywali oskarżeni, że ich rywalizacja drogowa może z dużym prawdopodobieństwem spowodować tragiczne skutki. Ł. O. i O. L. dostrzegając jednak w momencie zbliżania się do skrzyżowania, na którym doszło do potrącenia pieszych, że może dojść do tragicznego zdarzenia drogowego z powodu włączenia się do ruchu pojazdu prowadzonego przez G. O., zaś drugi z oskarżonych dostrzegając ponadto, że taki tragiczny skutek może wystąpić również w związku z wejściem pieszych na przejście, nie zdecydowali się na istotne zmniejszenie ryzyka spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym. Połączywszy te rozważania ze stwierdzeniem, że oskarżeni zdecydowali się na szaleńczą wręcz jazdę przekraczając w sposób drastyczny dopuszczalne prędkości w obszarze zabudowanym, że nie zważali na ograniczoną widoczność będącą konsekwencją zapadłego już zmroku oraz że realizowali wyścig przejeżdżając przez cztery skrzyżowania i sześć przejść dla pieszych, w których zobowiązani byli zachować kwalifikowaną ostrożność, to dobitnie w ten sposób wykazali, że obojętne było im, że ich jazda może spowodować konkretne niebezpieczeństwo spowodowania tego rodzaju katastrofy.

Rzecz jasna Ł. O. i O. L. realizując ustawowe znamiona typu czynu zabronionego z art. 174§1 k.k. działali w warunkach współsprawstwa. Bezsprzecznie bowiem, gdy w godzinach nocnych dnia 27 października 2018r. przemieszczali się samochodami ulicą (...), to ich spotkanie było zupełnie przypadkowe. W trakcie przejazdu tą ulicą na wysokości jej łączenia z ulicą (...) zaczęli jednak istotnie przyspieszać, co skutkowało tym, że kierowany przez Ł. O. samochód wyprzedził pojazd prowadzony przez O. L.. Gdy jednak wyjechali na a. (...), to korzystając z tego, że ruch drogowy nie był wówczas wzmożony, przystąpili do ścigania się. Tego rodzaju porozumienie co do wspólnego naruszania zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, połączonego z godzeniem się na spowodowanie zagrożenia opisanego w art. 174§1 k.k. oskarżeni nawiązali zatem w sposób dorozumiany w czasie spontanicznej ewolucji ich wspólnej jazdy ulicami (...) – wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12 grudnia 2002r., III KKN 371/00, Prok. i Pr.-wkl. 2003/7-8/2; wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi z dnia 12 lipca 2000r., II AKa 122/00, Prok. i Pr.-wkl. 2001/5/25.

Gdy zaś chodziło o stronę podmiotową towarzyszącą Ł. O. w dalszym fragmencie przypisanego mu zachowania, które zrealizował w warunkach jednosprawstwa, a które było związane z jego wjazdem na przejście dla pieszych, na którym doszło do śmiertelnego potrącenia G. B. (1) i I. L., to bezsprzecznie w dalszym ciągu umyślnie naruszał zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym w taki sam sposób, jak w chwili zbliżania się do tego przejścia. Rzecz bowiem w tym, że również w tym momencie kierował pojazdem z prędkością przeszło dwukrotnie przekraczającą tę administracyjnie dopuszczalną, a więc niedostosowaną do warunków drogowych, jak i nie zachowywał szczególnej ostrożności w ruchu drogowym, której w tym miejscu powinien był dochować. Nienależycie obserwował również przedpole jazdy, jako że skoncentrował swoją uwagę na stojącym w centralnej części tego skrzyżowania pojeździe, natomiast zaniechał obserwowania samej jezdni i jej poboczy, co skutkowało tym, że dostrzegłszy na tymże przejściu z opóźnieniem pieszych G. B. (1) i I. L., gdy przemieszczali się po pasie jezdni, po którym się poruszał, podjął manewr obronny hamowania i zjazdu na lewy pas, powodując jednak ich potrącenie, które skutkowało zgonem obojga pokrzywdzonych. W zaprezentowanym otoczeniu dowodowym dojść należało zatem do jednoznacznego przekonania, że Ł. O. również

w tym fragmencie jego zachowania zdecydował się na kontynuowanie brawurowej jazdy celowo łamiąc obowiązujące przepisy prawa o ruchu drogowym.

Przestępczy skutek statutowany w treści art. 177§2 k.k. został natomiast przez Ł. O. wywołany w sposób nieumyślny, co zresztą należało do istoty przypisanego mu typu czynu zabronionego stypizowanego w tymże unormowaniu. Rozwijając przedstawione zagadnienie godziło się zauważyć, że strona podmiotowa oskarżonego w zakresie skutku jego inkryminowanego zachowania charakteryzowała się co prawda nieumyślnością, jednakże nieumyślność jego działania traktować należało w kategoriach tzw. świadomej nieumyślności, nazywanej potocznie w doktrynie prawa karnego lekkomyślnością (art. 9§2 k.k.). Nie przywołując ponownie argumentacji zaświadczającej o tym, że Ł. O. również w momencie wjeżdżania na to przejście dla pieszych rażąco naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, godziło się podnieść, że na skutek niezachowania ostrożności, której, jako uczestnik ruchu drogowego, powinien był dochować, doprowadził do tragicznego skutku, przy czym bezsprzecznie przewidywał możliwość spowodowania wypadku, lecz bezpodstawnie przyjmował, że go uniknie. Nie budziło najmniejszych wątpliwości spostrzeżenie, że w świadomości oskarżonego, który przecież tak drastycznie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wystąpiło przewidywanie możliwości wywołania swym postępowaniem wypadku drogowego i tragicznych skutków – . Zoll [w:] A. Zoll (red.), G. Bogdan, Z. Cwiakalski, P. Kardas, J. Majewski, J. Raglewski, M. Szewczyk, W. Wróbel, Kodeks karny, Część ogólna, Komentarz, Tom I, Komentarz do art. 1-116 k.k., Zakamycze 2004, tezy 23-29, 32 do art. 9 k.k.

Nie można było pominąć tego, że badając element obiektywny nieumyślnego przestępstwa z art. 177§2 k.k., którego popełnienie przypisano Ł. O., tj. niezachowania ostrożności wymaganej w danych warunkach, należało posłużyć się wzorcem przystającym do jego możliwości intelektualnych i ustalić w ten sposób, czy można było mu przypisać możliwość przewidzenia materializacji ustawowych znamion czynu zabronionego - L. Gardocki, Prawo karne, Wydanie 3, Wydawnictwo C.H.Beck, Warszawa 1998r., tezy 140-144. Zważywszy na to, że oskarżony w chwili czynu ukończył 25 lata, uzyskał wykształcenie średnie, uprawnienia do kierowania samochodami osobowymi posiadał od 8 lat, aktywnie w tym czasie uczestniczył w ruchu drogowym jako kierowca pokonując rocznie kilkadziesiąt tysięcy kilometrów, zaś w toku procesu w sposób logiczny formułował swe racje, dojść należało do narzucającej się wręcz konkluzji, że możliwość spowodowania wypadku przewidywał.

Właśnie analiza strony podmiotowej towarzyszącej Ł. O. w analizowanym momencie sprawiła, że nie mógł zostać zaaprobowany pogląd prokuratora zaprezentowany w akcie oskarżenia, że dopuścił się w krytycznym czasie zbrodni stypizowanej w art. 148§1 k.k., która przybrać miała postać dokonanego w zamiarze ewentualnym zabójstwa w G. B. (1) i I. L.. Chociaż wykluczono już możliwość obiektywnego przypisania O. L. skutku w postaci śmierci G. B. (1) i I. L.. Hipotetycznie jednak zakładając, że tego rodzaju przypisanie byłoby dopuszczalne, należało stwierdzić, że również w takiej teoretycznej formule nie było możliwe stwierdzenie jego zawinienia w zakresie realizacji znamion ustawowych zbrodni z art. 148§1 k.k.

Rozważając zatem w kontekście typu czynu zabronionego z art. 148§1 k.k. stronę podmiotową Ł. O. i O. L. podnieść należało, że na potrzeby orzekania w niniejszym procesie zamiar wynikowy pochytywany był według przeważającej w doktrynie i judykaturze tzw. koncepcji obojętności woli, przy czym została ona wzbogacona elementami zaczerpniętymi z koncepcji prawdopodobieństwa, a także z koncepcji obiektywnej manifestacji. Zgodnie z tą pierwszą teorią zamiar ewentualny zabójstwa mógłby zostać przypisany Ł. O. i O. L., gdyby w sferze wolicjonalnej towarzyszącej im w krytycznym czasie, dałoby się dostrzec, że ani chcieli by skutek przestępczy nastąpił, ani chcieli by ten skutek się nie zmaterializował. Przyjęcie zatem, że działali w krytycznym czasie w zamiarze wynikowym oznaczałoby, że wyobrażenie skutku w postaci śmierci G. B. (1) i I. L. było dla ich zachowań sprawczych obojętne. Sprawca dopuszczający się czynu z zamiarem ewentualnym, według jego pojmowania stosownie do założeń tzw. koncepcji obojętności woli, nie żywi bowiem względem tego wyobrażonego skutku żadnego nastawienia wolicjonalnego - W. Wolter. W sprawie tzw. zamiaru ewentualnego. Nowe Prawo 1957/5/51-54.

Zgodnie zaś z koncepcją prawdopodobieństwa obojętność na wyobrażony skutek mogłaby skutkować przypisaniem Ł. O. i O. L. zamiaru ewentualnego w zakresie zbrodni z art. 148§1 k.k., gdyby zgromadzone dowody pozwoliły przyjąć, że

przewidywali, że tenże skutek przestępczy może nastąpić z wysokim prawdopodobieństwem - K. Buchała. Problemy zamiaru wynikowego. Państwo i Prawo 1960/4-5/707-716.

Stosownie zaś do założeń teorii manifestacji, przypisanie Ł. O. i O. L. kształtującej zamiar ewentualny obojętności co do skutku czynu zabronionego, musiałoby zostać potwierdzone ustaleniem, że poddanymi osądowi zachowaniami nie wykazali chęci uniknięcia wywołania skutku w postaci śmierci G. B. (1) i I. L. - A. Wąsek: Kodeks karny. Komentarz. Tom I (art. 1-31), Gdańsk 1999, s. 98-99.

Przenosząc zatem te ogólne uwagi na grunt okoliczności, które wystąpiły w niniejszej sprawie, przypomnienia wymagało to, że Ł. O. naruszając zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym w opisany już i absolutnie rażący sposób z pewnością przewidywał, że skutek w postaci spowodowania śmierci innych uczestników ruchu drogowego, w tym pieszych przechodzących przez oznakowane przejście, może zostać z wysokim prawdopodobieństwem spowodowany. Gdy jednak chodziło o przewidywanie O. L., to chociaż jego naruszenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym były niemal tożsame z tymi, których dopuścił się Ł. O., to akurat w odniesieniu do G. B. (1) i I. L. takiego prawdopodobieństwa po jego stronie stwierdzić się nie dało. Zagadnienie to omówiono już przy okazji analizy zagadnienia obiektywnego przypisania O. L. skutku, stąd też nie zachodziła potrzeba ponownej jego analizy.

Z pewnością jednak nie można było w poddanych prawokarnemu wartościowaniu zachowaniach Ł. O. i O. L. dostrzec obojętności na ten skutek, który faktycznie wystąpił, tj. w postaci śmierci G. B. (1) i I. L.. Rzecz bowiem w tym, że zgromadzone dowody dały podstawę do jednoznacznego stwierdzenia, że gdy oskarżeni dostrzegli zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym w postaci przechodzących przez jezdnię pokrzywdzonych, to podjęli manewry obronne. Pierwszy z oskarżonych zagrożenie to dostrzegł jednakże z opóźnieniem, co skutkowało tym, że nie miał możliwości uniknięcia potrącenia pieszych. Niemniej jednak bezsprzecznie w chwili dostrzeżenia tego zagrożenia podjął gwałtowne działanie obronne. Drugi z oskarżonych, który tę sytuację zauważył wcześniej, skorygował prowadzenie pojazdu w taki sposób, że miał możliwość zapanowania nad ruchem kierowanego pojazdu w takim zakresie, aby pomimo upadku ciał pokrzywdzonych na jezdnię nie najechał na nie, jak również nie utracić stateczności jazdy. Okoliczności te jednoznacznie świadczyły zatem o tym, że spowodowanie śmierci tych pokrzywdzonych przez ich potrącenie nie było oskarżonym obojętne.

Należało też dostrzec to, że Ł. O. spójnie opisał, że zbliżając się do przejścia dla pieszych, na którym doszło do potrącenia, dostrzegł wyjeżdżającą od strony stacji paliw S. ciemną T. (...), zastrzegając przy tym „Ten samochód skupił na sobie całą moją uwagę. Ja myślałem tylko o nim”. Wprawdzie to spostrzeżenie oskarżonego świadczyło o tym, że nienależycie obserwował przedpole jazdy, skoro całą swoją uwagę skupił na znajdującym się po jego lewej stronie pojeździe, w którego ewentualnym wjeździe dostrzegał możliwość wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Należało jednak zaznaczyć, że tego rodzaju wybiórcza obserwacja towarzyszyła również G. O., który kierował T. (...). Wszakże świadek ten zeznał, że stojąc w centralnej części tego skrzyżowania i oczekując na wjazd naa(...) w kierunku na W., obserwował swoją prawą stronę, aby upewnić się, czy może bezpiecznie wjechać na drogę z pierwszeństwem przejazdu. Zastrzegł przy tym, że nie widział wówczas przechodzących właśnie z jego prawej strony i w jego kierunku pieszych. Chociaż obowiązku obserwacji tego przejścia dla pieszych przez G. O. nie można było zrównywać z powinnością ciążącą w tym zakresie na Ł. O., skoro ten pierwszy nie zamierzał przez to przejście w ogóle przejeżdżać. Niemniej jednak zeznania tego świadka dowodziły, że skupiając uwagę na nadjeżdżających z bardzo dużą prędkością w jego kierunku dwóch pojazdach prowadzonych przez oskarżonych, nie dostrzegł zupełnie znajdujących się w polu jego widzenia pokrzywdzonych.

Podniesienia wymagało też to, że do zupełnie rzadkich należą sytuacje, w których kierującemu pojazdem mechanicznym towarzyszy obojętność co do skutków, które może wywołać jego brawurowa jazda. Tego rodzaju sposób prowadzenia samochodu połączony z obojętnością co do skutków, które mogą zostać wówczas wywołane, oznaczałby, że zasadniczo obojętnością objęte byłyby równie konsekwencje spowodowania zdarzenia drogowego w zakresie zdrowia i życia kierującego, który zdecydował się na naruszanie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Wszak brawurowa jazda samochodem zagraża powstaniem sytuacji, w której nie tylko inni uczestnicy narażeni zostają na tragiczne konsekwencje, ale takie konsekwencje grożą również samemu kierującemu. Ten argument potwierdzał

dotatkowo, że Ł. O. i O. L. nie towarzyszyła w krytycznym momencie obojętność co do spowodowania tragicznego w skutkach zdarzenia drogowego, skoro żadne przeprowadzone dowody nie pozwoliły stwierdzić, że godzili się na poniesienie śmierci, ewentualnie doznanie ciężkiego uszczerbku na zdrowiu w wyniku takiego zajścia.

Należało też nadmienić, że również zachowanie Ł. O. podjęte po potrąceniu świadczyło o tym, że nie były mu obojętne wywołane jego bezprawną aktywnością tragiczne skutki. Rozważając to zagadnienie na dwóch płaszczyznach wskazania w pierwszej kolejności wymagało to, że Ł. O. po uświadomieniu sobie bezpośrednio po śmiertelnym potrąceniu, jaką tragedię spowodował, zapytał M. Ś. (1), czy została wezwana karetka pogotowia. W toku procesu konsekwentnie wyrażał zaś szczerą skruchę, czym wykazał, że towarzyszyła mu świadomość, że wyrządził wielką krzywdę zarówno pieszym, jak i osobom z ich otoczenia. Ta okoliczność dowodziła zatem tego, że w krytycznym momencie nie był mu obojętny los tych pokrzywdzonych. Najlepiej tę myśl oskarżony wyślowił wskazując, że gdyby mógł powrócić do tej tragicznej sytuacji, to z pewnością zrobiłby wszystko, aby uniknąć potrącenia pokrzywdzonych. Z drugiej natomiast strony, Ł. O. miał świadomość, że spowodowanie tragicznego w skutkach wypadku drogowego sprowadzi na niego prawnokarne konsekwencje. Tę towarzyszącą Ł. O. świadomość dostrzec można było zaraz po spowodowaniu wypadku, kiedy to do M. Ś. (1) powiedział, że do końca życia będzie miał problemy. Gdyby zatem założyć, że obojętne były mu spowodowane skutki w postaci śmierci dwojga pokrzywdzonych, to należałoby jednocześnie przyjąć, że przyjemność, którą odczuwał z szaleńczej jazdy, całkowicie stłumiła u niego towarzyszącą praktycznie każdemu człowiekowi wolę życia w warunkach pozapenitencjarynych.

O. L. odmówił wprawdzie złożenia wyjaśnień co do przebiegu poddanego osądowi zdarzenia drogowego, zaś z uwagi na to, że nie musiał podejmować gwałtownych manewrów obronnych, aby unikać potrącenia G. B. (1) i I. L., prowadzony przez niego samochód osobowy nie pozostawił na jezdni śladów kryminalistycznych. Niemniej jednak przypomnieć w tym miejscu należało, że z zapisu kamery monitoringu miejskiego nr 106 wynikało niezbicie, że przez skrzyżowanie, na którym współoskarżony potrącił pokrzywdzonych, przejechał on prawym pasem jezdni prowadzącym na wprost, a przy tym wcześniej dostrzegł na pieszych na przejściu, skoro o tym został powiadomiony przez pasażera pojazdu. M. Ś. (1) podał również, że O. L. zaczął hamować kierowany samochód jeszcze przed potrąceniem G. B. (1) i I. L. przez pojazd prowadzony przez Ł. O.. Także zatem w zachowaniu O. L. nie dało się dostrzec obojętności na spowodowanie śmierci G. B. (1) i I. L..

Ogół tych okoliczności prowadził do stwierdzenia, że przypisanymi Ł. O. i O. L. zachowaniami zrealizowali w warunkach współsprawstwa ustawowe znamiona występku z art. 174§1 k.k., zaś drugi z oskarżonych działając w warunkach jednosprawstwa dodatkowo tym zachowaniem wyczerpał znamiona typu czynu z art. 177§2 k.k. Analizując w kontekście okoliczności faktycznych niniejszej sprawy ustawowe znamiona przypisanego oskarżonym występku z art. 174§1 k.k., należało podnieść, że na skutek opisanych już rażących naruszeń szeregu zasad, od przestrzegania których zależało bezpieczeństwo w ruchu drogowym, sprowadzili bezpośrednio niebezpieczeństwo katastrofy w ruchu lądowym.

Dość stwierdzić, że Ł. O. i O. L. naruszyli cały szereg norm statuowanych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997r. prawo o ruchu drogowym. Uwzględniając ich brzmienie w dacie poddanych osądowi zachowań należało wskazać, że art. 3 ust. 1 tej ustawy przewidziano, że uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani zachować ostrożność albo gdy ustawa tego wymaga - szczególną ostrożność, unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę. Tymczasem zgodnie z art. 25 ust. 1 i art. 26 ust. 1 tego aktu normatywnego kierujący pojazdem, zbliżając się do skrzyżowania oraz do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, zaś dojeżdżając do przejścia dla pieszych jest obowiązany dodatkowo ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu. Art. 13 tejsze ustawy stanowi zaś, że pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem. Co więcej, stosownie do treści art. 19 ust. 1 powołanej ustawy kierujący pojazdem jest obowiązany jechać z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem, z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa, a w szczególności: rzeźby terenu, stanu i widoczności drogi, stanu i ładunku pojazdu, warunków atmosferycznych i natężenia ruchu. W art. 20 ust. 1a tego samego aktu normatywnego statuowano

zaś, że prędkość dopuszczalna pojazdu lub zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym w godzinach 23⁰⁰-5⁰⁰ wynosi 60 km/h.

Nie przywołując po raz kolejny argumentacji, która świadczyła o tym, że Ł. O. i O. L. w trakcie przejazdu w godzinach nocnych dnia 27 października 2018r. a (...) naruszyli w sposób drastyczny wszystkie zasady opisane w przywołanych unormowaniach, należało dodać, że sprowadzili w ten sposób bezpośrednio niebezpieczeństwo katastrofy w ruchu lądowym dla G. B. (1), I. L., G. O. oraz M. Ś. (1). Wszak w trakcie dojeżdżania do skrzyżowania z ulicami (...) sprowadzili tego rodzaju sytuację, że niebezpieczeństwo dla życia lub zdrowia tychże osób mogło się ziścić bez żadnych dalszych ich zachowań i bez konieczności pojawienia się jakichkolwiek nowych czynników dynamizujących - postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 16 kwietnia 2014r., II KK 314/13, LEX nr 1491259.

O słuszności tego zapatrywania świadczył dobitnie dalszy przebieg poddanego osądowi zdarzenia, w trakcie którego G. B. (1) i I. L. ponieśli śmierć, zaś pojazd kierowany przez Ł. O. wpadł w ruch obrotowy i przejechał lewym pasem jezdni prowadzącej na wprost w bezpośredniej bliskości oczekującego na włączenie się do ruchu pojazdu marki T. (...), którym kierował G. O.. Co więcej, jedynie dziełem przypadku było to, że S. (...) nie dachował utrzymując się przy tym na jezdni. Inny przebieg tego zajścia mógłby przecież skutkować zderzeniem V. (...) z Seatem Alteą, chociażby gdyby ten ostatni zatarasował jezdnię na skutek przykładowo zderzenia się z T. (...), czy wjechania na krawężnik, ewentualnie dachowania. Tego rodzaju hipotetyczne scenariusze przebiegu poddanego osądowi tragicznego zdarzenia można by bez końca mnożyć. Najistotniejsze jednak znaczenie dla subsumowania zachowań oskarżonych pod znamiona występku stypizowanego w art. 174§1 k.k. było to, że na skutek rażącego naruszenia zasad, które gwarantować miały uczestnikom ruchu drogowego bezpieczeństwo, nie mieli oni wpływu na przebiegi i rozwój sytuacji drogowej i jedynie dziełem przypadku było to, że sprowadzone przez nich niebezpieczeństwo katastrofy w ruchu lądowym nie przekształciło się w wypadek drogowy z udziałem nie tylko pieszych, ale także kierującego T. (...) oraz pasażera V. (...).

Sąd miał oczywiście na względzie to, że pokrzywdzonymi zachowaniami Ł. O. i O. L., które zrealizowali w warunkach współsprawstwa były tylko cztery osoby, a to G. B. (1), I. L., G. O. oraz M. Ś. (1). Dostrzegając różne poglądy nawiązujące do wykładni znamion występku z art. 174 k.k. należało podnieść, że dla Sądu przekonywające były te, zgodnie z którymi skoro w unormowaniach tych nie zostały wysłowione odesłania do typu czynu zabronionego stypizowanego w art. 173§1 i 2 k.k., to nie zachodziły podstawy do przyjęcia, że za katastrofę w rozumieniu czynu zabronionego z art. 174 k.k. poczytywać należało zdarzenie zagrażające życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach – M. Mozgawa (red.), Kodeks karny, Komentarz aktualizowany, LEX/el. 2021, teza 2 do art. 174; V. Konarska-Wrzosek (red.), Kodeks karny, Komentarz, wyd. III, WKP 2020, teza 4 do art. 174. Przedstawiony wynik interpretacyjny uzyskany został po przeprowadzeniu wykładni językowej znamion wysłowionych w art. 174 k.k. Tej zaś metodzie wykładniczej powszechnie przydawane jest pierwszoplanowe znaczenie przy dekodowaniu właściwego normatywnego znaczenia przepisów – M. Zieliński. Wykładnia prawa, Zasady, Reguły, Wskazówki, W. 2002, s. 226.

Nie można było też tracić z pola widzenia tego, że również wykładnie systemowa i historyczna przemawiały za przyjęciem, że normy wysłowione w art. 174 k.k. nie zostały znaczeniowo powiązane z tymi opisanymi w art. 173§1 i 2 k.k. Rzecz bowiem w tym, że w treści art. 164 k.k., który podobnie jak art. 174 k.k. penalizuje typ skutkowego czynu zabronionego z konkretnego narażenia w postaci sprowadzenia bezpośredniego niebezpieczeństwa, ustawodawca wprost wysłowił, że chodzi o zdarzenie określone w art. 163§1 k.k., a więc takie, które zagraża właśnie życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach. Co więcej, skoro w art. art. 137§1 k.k. z 1969r. będącego odpowiednikiem aktualnego typu czynu zabronionego z art. 174§1 k.k. ustawodawca odesłał wprost do znamion zawartych w art. 136§1 k.k. w sposób analogiczny do tego, jak w omówionym już art. 164 k.k., to fakt, że w aktualnie obowiązującej kodyfikacji karnej takiego odesłania nie zawarto, nie mógł pozostać obojętny dla procesu wykładni tego przypisanego oskarżonym występku.

Te wszystkie uwagi prowadziły do wniosku, że znamię ustawowe w postaci sprowadzenia bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy wypełni takie zachowanie, które skutkowało powstaniem zdarzenia o rozleglejszych skutkach niż wypadek, lecz niekoniecznie tak rozległych jak katastrofa opisana w art. 173§1 i 2 k.k. Takie właśnie zdarzenie charakteryzujące się bardziej rozległymi skutkami aniżeli wypadek wystąpiło w okolicznościach niniejszej

sprawy. Wszakże zagrożenie życia lub zdrowia dotyczyło aż czterech osób, zaś dynamizm tego zdarzenia był tak wielki, że w dalszej jego części dwie z nich poniosły śmierć. To zaś oznaczało, że gdyby bezpośrednie niebezpieczeństwo katastrofy przerodziło się w wypadek drogowy na szkodę dwóch pozostałych pokrzywdzonych, to realnie zagrożone byłoby również ich życie.

Przechodząc natomiast do analizy zachowania Ł. O., którym zrealizował znamiona ustawowe typu czynu zabronionego z art. 177§2 k.k., podniesienia wymagało, że opisano już szczegółowo, w jaki sposób w krytycznym czasie umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Odpadła zatem konieczność ponownego przywoływania tej argumentacji. Wskutek potrącenia tych pokrzywdzonych prawą częścią samochodu oskarżony ten nieumyślnie spowodował wypadek, którego następstwem były skutki opisane w treści art. 177§2 k.k., tj. śmierć obojga pieszych.

Sąd w okolicznościach niniejszej sprawy analizując zagadnienie dotyczące zbiegu zarówno przestępstw, jak i przepisów doszedł do przekonania, że zarzucone Ł. O. w pkt. 1 i 2 aktu oskarżenia zachowania stanowiły jeden czyn zabroniony. Rzecz bowiem w tym, że oskarżony ten w chwili wjazdu na a. (...) z terenu stacji paliw (...), powziął zamiar wyprzedzenia pojazdu kierowanego przez współoskarżonego, zaś gdy po zrealizowaniu tego manewru O. L. również zaczął przyspieszać, to nawiązali oni rywalizację co do prędkości, z jaką zamierzali tę aleję przejechać. Działał zatem Ł. O., co do naruszania zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym w trakcie całego tego przejazdu z tożsamą motywacją ogniskującą się w chęci zwyciężenia w tym wyścigu niezależnie od skali naruszenia tych zasad. Skoro zatem od miejsca nawiązania tej rywalizacji do miejsca potrącenia pieszych przejechał Ł. O. zaledwie około 2 km, co zajęło mu tylko kilkadziesiąt sekund, a przy tym krąg pokrzywdzonych tymi zachowaniami był w istocie tożsamy, jako że, co już podniesiono, jedynie na skutek szczęśliwego zbiegu okoliczności w wypadku drogowym nie ucierpieli również G. O. i M. Ś. (1), toteż nie zachodziły podstawy do wartościowania sumy tych zachowań jako dwóch odrębnych czynów zabronionych. Wyodrębnianie tej finalnej aktywności oskarżonego z przyczyn już omówionych w odrębny prawno-karny byt raziłoby zatem sztucznością, a ponadto urągałoby pojmowaniu jedności czynu zabronionego zarówno wedle kryteriów ontologicznych (naturalistycznych), jak i normatywnych – wyrok Sądu Najwyższego z dnia 25 października 1978r., IV KR 269/78, LEX nr 21785; wyroki Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 3 lipca 2003r., II AKa 210/03, LEX nr 84146; z dnia 29 kwietnia 2009r., II AKa 405/08, LEX nr 519653; z dnia 23 października 2003 r., II AKa 378/03, LEX nr 104020; wyroki Sądu Apelacyjnego w Łodzi z dnia 23 stycznia 2002r., II AKa 259/01, LEX nr 84230; z dnia 18 czerwca 1997r., II AKa 123/97, LEX nr 237285; wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 7 sierpnia 1997r., II AKa 143/97, LEX nr 30486; J. Satko, Głosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 22 czerwca 1999r., III KKN 376/97, OSP 2000/4/49; M. Tarnawski. Zagadnienia jedności i wielości przestępstw, Poznań 1977, s. 80.

W judykaturze dotyczącej wartościowania zachowań polegających na spowodowaniu umyślnie bezpośredniego niebezpieczeństwa skutku opisanego w prawie karnym oraz na nieumyślnym zrealizowaniu tego skutku ukształtował się słuszny pogląd, że dla oddania całości prawno-karnej zawartości zbioru takich zachowań należy je traktować jako jeden czyn zabroniony i kwalifikować kumulatywnie na podstawie wszystkich zbiegających się przepisów – uchwały Sądu Najwyższego z dnia 15 listopada 1972r., VI KZP 59/72, OSNKW 1973/1/1 i z dnia 28 lutego 1975r., V KZP 2/74 OSNKW 1975/7-8/33; wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 25 stycznia 2007r., (...) AKa 407/06, LEX nr 282451.

Bezspornie ponadto znamiona ustawowe występku stypizowanego w art. 177§2 k.k. nie pochłaniały w okolicznościach niniejszej sprawy odnoszących się do zachowań Ł. O. znamion czynu zabronionego z art. 174§1 k.k. Wręcz przeciwnie, między zakresami ich penalizacji zachodził ewidentny stosunek krzyżowania. Dość stwierdzić, że bezpośrednio niebezpieczeństwo katastrofy dotyczyło większej liczby pokrzywdzonych względem tych, których dobra prawnie chronione zostały naruszone w wyniku wypadku drogowego stanowiącego przedmiot osądu. Co więcej, zachowanie przypisane Ł. O. w postaci spowodowania bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy charakteryzowało się umyślnością, zaś wypadek drogowy został przez niego spowodowany nieumyślnie.

Naturalną konsekwencją tych spostrzeżeń było zatem to, że skoro prokurator w akcie oskarżenia dopatrywał się zbiorze poddanych osądowi zachowań O. L. dwóch czynów zabronionych, tożsamy z tymi zarzucenymi Ł. O., zaś te,

co już wskazano, podlegały jednolitej jurydycznej ocenie, toteż w opisie czynu przypisanego temu pierwszemu należało zamieścić wyłącznie okoliczności dotyczące zachowania polegającego subsumowaniu pod znamiona typu z art. 174§1 k.k., zaś pominąć te, które nawiązywały do dalszej fazy przestępczej akcji, która została wszakże przypisana wyłącznie współoskarżonemu.

Wymierzając Ł. O. i O. L. kary za przypisane im przestępstwa Sąd uwzględnił jako okoliczność obciążającą to, że ich zachowania znamionowały się wysoką społeczną szkodliwością, a to z powodu sposobu działania oskarżonych oraz okoliczności i warunków, w jakich przedsięwzięli inkryminowane aktywności.

Podkreślenia wymagało przecież to, że strona podmiotowa Ł. O. i O. L. przy naruszaniu zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym charakteryzowała się umyślnością, a analizowane ich naruszenia ocenić należało jako rażące, co świadczyło o braku poszanowania oskarżonych dla elementarnych zasad rządzących ruchem drogowym. Nie trzeba było bowiem przekonywać, jak zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego ma respektowanie zasad wysławiających obowiązek poruszania się z prędkością administracyjnie dozwoloną i dostosowaną do warunków drogowych, obowiązek zachowywania kwalifikowanej ostrożności w czasie dojeżdżania do skrzyżowań i przejść dla pieszych, czy obowiązek bacznej obserwacji przedpola jazdy.

Również drastyczna skala dokonanych przez Ł. O. i O. L. naruszeń przepisów normujących ruch drogowy, jak i fakt, że gdyby zdarzenie przybrało inny przebieg, to z uwagi na jego dynamizm utrata życia realnie zagrażałaby również G. O. i M. Ś., wpływał obciążająco na zakres odpowiedzialności karnej oskarżonych.

Ł. O. jednak obciążały przede wszystkim wywołane przypisanym mu zachowaniem tragiczne skutki. Godziło się z całą dobitnością zauważyć, że to jego działanie doprowadziło do śmierci dwojga pokrzywdzonych, którzy prawidłowo poruszając się po jezdni nie tylko w żadnym zakresie nie przyczynili się do tego zdarzenia, ale nawet, z uwagi na przejazd tego oskarżonego z prędkościami ponad dwukrotnie przekraczającymi te administracyjnie dopuszczalne, nie mieli możliwości podjęcia jakichkolwiek reakcji na zagrożenie. To zaś oznaczało, że skutek przedsięwziętej przez Ł. O. inkryminowanej aktywności doszło do niewypowiedzianej wręcz tragedii.

Łagodząco na odpowiedzialność karną Ł. O. i O. L. wpłynęło natomiast to, że w związku z popełnionymi przestępstwami wyrazili oni skruchy. Zdaniem Sądu zrozumieli oni, niestety zbyt późno, jak znaczna szkodliwość związana była z tymi ich zachowaniami.

Nie można było też tracić z pola widzenia tego, że Ł. O. starał się współpracować z organami ścigania oraz wymiaru sprawiedliwości i w zasadniczych aspektach złożył spójne wyjaśnienia, w których przyznawał się konsekwentnie do spowodowania tragicznego w skutkach wypadku drogowego.

Zdaniem Sądu wymierzone Ł. O. i O. L. za przypisane im przestępstwa kary pozbawienia wolności – odpowiednio 8 lat i 1 roku i 6 miesięcy - stanowiąc będą dla nich dolegliwości współmierne do stopni ich zawinień, spełniając swoje zadania tak wobec oskarżonych, jak i w zakresie społecznego oddziaływania sankcji. W ocenie Sądu orzeczone kary we właściwy sposób uwzględniały występujące w sprawie okoliczności obciążające i łagodzące, przy zdecydowanej jednak przewadze tych pierwszych. Sankcje te powinny uzmysłwić oskarżonemu nieopłacalność łamania prawa i stanowić dla nich przestrogę na przyszłość. Podobny skutek orzeczone sankcje powinny odnieść oddziałując w ramach prewencji generalnej, uzmysławiając każdemu, że osoba dopuszczająca się przestępstwa podlega nieuchronnej karze.

Omówione już cele prewencyjne o charakterze indywidualnym i generalnym spełnią również orzeczone wobec Ł. O. i O. L. na podstawie art. 42§2 k.k. środki karne w postaci zakazów prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym – w zakresie czynu przypisanego pierwszemu oskarżonemu na okres 10 lat, zaś w zakresie czynu przypisanego drugiemu z nich na okres 3 lat. Poddanymi pod osąd w niniejszym postępowaniu zachowaniami oskarżeni dobitnie przecież wykazali, że prowadzenie przez nich pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym poważnie zagraża bezpieczeństwu w komunikacji. Skala dokonanych przez nich naruszeń podstawowych przepisów, których przestrzeganie gwarantować miało bezpieczeństwo w ruchu drogowym, jak i tragiczne skutki spowodowane przez Ł.

O., dowodziły niezbicie, że nie dawali oni rękojmi, że jako kierujący pojazdami mechanicznymi w ruchu lądowym będą przestrzegali przepisów prawa o ruchu drogowym.

Sąd działając na podstawie art. 46§1 k.k. orzekł wobec Ł. O. środek karny w postaci obowiązku naprawienia szkód zobowiązując go do zapłaty na rzecz oskarżycieli posiłkowych K. B. (1), O. G., K. G. po 50.000zł, zaś na rzecz J. W., R. B., T. B. i K. L. po 20.000zł tytułem zadośćuczynienia za doznane przez nich krzywdy. Na rozmiar krzywd podlegających naprawieniu przez zadośćuczynienie, o którym mowa w treści art. 446§4 k.c., wpływa szereg okoliczności, a przede wszystkim: wstrząs psychiczny i cierpienia moralne wywołane śmiercią osoby bliskiej, poczucie osamotnienia i pustki po jej śmierci, rodzaj i intensywność więzi łączącej pokrzywdzonego ze zmarłym, rola w rodzinie pełniona przez osobę zmarłą, wystąpienie zaburzeń będących skutkiem śmierci osoby bliskiej, stopień, w jakim pokrzywdzony będzie umiał odnaleźć się w nowej rzeczywistości i zdolność do jej zaakceptowania, wiek zarówno zmarłego, jak i najbliższego członka jego rodziny – wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 marca 2014r., IV CSK 374/13, LEX nr 1438653.

Wszystkie wskazane wyżej osoby były emocjonalnie mocno związane ze zmarłymi pokrzywdzonymi, na co stanowczo zwrócono uwagę w toku niniejszego postępowania. Nie można było także tracić z pola widzenia tego, że K. B. (1) była córką G. B. (1), zaś O. G. i K. G. byli synami I. L., a to oznaczało, że stracili oni w wyniku przestępstwa osoby dla siebie najbliższe. Wszyscy oskarżyciele utrzymywali ponadto stałe kontakty z tymi pokrzywdzonymi. To zaś powodowało, że po ich śmierci wszyscy ci członkowie ich rodzin odczuwali silne poczucie osamotnienia, pustki. Gdy dodatkowo zwróci się uwagę na to, że G. B. (1) i I. L. w chwili śmierci ukończyli zaledwie odpowiednio 57 i 47 lat, byli aktywni zawodowo, to narzucało się spostrzeżenie, że kwoty zasądzonych na rzecz wszystkich oskarżycieli posiłkowych zadośćuczynień musiały te wszystkie okoliczności uwzględnić.

--	--

Stosownie do brzmienia art. 63§1 k.k. zaliczono Ł. O. i O. L. na poczet orzeczonych kar pozbawienia wolności okresy rzeczywistego pozbawienia ich wolności w sprawie, przy czym przyjęto, że jeden dzień rzeczywistego pozbawienia wolności równa się jednemu dniowi pozbawienia wolności.

Zgodnie zaś z treścią art. 63§2 k.k. zaliczono Ł. O. i O. L. na poczet orzeczonych wobec nich środków karnych w postaci zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym okresy, w których mieli zatrzymane te gokumenty.

Działając na podstawie art. 29 ustawy z dnia 26 maja 1982r. prawo o adwokaturze oraz na podstawie §11 ust. 1 pkt. 2 i ust. 2 pkt. 5 i ust. 7 w zw. z §17 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015r. w sprawie opłat za czynności adwokackie zasądzono ponadto od Ł. G. i O. L. na rzecz K. B. (1), O. G., K. G., J. W., R. B., T. B. i K. L. po 1.980zł tytułem poniesionych przez nich wydatków w związku z ustanowieniem pełnomocnika.

Zgodnie z art. 627 k.p.k. zasądzono ponadto od oskarżonych Ł. O. i O. L. na rzecz Skarbu Państwa koszty sądowe w częściach na nich przypadających, zaś na podstawie art. 2 ust. 1 pkt. 6 ustawy z dnia 23 czerwca 1973r. o opłatach w sprawach karnych wymierzono pierwszemu z nich opłatę w wysokości 600zł, zaś drugiemu działając na podstawie art. 2 ust. 1 pkt. 4 tej ustawy wymierzono opłatę w wysokości 300zł. Sąd nie doszukał się bowiem uzasadnionych podstaw do zwolnienia oskarżonych od ponoszenia kosztów niniejszego postępowania. Z pomocy Państwa przy realizowaniu uprawnień podmiotowych w postępowaniach przed organami wymiaru sprawiedliwości korzystać powinny bowiem wyłącznie osoby, których status majątkowy i możliwości zarobkowe uniemożliwiają uczestniczenie w procesie bez uszczerbku dla podstawowych ich interesów. Tymczasem oskarżeni znajdowali się w wieku produkcyjnym, ich sytuacje mieszkaniowe i majątkowe były ustabilizowane, a przed popełnieniem przypisanych im przestępstw wykonywali prace zarobkowe.