

# UZASADNIENIE

*wyroku Sądu Rejonowego dla Krakowa – Krowodrzy w Krakowie*

*Wydział II Karny*

*z dnia 26 lutego 2018 roku.*

**Sąd ustalił następujący stan faktyczny:**

Dnia 9 lipca 2016 roku około godziny 17. 25 w T. C. kierując samochodem marki H. (...) o nr rej. (...) poruszał się drogą krajową nr (...) przez miejscowość K. w kierunku Z., tj. w kierunku swojego miejsca zamieszkania. Warunki drogowe były dobre, jezdnia sucha, świeciło słońce. Za samochodem H. poruszały się inne 3 pojazdy. Ponieważ droga w K. przebiega przez teren oznaczony jako zabudowany, auta jechały w prędkością zbliżoną do administracyjnie dopuszczalnej, tj. 50 km/h. W miejscowości przez którą jechał oskarżony miał on zamiar skręcić w lewo na swoją posesję.

**Dowód:** wyjaśnienia oskarżonego – k. 116, 161-162

zeznania świadka E. P. – k. 39 i 164

zeznania świadka P. K. – k. 14-15 i 174

notatka urzędowa – k. 1

Przed rozpoczęciem skrętu w lewo T. C. spojrział w lewe zewnętrzne lustro i nie zauważył żadnego pojazdu który chciałby go wyprzedzić. Zaczął więc zwalniać, włączył kierunkowskaz i zbliżył się do osi jezdni. Nadjeżdżający z przeciwka samochód był w odległości na tyle dużej, że można było wykonać bezpiecznie manewr skrętu w lewo. W tym czasie za H. oraz trzema jadącymi za nią autami poruszał się kierujący motocyklem H. (...) o nr rej. (...) R. S. (1), zaś w pewnej odległości za nim jechał również kierujący drugim motocyklem jego ojciec – K. S.. Obaj motocykliści zbliżyli się do jadących przed nimi pojazdów, które jednak jechały znacznie wolniej od nich, wskutek czego również motocykliści początkowo zwolnili. R. S. (1) postanowił wykorzystać długą prostą po jakiej przebiega droga krajowa w K. i wyprzedzić wszystkie cztery poprzedzające go samochody, mimo iż poruszały się one z prędkością zbliżoną do dopuszczalnej, zatem ich wyprzedzanie automatycznie powodowało konieczność przekroczenia dozwolonej prędkości. W tym celu zjechał na lewy pas ruchu i poruszając się jego środkiem zaczął wyprzedzać poprzedzające go samochody rozpędzając się do prędkości rzędu 110-110 km/h. Po wyprzedzeniu pierwszego auta podjął manewr wyprzedzania kolejnego. Będąc na jego wysokości zorientował się, iż auto jadące za pojazdem T. C. zwalnia, zaś kierowany przez tego ostatniego samochód zbliża się do osi jezdni. Puścił wówczas manetkę gazu, a kiedy zobaczył, że T. C. skręca w lewo, zaczął gwałtownie hamować i odbijać w lewo. Mimo wykonania gwałtownego hamowania nie udało mu się uniknąć uderzenia w skręcający samochód. Do zderzenia doszło gdy samochód H. był w końcowej fazie skrętu w lewo do posesji, przód tego samochodu był na wjeździe do posesji, a motocykl cały już wjechał na ten wjazd. Prędkość skręcającego samochodu H. w czasie zderzenia była niewielka – oscylowała wokół kilkunastu kilometrów na godzinę, natomiast prędkość kolizyjna motocykla, po jej zmniejszeniu w wyniku gwałtownego hamowania – wynosiła około 35-45 km/h.

**Dowód:** wyjaśnienia oskarżonego – k. 116, 161-162

zeznania świadka E. P. – k. 39 i 164

zeznania świadka P. K. – k. 14-15 i 174

częściowo zeznania R. S. (2) – k. 18-19 i 162-163

częściowo zeznania K. S. – k. 24-25 i 163-4

notatka urzędowa – k. 1

szkic miejsca wypadku drogowego – k. 4

protokół oględzin miejsc wypadku drogowego – k. 2-3

opinia biegłego – k. 55-75, 119-121, 186-194, 209

Po uderzeniu w samochód R. S. (1) przeleciał przez maskę pojazdu i wraz z motocyklem wpadł do rowu. Na skutek tego doznał otwartego, wieloodłamowego złamania obu kości przedramienia lewego, co spowodowało naruszenie czynności narządu ciała na okres powyżej 7 dni w rozumieniu art. 157§1 k.k. Złamanie to zostało w późniejszym czasie zaopatrzone chirurgicznie i zespolone. Ponadto początkowo wystąpiło u niego również przejściowe zaburzenie funkcji przewodnictwa nerwowego, bez uszkodzenia struktury anatomicznej nerwu, które jednak zostało potem zniwelowane. Po wypadku T. C. spontanicznie przestawił swój pojazd i pobiegł do motocyklisty zapytać o jego stan zdrowia. W tym czasie nadjechał również jadący z tyłu K. S.. Na miejsce zdarzenia wezwano pogotowie ratunkowe, którego załoga udzieliła poszkodowanemu pierwszej pomocy, a następnie przewiozła go do Szpitala im. (...) w K.. W wyniku wypadku w samochodzie H. powstało uszkodzenie w rejonie przedniego lewego boku w postaci wgniecenia błotnika, zerwania zaczepów zderzaka i odkształceniu pokrywy silnika. Natomiast w motocyklu H. uszkodzeniu uległy przede wszystkim przednie elementy tj. amortyzatory, koło z elementami zawieszenia, reflektor, owiewki i siedzenie. Obaj uczestnicy wypadku byli trzeźwi.

**Dowód:** wyjaśnienia oskarżonego – k. 116, 161-162

notatka urzędowa – k. 1

opinia sądowo – lekarska – k. 31-32

protokoły oględzin pojazdów – k. 5-8

protokoły badania trzeźwości – k. 9-10

Oskarżony T. C. urodził się (...), posiada wykształcenie wyższe, jest żonaty i ma na utrzymaniu jedno dziecko. Pracuje na stanowisku dyrektora handlowego uzyskując miesięczny dochód w kwocie około 6000 złotych netto. Nie był uprzednio karany.

**Dowód:** dane osobopoznawcze - k. 114-5

karta karna – k. 204

notatka urzędowa – k. 1

**Oskarżony T. C.** zarówno w trakcie postępowania przygotowawczego jak i w postępowaniu przed Sądem nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu.

W złożonych wyjaśnieniach stwierdził, że mając zamiar skręcić w lewo popatrzył w lewe lusterko i nie widział żadnego pojazdu który chciałby go wyprzedzić, a za nim jechało kilka pojazdów. Podał, że zaczął zwalniać, włączył lewy kierunkowskaz i zbliżył się do osi jezdni. Ponownie spojrzął w lewe lusterko i ponownie nie zauważył żadnego pojazdu jaki chciałby go wyprzedzić. Zaczął zatem hamować i skręcać w lewo, przy czym manewr ten wykonał płynnie, bez zatrzymywania. Początkowo poruszał się z prędkością zbliżoną do 50 km/h, potem zwolnił. Będąc już całkowicie na lewym pasie usłyszał pisk hamulców i zaraz potem nastąpiło uderzenie motoru w auto, przy czym było to mocne uderzenie. Motocyklista w wyniku zderzenia przeleciał przez maskę pojazdu i wylądował w rowie. On sam przestawił auto spontanicznie i pobiegł zobaczyć co się dzieje z motocyklistą, który powiedział że chyba ma złamaną rękę i poprosił

o wezwanie pogotowia. Opisał też pogodę i miejsce zdarzenia, oraz fakt, iż po wypadku na miejsce przyjechał inny motocyklista.

W ocenie Sądu wyjaśnienia oskarżonego T. C. w zakresie w jakim opisuje on przebieg wypadku i okoliczności jakie miały miejsce po nim są wiarygodne. Przedstawiony przez niego przebieg zdarzenia jest spójny z wersją przedstawioną przez świadków E. P. i P. K., a częściowo również przez R. S. (1) i K. S.. Opisany przez oskarżonego przebieg wypadku znajduje również odzwierciedlenie w opiniach biegłego A. R.. Zasadniczo Sąd uwzględnił również wyjaśnienia oskarżonego co do okoliczności poprzedzających zaistnienie wypadku, a zwłaszcza co do jego zachowania się i podjętych przez niego działań poprzedzających wykonanie manewru skrętu w lewo oraz sam sposób wykonania tego manewru. Nie uwzględnił jednak Sąd jednego elementu wyjaśnień oskarżonego, a mianowicie jego twierdzenia, iż tuż przed rozpoczęciem skrętu w lewo ponownie popatrzył w lewe lusterko czy nie jest wyprzedzany. Taki przebieg zdarzeń jest bowiem niewiarygodny w świetle opinii biegłego, który jasno stwierdził, iż najpierw to motocyklista rozpoczął manewr wyprzedzania, a dopiero potem oskarżony rozpoczął manewr skrętu w lewo. Jak wynika z przeprowadzonej przez biegłego symulacji (k. 64) gdy oskarżony rozpoczął skręt w lewo motocyklista znajdował się w odległości od 20 do 27 metrów za nim, zatem gdyby oskarżony tuż przed rozpoczęciem skrętu w lewo rzeczywiście popatrzył ponownie w lewe lusterko, dostrzegłby jadącego środkiem lewego pasa motocyklistę, a wówczas zapewne zaniechałby wykonywania manewru. Co za tym idzie – tuż przed skrętem w lewo oskarżony albo w ogóle nie patrzył w lusterko, albo patrzył nieuważnie, skoro nie zauważył motocyklisty, którego mógł dojrzeć. Powyższe nie wyłącza zaś twierdzenia, iż oskarżony popatrzył w lusterko przedtem, a zatem kiedy dopiero przygotowywał się do wykonania skrętu, a kiedy to motocyklista nie rozpoczął jeszcze wyprzedzania, a zatem siłą rzeczy nie mógł być przez oskarżonego dostrzeżony na lewym pasie ruchu.

**Świadek R. S. (1)** kierując motocyklem H. (...) był drugim z uczestników wypadku. Weryfikując prawdziwość zeznań tego świadka Sąd oceniał je zatem również pod kątem tego, czy świadek zeznając nie ucieka od własnej odpowiedzialności i nie próbuje jej bagatelizować. Kierując się między innymi takim kryterium, po ocenie całokształtu materiału dowodowego, Sąd doszedł do przekonania że wprawdzie zeznania tego świadka w pewnych fragmentach zasługują na uwzględnienie, to jednak – prawdopodobnie wbrew intencjom świadka – stanowią dla Sądu jeden z dowodów pozwalających uwolnić oskarżonego od odpowiedzialności za wypadek. Sąd dał zatem temu świadkowi wiarę co do tego, iż jadąc za kilkoma samochodami w miejscu zdarzenia zamierzał wyprzedzić je wszystkie na długim, prostym odcinku drogi i manewr taki w istocie podjął, oraz że po wyprzedzeniu pierwszego pojazdu, na wysokości kolejnego zauważył nietypowe zachowanie się samochodu jadącego za (od strony świadka przed) oskarżonym który zaczął zwalniać, a wreszcie ujrzał, że oskarżony również zwalnia i zbliża się do osi jezdni. To wszystko jest niewątpliwe. Natomiast zdaniem Sądu świadek zupełnie odbiega od rzeczywistości opisując prędkość jaką rozwinął podczas wyprzedzania szacując ją jako najwyżej 80 km/h, bowiem z opinii biegłego jasno wynika, iż przed gwałtownym hamowaniem R. S. (1) rozpedził się do wartości 100-110 km/h. W ocenie Sądu tak znaczne przekroczenie prędkości dozwolonej miało miejsce w istocie, a okolicznością jaka za tym dodatkowo (oprócz wyliczeń biegłego) przemawia jest fakt, że motocyklista miał przed sobą długą prostą, poruszał się motocyklem o stosunkowo dużej mocy silnika i dużym przyspieszeniu oraz prędkości maksymalnej (k. 60), a ponadto gdzieś w perspektywie miał przed sobą nadjeżdżający z przeciwną stroną pojazd kierowany przez P. K.. Nie dał również Sąd wiary twierdzeniom świadka, że do zderzenia z autem oskarżonego doszło na środku lewego pasa ruchu. W tym zakresie nawet ojciec świadka, jadący w pewnej odległości za nim, wyklucza taką okoliczność, podając, że do wypadku doszło zdecydowanie bliżej lewej krawędzi jezdni, zaś biegły po analizie śladów na miejscu zdarzenia określa precyzyjnie, że do wypadku doszło gdy samochód H. był w końcowej fazie skrętu w lewo do posesji, przód tego samochodu był na wjeździe do posesji, a motocykl cały już wjechał na ten wjazd. Wreszcie Sąd ma zasadnicze uwagi co do twierdzeń świadka na rozprawie w których przedstawiał on siebie jako motocyklistę rozważnego, przewidującego rozwój (nomen – omen) wypadków oraz podejmującego działania adekwatne do istniejącej sytuacji drogowej. Po pierwsze przeczy temu samo twierdzenie świadka, że jechał około 80 km/h i tym samym jedynie nieznacznie przekroczył prędkość. W ocenie Sądu wbrew temu co świadek twierdzi, to nie jest kwestia „umówienia się” czy poruszanie się z taką prędkością w terenie zabudowanym to „nieznaczne” przekroczenie prędkości. Być może dla świadka dysponującego motocyklem o o wiele wyższej prędkości maksymalnej jest to przekroczenie nieznaczne, ale dla Sądu poruszanie się nawet z podaną przez świadka szybkością

80 km/h w terenie zabudowanym wcale nie jest tak bagatelny naruszeniem przepisów jak to rozumuje świadek. Trzeba przy tym pamiętać, iż świadek i tak zaniża swoją prędkość jaką rozwinął podczas wyprzedzania, a która była o 20-30 km/h większa. Nie świadczy również o rozsądku i poszanowaniu przez świadka przepisów jego depozycja, że chciał wyprzedzić w terenie zabudowanym kilka pojazdów, mimo że jechały one z prędkością zbliżoną do dozwolonej, zatem automatycznie zdecydował się tym samym na jej przekroczenie. Być może dla motocyklisty dysponującego sprzętem o dobrym przyspieszeniu i prędkości maksymalnej jechanie z prędkością 50 km/h za innymi pojazdami jest irytujące i powoduje zniecierpliwienie, ale nie upoważnia go do łamania przepisów drogowych. Świadek wiedział z jaka prędkością jadą poprzedzające go pojazdy, bowiem jak wynika z zeznań jego i świadka K. S. po dojechaniu do tych samochodów musieli początkowo zwolnić do prędkości z jaką one się poruszały, zaś z wyjaśnień oskarżonego i zeznań E. P. wynika, że jechali właśnie z prędkością zbliżoną do dopuszczalnej na tamtym odcinku drogi. Stąd nasuwa się wniosek – R. S. (1) w istniejącej sytuacji drogowej w ogóle nie powinien podejmować manewru wyprzedzania, bowiem choć formalnie był on dozwolony (oznakowanie w miejscu zdarzenia tego nie zabraniało), to wyprzedzenie jadących przez nim samochodów automatycznie wiązało się z przekroczeniem dozwolonej prędkości i jako takie było zakazane. Dodatkowo gdyby świadek rzeczywiście cechował się daleko idącą rozważą i przewidywalnością zachowań jakie mogą podejmować inni uczestnicy ruchu, to przewidziałby, iż jadąc w terenie zabudowanym, gdzie znajdują się wjazdy na posesje, może się zdarzyć, że albo któreś z jadących przed nim aut będzie chciało do jednej z nich skręcić, jak również może się zdarzyć tak, że na drogę z jednej z posesji wyjedzie inny pojazd i mając to na względzie tym bardziej zaniechałby wyprzedzania w terenie zabudowanym.

Analogiczne uwagi jak do zeznań świadka R. S. (1) odnieść należy do zeznań świadka K. S. w zakresie jakie okolicznością są dla Sądu wiarygodne i jakim Sąd nie dał wiary, bowiem twierdzenia tych świadków są w zasadzie zbieżne za wyjątkiem miejsca gdzie doszło do wypadku, a które świadek K. S. umiejscawia bliżej lewej krawędzi jezdni.

Sąd dał w całości wiarę zeznaniom świadka P. K., oraz w większości świadkowi E. P.. Są to świadkowie całkowicie bezstronni, a ich relacja nie zawiera twierdzeń na podstawie których możnaby zakwestionować ich obiektywność. Ponadto zeznania świadków składane na etapie czynności wyjaśniających i przed Sądem cechują się konsekwencją, jak również są logiczne i zasadniczo pokrywają się ze sobą, jak również z wyjaśnieniami samego oskarżonego. Nie uwzględnił jedynie Sąd twierdzenia świadka E. P., że oskarżony (na 99%) zatrzymał się przed wykonaniem skrętu w lewo. Przeciwno takiemu twierdzeniu przemawiają przede wszystkim twierdzenia samego oskarżonego, który stwierdził, iż manewr skrętu wykonał bez zatrzymywania się, podobnie twierdzi świadek P. K. mówiąc, iż kierowca H. zwolnił (a zatem nie zatrzymał się). Ponadto za tym, iż T. C. nie zatrzymał się przed skrętem w lewo przemawiają zasady doświadczenia życiowego – oskarżony znał drogę (w końcu miał zamiar wjechać na własną posesję), zatem nie musiał się zastanawiać gdzie ma skręcić, nie musiał udzielić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu z przeciwka, zatem nie było żadnych racjonalnych podstaw by oskarżony musiał się przed wykonaniem skrętu zatrzymywać.

Dla ustalenia kwestii odpowiedzialności karnej oskarżonego duże znaczenie miała opinia biegłego z zakresu kryminalistycznej rekonstrukcji wypadków drogowych wraz z opiniami uzupełniającymi autorstwa A. R.. W ocenie Sądu opinie przygotowane przez biegłego A. R. były jasne, pełne, czytelne oraz zawierały przekonujące wnioski co do możliwego przebiegu i przyczyn wypadku. W przedłożonych w toku postępowania opiniach biegły ten wyczerpująco odpowiedział na wszystkie pytania zadane przez organ procesowy, a nadto rzetelnie i fachowo zaprezentował sposób przeprowadzenia stosownych badań. Jak to Sąd już wskazał w postanowieniu o oddaleniu wniosku o dopuszczenie dowodu z opinii innego biegłego (k. 209-210) nie można w ocenie Sądu skutecznie zarzucać opinii biegłego niepełność z uwagi na brak analizy prawnej zachowania się oskarżonego, a w szczególności brak jednoznacznego wskazania jak powinien wyglądać modelowo prawidłowy manewr skrętu w lewo na posesję, czy manewr taki wymaga zachowania szczególnej ostrożności i czy skręcający w lewo powinien upewnić się poprzez popatrzenie w lusterko czy nie jest wyprzedzany (takie zarzuty podnosił pełnomocnik – k. 205), bowiem powyższe okoliczności są okolicznościami mającym charakter typowo prawny i ostateczne wypowiedzenie się w tej kwestii w niniejszej sprawie stanowi domenę Sądu, a nie biegłego, któremu powierzono do opracowania kwestie techniczne związane z rekonstrukcją zdarzenia. Jedynie na marginesie można zauważyć, że biegły i tak przedstawił poglądy w powyższych kwestiach zawarte w wypowiedziach nauki i orzecznictwa, zgodnie jednak ze swoją rolą dokonując w tym zakresie sprawozdania, nie zajął

ostatecznego stanowiska, co zdaniem Sądu było postąpieniem prawidłowym, gdyż zajęcie tego stanowiska należy do Sądu.

Przeprowadzony w niniejszej sprawie dowód w postaci opinii sądowo – lekarskiej w celu określenia stopnia obrażeń jakich doznał wyniku wypadku motocyklista jest przekonywujący, opracowanie to zostało sporządzone przez osobę dysponującą wiedzą specjalistyczną w oparciu o ujawniony w niniejszej sprawie materiał dowodowy. Opinia ta również w sposób pełny i wyczerpujący odpowiada na zadane w postanowieniu o dopuszczeniu dowodu z opinii biegłego pytania. Jest wewnętrznie niesprzeczna, logiczna i rzetelna, a jej wnioski nie były kwestionowane przez strony postępowania.

Całości materiału dowodowego w niniejszej sprawie dopełniają powołane powyżej dokumenty, których autentyczność i rzetelność nie była kwestionowana i nie budzi wątpliwości Sądu, dlatego też dokumenty te dopełniają całości materiału dowodowego na podstawie którego Sąd dokonał ustaleń zaistniałego w niniejszej sprawie stanu faktycznego.

### **Sąd zważył, co następuje:**

T. C. stanął pod zarzutem tego, iż w dniu 9 lipca 2016 r. w miejscowości K. woj. (...) nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym przez to, że kierując samochodem m-ki H. nr rej. (...) podczas wykonywania manewru skrętu w lewo nie zachował należytej ostrożności, a w szczególności w niedostateczny sposób obserwował jezdnię po swojej lewej stronie, w wyniku czego zderzył się z kierującym motocyklem m-ki H. nr rej. (...) R. S. (1), który w tym czasie wykonywał manewr wyprzedzania poruszając się z prędkością 100-110 km/h w obszarze zabudowanym z obowiązującym ograniczeniem prędkości do 50 km/h powodując w ten sposób nieumyślnie wypadek drogowy w którym obrażeń ciała w postaci otwartego, wieloodłamowego złamania obu kości przedramienia lewego doznał kierujący motocyklem R. S. (1) a które to obrażenia pociągnęły za sobą naruszenie czynności narządu ciała u pokrzywdzonego na czas przekraczający 7 dni w rozumieniu art. 157 § 1 k.k., tj. o przestępstwo z art. 177 § 1 k.k.

W ocenie Sądu ustalony stan faktyczny, a zwłaszcza jego ocena prawna nie daje jednak podstaw do przypisania oskarżonemu objętego postępowaniem wypadku. Występku z art. 177§1 k.k. dopuszcza się ten, kto naruszając, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, powoduje nieumyślnie wypadek, w którym inna osoba odniosła obrażenia ciała określone w art. 157§1 k.k.

Przestępstwo to ma charakter skutkowy. W niniejszej sprawie do skutku takiego doszło, a były nim obrażenia jakie odniósł motocyklista R. S. (1). Do pociągnięcia oskarżonego do odpowiedzialności za zarzucany mu czyn należałoby przypisać mu ów skutek po pierwsze na płaszczyźnie obiektywnej (przyczynowej), a po drugie na płaszczyźnie normatywnej. To pierwsze przypisanie jest w realiach niniejszej sprawie możliwe, bowiem na płaszczyźnie przyczynowo – skutkowej można dojść do wniosku, iż wykonanie przez oskarżonego skrętu w lewo było jedną z przyczyn wypadku polegającego na zderzeniu z motocyklistą, który wykonywał wówczas manewr wyprzedzania.

Zdaniem Sądu problematyczne jest jednak przypisanie oskarżonemu będącego znamieniem zarzucanego mu występku skutku na płaszczyźnie normatywnej. Aby tego dokonać należałoby stwierdzić, iż oskarżony naruszył tę wymaganą przy wykonywanych przez niego manewrach drogowych regułę ostrożności, której nieprzestrzeganie urzeczywistniło się w sferze faktów owocując opisanym wyżej skutkiem. Dokonując analizy zachowania oskarżonego Sąd miał na uwadze, iż oskarżony przed wykonaniem manewru skrętu w lewo najpierw upewnił się w lusterku, że nie jest wyprzedzany (aczkolwiek wówczas motocyklista nie rozpoczął jeszcze wyprzedzania i nie był na lewym pasie ruchu, zatem nie mógł zostać zauważony), włączył lewy kierunkowskaz, po czym zaczął redukować prędkość i zbliżył się do osi jezdni. Wykonywany przez niego manewr skrętu w lewo należy zakwalifikować jako zmianę kierunku ruchu. Zmiana kierunku jazdy jest manewrem polegającym na kontynuowaniu jazdy w innym niż dotychczasowy kierunku, niewynikającym jedynie z przebiegu drogi, a zależnym od woli kierującego. Obowiązki kierującego mającego zamiar wykonać manewr skrętu w lewo opisuje art. 22 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 prawa o ruchu drogowym. Wedle tych regulacji kierujący pojazdem może zmienić kierunek jazdy tylko z zachowaniem szczególnej ostrożności, a ponadto jest obowiązany zbliżyć się do środka jezdni. Niewątpliwie oskarżony zbliżył się do środka jezdni. Zasadniczą kwestią w niniejszej sprawie pozostawało natomiast ustalenie, czy oskarżony sprostował obowiązkowi zachowania szczególnej

ostrożności, a zwłaszcza jaka była treść tego obowiązku i czy oskarżony skręcając w lewo, lub tuż przed rozpoczęciem tego manewru miał obowiązek upewnienia się w lusterku czy nie jest wyprzedzany przez inny pojazd. Wyprzedzany należy dodać nieprawidłowo, bowiem art. 24 ust. 5 prawa o ruchu drogowym zabrania wyprzedzania po lewej stronie pojazdu sygnalizującego zamiar skrętu w lewo.

Wprawdzie Sąd zgodnie z zakresem podmiotowym wniosku o ukaranie oceniał kwestię odpowiedzialności oskarżonego, to jednak dla prawidłowej oceny tego zagadnienia konieczne jest przeanalizowanie zachowania drugiego z uczestników wypadku – R. S. (1). Kierowca ten podejmując manewr wyprzedzania z mocy prawa (art. 24 ust. 2 ustawy prawo o ruchu drogowym) zobowiązany był zachować nie tylko zwykłą, ale nawet kwalifikowaną - szczególną ostrożność. Do podstawowych obowiązków ciążyących na każdym uczestniku ruchu drogowego należy uważna obserwacja aktualnej sytuacji drogowej, reagowanie na sytuacje mogące zagrozić bezpieczeństwu, oraz unikanie działań mogących takie niebezpieczeństwo spowodować. Jak to wskazał Sąd Najwyższy: „Jeżeli pojazd wyprzedzany, nie zjeżdżając ku prawej krawędzi jezdni, jednocześnie poważnie redukuje szybkość jazdy, to mimo że nie zapaliły się w tym pojeździe światła "stop" (być może niesprawne), kierowca pojazdu wyprzedzającego powinien zaniechać wyprzedzania. Jeżeli kierowca samochodu wyprzedzanego, zamiast zjechać ku prawej krawędzi jezdni, kieruje swój pojazd ku środkowi jezdni, to manewr ten stanowi zupełnie oczywisty i wystarczający znak - bez względu na jakiegokolwiek sygnały świetlne czy dźwiękowe - że brak jest dla kierowcy pojazdu wyprzedzającego dostatecznych warunków do kontynuowania wyprzedzania" (wyr. SN z dnia 20 kwietnia 1970 r., Rw 185/70, OSNKW 1970, nr 7-8, poz. 95 ). Ustalony stan faktyczny wskazuje, że pojazdy jadące przed pokrzywdzonym poruszały się, a w pewnym momencie zaczęły redukować prędkość z uwagi na sygnalizowany przez oskarżonego manewr skrętu w lewo i redukcję przez niego prędkości przed wykonaniem tego manewru, który dodatkowo sygnalizowany był lewym kierunkowskazem. Co za tym idzie przy prawidłowej obserwacji jezdni i dostosowanej do sytuacji drogowej prędkości motocyklista mógł bez trudu dostrzec planowany przez oskarżonego manewr i zaniechać jego wyprzedzania, czego jednak nie uczynił.

Należy również jednoznacznie stwierdzić, że pokrzywdzony R. S. (1) wykonywał zatem manewr wyprzedzania oskarżonego w sposób niedozwolony (po lewej stronie) i nieprawidłowy (przekraczając znacznie dozwoloną prędkość). Zauważyć trzeba, iż choć motocyklista wcześniej wjechał na lewy pas ruchu niż oskarżony zaczął skręcać w lewo, to nie rozpoczął wyprzedzania oskarżonego, tylko początkowo trzeciego jadącego za samochodem oskarżonego pojazdu (pierwszego od strony motocyklisty). Samochody jadące przed R. S. (1) nie stanowiły kolumny pojazdów w rozumieniu prawa o ruchu drogowym (kwestię ruchu w kolumnie reguluje art. 32 prawa o ruchu drogowym), zatem R. S. (1) wykonywał tyle razy osobny manewr wyprzedzania, ile pojazdów chciał wyprzedzić. Co za tym idzie przed wyprzedzeniem każdego z tych pojazdów powinien na bieżąco analizować aktualną sytuację drogową pod kątem stwierdzenia, czy manewr wyprzedzania kolejnego samochodu jest dopuszczalny i bezpieczny. Nie ulega wątpliwości, iż pokrzywdzony uchybił nałożonym na niego obowiązkom wyrażonym min. w art. 24 ust. 1 pkt 3, 24 ust. 2 prawa o ruchu drogowym a dodatkowo rażąco przekroczył dopuszczalną prędkość, jednak nawet takie stwierdzenia nie wyłącza możliwości przyczynienia się oskarżonego do zaistniałego wypadku. Mogłoby tak nastąpić, gdyby Sąd doszedł do przekonania, iż również oskarżony naruszył wymaganą od niego w zaistniałej sytuacji regułę ostrożności, a w szczególności gdyby istniały podstawy do przyjęcia, że oskarżony miał obowiązek skręcając w lewo lub tuż przed takim skrętem patrzeć w lusterko by sprawdzić, czy nie jest wyprzedzany. Sąd doszedł jednak do wniosku, że analizując istniejący stan prawny brak jest podstaw do przyjęcia, iż obowiązujące przepisy nakładały na oskarżonego taki obowiązek.

Analizując tę kwestię oczywiście Sąd brał pod uwagę również poglądy odmienne wyrażone np. w wyroku SN z dnia 8 marca 2006 r. (IV KK 416/05) wedle którego Na kierowcy zamierzającym wykonać manewr zmiany kierunku jazdy w lewo ciąży bowiem nie tylko obowiązek zawczasu i wyraźnego zasygnalizowania tego manewru oraz baczenia, aby nie spowodował on zajechania drogi pojazdowi jadącemu z kierunku przeciwnego, ale także w zależności od okoliczności, wynikający z zasady szczególnej ostrożności (art. 22 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, tekst jedn. Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 ze zm.), obowiązek upewnienia się, przez spojrzenie w lusterko wsteczne lub boczne, czy znajdujący się za nim pojazd nie uniemożliwia bezpiecznego wykonania tego

manewru, czy też w postanowieniu SN z dnia 12 sierpnia 2009 r. (V KK 34/09) wedle którego Warunkiem sprostania obowiązkowi szczególnej ostrożności, nałożonemu na uczestnika ruchu drogowego w sytuacjach wskazanych w ustawie, jest nieustająca obserwacja sytuacji na drodze, umożliwiająca percepcję wszystkich zmian i odpowiednie dostosowanie się do nich. Odbiega od takiego modelu zachowania wykonywanie manewru skrętu w lewo, bez upewnienia się, czy nie spowoduje on zajechania drogi także pojazdowi jadącemu z tyłu. Zaniedbanie takiego upewnienia się o braku zagrożenia przy wykonywaniu skrętu w lewo oznacza niezachowanie szczególnej ostrożności, jako warunku prawidłowego wykonania manewru zmiany kierunku jazdy, określonego w art. 22 ust. 1 prawa o ruchu drogowym, a tym samym naruszenie zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, jednak w niniejszej sprawie Sąd orzekający nie podzielił stanowiska SN nakładającego na kierowcę taką powinność, uznając, że nakłada on jednak obowiązek zbyt daleko idący. Dodatkowo należy mieć na uwadze, iż stanowisko wyrażone w wyroku IV KK 416/05 spotkało się z głosami krytyki (krytyczna glosa R.A. S. - Prok. i Pr. 2006, nr 9, s. 143-147). Z uzasadnienia tego ostatniego orzeczenia wynika, że Sąd Najwyższy wymaga od użytkownika drogi skręcającego w lewo maksymalnej ostrożności. Tymczasem wymaganie „maksymalnego bezpieczeństwa” poddano trafnej krytyce, zauważając, że wymóg zapewnienia takiego właśnie bezpieczeństwa prowadziłby do obiektywnej odpowiedzialności, ponieważ nawet dobry kierowca nie jest w stanie zawsze zapewnić maksymalnego bezpieczeństwa ruchu. Mówiąc najprościej – nie można wymagać by skręcając w lewo patrzeć jednocześnie w lewe zewnętrzne lusterko, kontrolować drogę przed pojazdem i dodatkowo obserwować czy z przeciwka nic nie nadjeżdża. Ponadto zachowanie przez kierującego pojazdem maksymalnego bezpieczeństwa jest praktycznie niemożliwe, warunki techniczne bowiem, w jakich odbywa się ruchu drogowy i kwalifikacje kierowców nie są ustalane na poziomie mogącym zapewnić maksymalne bezpieczeństwo (K. Buchała, Problemy odpowiedzialności karnej za przestępstwa drogowe. Krótki komentarz (w:) Problematyka prawna i techniczna wypadków drogowych, Kraków 1995, s. 40; G. Wiciński, Zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, WPP 1989, nr 2, s. 184). Niewątpliwie kierujący skręcający w lewo ma przede wszystkim zadbać o to, by nie zajechać drogi jadącemu z naprzeciwka i stawianie wymogu jednoczesnego kontrolowania również sytuacji z tyłu pojazdu jawi się jako zbyt daleko idące. Po to ustawodawca nakazał w takiej sytuacji zbliżenie się do środka jezdni i sygnalizowanie manewru, oraz zakazał w takiej sytuacji wyprzedzania po lewej stronie zamierzającego skręcić w lewo, by zdjąć z kierowcy taką powinność.

Taki osąd oparty jest na poglądach zawartych w innych orzeczeniach SN, których tezy Sąd orzekający podziela. Tak więc już w wyroku z dnia 1 grudnia 2005 r. (III KK 151/2005) SN orzekł, iż „Wymóg zachowania szczególnej ostrożności, określony w art. 22 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym przez zmieniającego kierunek jazdy w lewo, **nie obejmuje obowiązku upewnienia się w chwili wykonywania tego manewru, czy nie zajechać on drogi nieprawidłowo (z lewej strony) wyprzedzającemu go**”. Dalej – w postanowieniu z dnia 20 listopada 2012 r. (V KK 110/12) stwierdzono, iż „Skoro ustawodawca dokonał nie tylko podziału na ostrożność "zwykłą" i "szczególną", ale również stworzył cały katalog sytuacji, w których obowiązek zachowania szczególnej ostrożności posuwa aż do granicy upewnienia się co do możliwości bezpiecznego wykonania określonego manewru lub jego części, to nie ma wystarczających podstaw do tego, aby tę właśnie - niewątpliwie dalej idącą postać szczególnej ostrożności, utożsamiać każdorazowo z jej podstawowym zakresem. W sytuacji, gdy ustawa wyraźnie rozdziela te dwa pojęcia, utożsamianie ich na drodze interpretacji, stanowiłoby wkroczenie w sferę tworzenia, a nie stosowania prawa. Ponadto, próba zrównania zakresu obowiązku zachowania szczególnej ostrożności wymaganej przy niektórych manewrach - z obowiązkiem upewnienia się co do możliwości bezpiecznego wykonania określonego manewru i dopiero po przeprowadzeniu takiego wstępnego zabiegu budowanie normy zachowania obarczonej sankcją karną stanowi w istocie tworzenie sfery odpowiedzialności karnej w oparciu o wykładnię, a nie o treść wynikającą wprost z przepisu rangi ustawowej. W podobnym tonie wypowiedział się Sąd Najwyższy również w postanowieniu z dnia 18 stycznia 2013 r. (V KK 211/12) gdzie stwierdzono, że „Wymóg zachowania szczególnej ostrożności przez zmieniającego kierunek jazdy w lewo, określony w art. 22 ust. 1 p.r.d., nie obejmuje obowiązku upewnienia się w chwili wykonywania tego manewru, czy nie zajechać on drogi nieprawidłowo (z lewej strony) wyprzedzającemu go. Nałożenie na uczestnika ruchu drogowego obowiązku przewidzenia bez wyjątku wszystkich, nawet najbardziej irracjonalnych zachowań innych uczestników tego ruchu, prowadziłoby w prostej linii do jego sparaliżowania”.

Zauważyć zatem trzeba, iż nowsza linia orzecznicza SN nie interpretuje z art. 22 prawa o ruchu drogowym obowiązku skręcającego w lewo do patrzenia w lusterko w celu sprawdzenia czy nie jest nieprawidłowo wyprzedzany z lewej strony. Przeciwno takiemu stanowisku przemawia też wykładnia historyczna, bowiem art. 19 ust. 1 poprzednio obowiązującej ustawy z dnia 1 lutego 1983 r. Prawo o ruchu drogowym stanowił, iż Kierujący pojazdem może zmienić kierunek jazdy lub zajmowany pas ruchu tylko z zachowaniem szczególnej ostrożności oraz pod warunkiem, że nie spowoduje to zajechania drogi innym kierującym, zaś obecnie obowiązujący przepis tj. art. 22 nie zawiera już obowiązku upewnienia się, czy kierujący nie zajedzie drogi innym kierującym. Zdaniem Sądu zbyt daleko posunięta byłaby wykładnia interpretująca taki obowiązek z art. 22 prawa o ruchu drogowym jako jeden z elementów zachowania szczególnej ostrożności. Jak to słusznie stwierdzono w uzasadnieniu orzeczenia SN o sygn.. V KK 110/12 „Rzecz jednak w tym, czy na gruncie tego rozwiązania można jednoznacznie przyjąć, że realizacja obowiązku szczególnej ostrożności obejmuje również upewnienie się, że inny uczestnik ruchu drogowego - poza wymienionymi wprost w przepisach określających zasady zmiany i przecinania się kierunków ruchu - nie zagraża bezpieczeństwu wykonywanego manewru rażąco łamiąc zasady tego ruchu. Odwołanie się do innych przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym określających zasady różnych manewrów nie uzasadnia w sposób oczywisty takiego wniosku. Nie ulega bowiem wątpliwości, że w wielu wypadkach ustawodawca wprost nakłada na kierujących pojazdami obowiązek upewnienia się co do możliwości bezpiecznego wykonania konkretnego manewru. Tak jest np. w sytuacjach przewidzianych w art. 18 ust. 2 i 18a ust. 2 p.r.d., w art. 24 ust. 1 p.r.d. W innych z kolei, ustawodawca posługuje się formułą szczególnej ostrożności generalnie w odniesieniu do określonego manewru z podkreśleniem obowiązku upewnienia się - odniesionego do pewnej jego fazy - art. 28 ust. 1 p.r.d. i z pewną modyfikacją również art. 23 ust. 1 pkt 3 p.r.d. ***Skoro zatem ustawodawca dokonał nie tylko podziału na ostrożność "zwykłą" i "szczególną", ale również stworzył cały katalog sytuacji, w których obowiązek zachowania szczególnej ostrożności posuwa aż do granicy upewnienia się co do możliwości bezpiecznego wykonania określonego manewru lub jego części, to nie ma wystarczających podstaw do tego, aby tę właśnie - niewątpliwie dalej idącą postać szczególnej ostrożności, utożsamiać każdorazowo z jej podstawowym zakresem. W sytuacji, gdy ustawa wyraźnie rozdziela te dwa pojęcia, utożsamianie ich na drodze interpretacji, stanowiłoby wkroczenie w sferę tworzenia, a nie stosowania prawa.*** Ponadto, próba zrównania zakresu obowiązku zachowania szczególnej ostrożności wymaganej przy niektórych manewrach - z obowiązkiem upewnienia się co do możliwości bezpiecznego wykonania określonego manewru i dopiero po przeprowadzeniu takiego wstępnego zabiegu budowanie normy zachowania obarczonej sankcją karną, stanowi w istocie tworzenie sfery odpowiedzialności karnej w oparciu o wykładnię, a nie o treść wynikającą wprost z przepisu rangi ustawowej.

Pogląd ten jest zdaniem Sądu orzekającego w niniejszej sprawie całkowicie uzasadniony i Sąd całkowicie go podziela.

Odnosząc powyższy wątek rozważań teoretycznych do realiów niniejszej sprawy stwierdzić należy, że wprowadzie na oskarżonym - jako wykonującym manewr zmiany kierunku jazdy - również ciężył obowiązek zachowania szczególnej ostrożności, to wymaganie zachowania szczególnej ostrożności przez zmieniającego kierunek jazdy nie oznacza, że w razie zaistnienia wypadku w czasie wykonywania tego manewru odpowiedzialność za jego powstanie zawsze spada na dokonującego zmiany kierunku jazdy. Jest ona wyłączona, jeżeli przyczyną nastąpienia wypadku jest nieprawidłowe zachowanie się innego uczestnika ruchu. Kierujący pojazdem, wykonujący manewr zmiany kierunku jazdy prawidłowo (tj. z odpowiednio wczesnym i wyraźnym sygnalizowaniem), ma prawo zakładać, że po pasie ruchu przeznaczonym dla ruchu pojazdów z przeciwnego kierunku nie porusza się pojazd jadący w tym samym kierunku, w którym zdąża skręcający. Mógłby to być tylko pojazd nieprawidłowo wykonujący manewr jego wyprzedzania, co jest zabronione. Zgodnie bowiem z art. 24 ust. 5 wyprzedzanie pojazdu lub uczestnika ruchu, który sygnalizuje zamiar skręcenia w lewo, może odbywać się tylko z jego prawej strony. W przypadku gdy następuje wyprzedzanie kilku pojazdów, kierujący pojazdem wyprzedzającym, w momencie zauważenia, że któryś z pojazdów sygnalizuje zmianę kierunku jazdy, powinien albo wyprzedzić ten pojazd z prawej strony (jeśli jest to możliwe), albo zaniechać kontynuowania manewru. Nie można obciążać oskarżonego odpowiedzialnością za to, że w niniejszej sprawie R. S. (1) ponad dwukrotnie przekraczając dozwoloną prędkość uniemożliwił sobie (jak wynika z opinii biegłego) skuteczne wykonanie manewru hamowania, podczas gdyby prędkość dopuszczalną zachował, mógłby to uczynić. Jednocześnie zauważyć



trzeba, iż żaden z przepisów nie zobowiązuje zamierzającego zmienić kierunek jazdy w lewo do upewnienia się, czy nie jest wyprzedzany. Taki obowiązek został nałożony na kierującego pojazdem przed wyprzedzaniem. (R.A. Stefański - Komentarz do art. 22 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym [w:] R.A. Stefański, Prawo o ruchu drogowym. Komentarz, LEX, 2008, wyd. III.).

Biorąc to pod uwagę powyższe argumenty w ocenie Sądu uzasadnione było przyjęcie, iż oskarżony w niniejszej sprawie nie naruszył nałożonej na niego w tej sytuacji reguły ostrożności a co za tym idzie nie sposób oskarżonego obarczać odpowiedzialnością za spowodowanie wypadku, skoro prawidłowo rozpoczął wykonywanie skrętu w lewo. Powyższe uwagi pozwalają zatem w ocenie Sądu na przyjęcie, że brak podstaw do przypisania oskarżonemu spowodowania wypadku, co skutkowało mogło jedynie jego uniewinnieniem.

Orzekając o kosztach postępowania, Sąd wydając wyrok uniewinniający kosztami tymi obciążył Skarb Państwa.

S. proszę:

1. odnotować uzasadnienie,
2. odpis wyroku z uzasadnieniem doręczyć oskarżycielowi publicznemu , obrońcy i pełnomocnikowi
3. kal. 7 dni.

SSR Sławomir Szyrmer, dnia 15 marca 2018 roku