

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 18 stycznia 2017 roku

Sąd Rejonowy w Szczytnie w II Wydziale Karnym

w składzie:

Przewodniczący: Sędzia SR Andrzej Janowski

Protokolant: sekr. sąd. Katarzyna Strzelec

przy udziale Prokuratora Prokuratury Rejonowej w Szczytnie Jowity Chyły – Radgowskiej

po rozpoznaniu na rozprawie w dniach 15.04.2015r., 19.05.2015r., 10.06.2015r., 02.07.2015r., 22.09.2016r., 15.12.2016r. i 18.01.2017r. sprawy :

K. M. (1), s. J. i R. z d. C., ur. (...) w M.

oskarżonego o to, że:

w dniu 7 czerwca 2014 r. na drodze krajowej DK (...), odcinku S. – D., gm. D., pow. (...), woj. (...), kierując samochodem ciężarowym marki I. o nr rej. (...), nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym w ten sposób, iż nieprawidłowo obserwując przedpole jazdy i nienależycie oceniając sytuację drogową, rozpoczął wykonywanie manewru skrętu w lewo w drogę gruntową prowadzącą do gospodarstwa rolnego numer 4370, tym samym nie ustępując pierwszeństwa przejazdu jadącemu z naprzeciwka motocyklowi marki H. (...) o nr rej. (...) kierowanemu przez K. M. (2), czym stworzył zagrożenie bezpieczeństwa na drodze, w wyniku czego K. M. (2) kierujący motocyklem marki H. (...) o nr rej. (...), pomimo podjęcia manewru obronnego w postaci skręcenia w kierunku lewego pasa ruchu dla jego kierunku jazdy, uderzył w tylną część prawego boku samochodu ciężarowego marki I. (...) o nr rej. (...), w wyniku czego kierujący tymże motocyklem – K. M. (2) doznał rozległych obrażeń ciała, w tym obrażeń czaszkowo – mózgowych, które to obrażenia skutkowały jego śmiercią na miejscu zdarzenia.

tj. o czyn z art. 177 §2 k.k.

I. oskarżonego K. M. (1) uniewinnia od zarzucanego mu aktem oskarżenia czynu;

II. na podstawie art. 632 pkt 2 k.p.k. kosztami postępowania obciąża Skarb Państwa.

UZASADNIENIE

K. M. (1) oskarżony został o to, że w dniu 7 czerwca 2014 r. na drodze krajowej DK (...), odcinku S. – D., gm. D., pow. (...), woj. (...), kierując samochodem ciężarowym marki I. o nr rej. (...), nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym w ten sposób, iż nieprawidłowo obserwując przedpole jazdy i nienależycie oceniając sytuację drogową, rozpoczął wykonywanie manewru skrętu w lewo w drogę gruntową prowadzącą do gospodarstwa rolnego numer 4370, tym samym nie ustępując pierwszeństwa przejazdu jadącemu z naprzeciwka motocyklowi marki H. (...) o nr rej. (...) kierowanemu przez K. M. (2), czym stworzył zagrożenie bezpieczeństwa na drodze, w wyniku czego K. M. (2) kierujący motocyklem marki H. (...) o nr rej. (...), pomimo podjęcia manewru obronnego w postaci skręcenia w kierunku lewego pasa ruchu dla jego kierunku jazdy, uderzył w tylną część prawego boku samochodu ciężarowego marki I. (...) o nr rej. (...), w wyniku czego kierujący tymże motocyklem – K. M. (2) doznał rozległych obrażeń ciała, w tym obrażeń czaszkowo – mózgowych, które to obrażenia skutkowały jego śmiercią na miejscu zdarzenia, tj. o czyn z art. 177 §2 k.k.

Oskarżony nie przyznał się do zarzucanego mu czynu. Wyjaśnił, że jechał samochodem I. (...) w kierunku S.. Trasą tą jechał pierwszy raz. Było słonecznie, pogoda była ładna. Jechał razem z kolegą M. W. (1). Wiózł do gospodarstwa rolnego paszę i nawozy poukładane w worki oraz jakieś płyny w butelkach. Gospodarstwo, do którego wiózł towar było po lewej stronie między D. a S.. Manewr skrętu w lewo rozpoczął po upewnieniu się, że z naprzeciwka nic nie jedzie. Nie widział przed sobą żadnego motocyklisty. Skręcał bardzo powoli. Przed skrętem zwolnił, praktycznie toczył się, aby wjechać w drogę prowadzącą do gospodarstwa. Jechał z prędkością 5 km/h, cały czas patrzył do przodu. Wjeżdżając w polną drogę musiał zwolnić jeszcze bardziej, musiał uważać żeby nie uszkodzić towaru, gdyż był tam spadek poziomu drogi asfaltowej na drogę gruntową. Patrzył już wówczas w stronę polnej drogi. Wtedy poczuł, że coś uderzyło w tył samochodu i w lewym lusterku zobaczył jak przelatuje motor. Zanim przyjechała karetka, najpierw jego kolega, a potem on reanimowali motocyklistę. Oskarżony podał, że manewr skrętu wykonywał powoli, motocyklista powinien mieć czas, aby go ominąć.

(wyjaśnienia oskarżonego k.396v,263v-265)

Sąd zważył, co następuje :

W sprawie bezsporne było, że oskarżony K. M. (1) w dniu 7 czerwca 2014 roku jechał samochodem I. (...) drogą krajową K-57 pomiędzy miejscowościami D. i S.. Oskarżony wiózł worki z paszą i nawozami oraz płyny w butelkach do jednego z gospodarstw. W tym czasie drogą tą jechał z dużą prędkością w przeciwnym kierunku K. M. (2), kierujący motocyklem H. (...). Za D. oskarżony postanowił skręcić w lewo w drogę gruntową prowadzącą do gospodarstwa. Gdy przejechał oś jezdni i zjechał już przednimi kołami auta na drogę gruntową, w tylny prawy narożnik jego samochodu uderzył motocyklista. Do zderzenia pojazdów doszło na pasie ruchu motocyklisty. W wyniku ran odniesionych wskutek zderzenia, w tym obrażeń czaszkowo – mózgowych, K. M. (2) poniósł śmierć na miejscu. Bezsporne było także to, że warunki pogodowe w czasie zdarzenia były dobre, stan techniczny pojazdów był dobry, oskarżony był trzeźwy, natomiast w próbce krwi pobranej od K. M. stwierdzono 0,45 promila alkoholu. Powyższe wynika jednoznacznie z wyjaśnień oskarżonego, zeznań świadków J. S. i B. S. oraz M. W. (1), a także dokumentów w postaci: karty zdarzenia drogowego (k.2), protokołu badania stanu trzeźwości oskarżonego (k.3), protokołu zatrzymania rzeczy (k.5-7), protokołu oględzin miejsca wypadku z dok. fotograficzną (k.19-23,88-139), dok. fotograficznej z sekcji zwłok (k.35-47), karty czynności ratunkowych (k.48), opinii biegłego dot. stanu technicznego motocykla (k.63-68), zdjęć z miejsca wypadku (k.74-77,), informacji o warunkach atmosferycznych (k.81), informacji (...) (k.87), protokołu oględzin kasku motocyklowego z dok. fotograficzną (k.158-170), szkicu miejsca wypadku (k.171), opinii z zakresu medycyny sądowej dot. K. M. (k.195-198).

Oceniając zebrane dowody od razu trzeba wskazać, że w sprawie brak było jakiegokolwiek dowodu osobowego czy materialnego, który by wersji oskarżonego co do prędkości z jaką się poruszał jednoznacznie zaprzeczył i ją podważył. Na miejscu zdarzenia nie ujawniono bowiem i nie zabezpieczono żadnych śladów hamowania pojazdów, czy też śladów kół samochodu i motocykla (ruchu tych pojazdów) przed zderzeniem jak i śladów powypadkowego ruchu tych pojazdów, pozwalających ustalić jednoznacznie z jaką rzeczywistą prędkością poruszał się samochód oskarżonego, w szczególności w czasie powstania stanu zagrożenia (a więc w czasie skrętu od przekroczenia osi jezdni do zderzenia pojazdów), a także z jaką rzeczywistą prędkością poruszał się motocykl i czy był on hamowany przed wypadkiem. Co więcej brak było jakiegokolwiek dowodu wskazującego, w którym dokładnie miejscu na jezdni doszło do zderzenia motocykla z I., a tym samym jaki był rzeczywisty tor ruchu motocykla przed wypadkiem. Wskazywali jednoznacznie na to w swych opiniach biegli z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych. Biegły W. G. (1) wskazał (k.313), że w związku z powyższym ustalenie możliwego miejsca kolizji pojazdów można dokonać tylko i wyłącznie metodami pośrednimi. Z kolei z opinii biegłych (...) z P. wynika (k.615), że na podstawie rzeczowego materiału dowodowego nie można przeprowadzić pełnej rekonstrukcji wypadku drogowego. Przy czym zarówno biegły W. G. jak i biegli z (...) z P. zgodnie wskazali, że na podstawie położenia na miejscu wypadku elementów rozbitego motocykla i samochodu (m.in. szkielec), jak i położenia motocykla oraz ciała motocyklisty można przyjąć, że prędkość zderzeniowa motocykla przed wypadkiem wynosiła nie mniej niż 100 km/h. Biegły W. G. podał przy tym, że mogła ona przekraczać nawet 120 km/h, gdyby kierowca H. hamował przed wypadkiem (k.321-323). Podobnie biegli z (...) wskazali, że jeżeli kierowca

motocykla hamował przed uderzeniem to jego prędkość zderzeniowa z samochodem I. byłaby wyższa niż 120 km/h. Co istotne wskazali też, że prędkość ta mogła być jeszcze większa w chwili powstania zagrożenia, jednak ze względu na brak metod obliczeniowych i rzeczowego materiału dowodowego nie można prędkości tej ustalić.

Powyższe prędkości motocykla znajdują potwierdzenie w zeznaniach świadków J. S. (k.397-397v,13v) i B. S. (k.397,11v), jadących feralnego dnia samochodem V. (...) ze S. w kierunku D.. Z ich zeznań wynika, że ich pojazd został wyprzedzony przez bardzo szybko jadący motocykl. J. S. zeznał, że motocykl wyprzedził ich w miejscu, gdzie obowiązywało ograniczenie prędkości do 50 km/h oraz zakaz wyprzedzania, a oś jezdni wyznaczona była podwójna linia ciągłą. Charakterystyczne w zeznaniach tego świadka jest to, że widział on w lusterku nadjeżdżający motocykl, który jednak tak szybko go wyprzedził, iż świadek nawet nie zauważył kiedy. Dalej na tej trasie motocykla już nie widział. Kiedy dojeżdżał do miejscowości D. najechał na moment jak już motocykl, który dopiero co go wyprzedził, leżał po lewej stronie drogi. Świadek B. S. opisując wyprzedzanie stwierdziła natomiast, że motocykl koło nich śmignął i potem stracili go z oczu.

Jak z kolei wynika z zeznań pasażera samochodu oskarżonego, M. W. (1) (k.406v-407,15v-16), jedyne naoczne świadka zdarzenia, rozpoczynając skręt w lewo nikomu nie zajeżdżali drogi, skręt wykonywali bardzo wolno, tak żeby worki z paszą, które wieźli nie pospadały.

W tych okolicznościach nie można odmówić wiarygodności wyjaśnieniom oskarżonego, z których wynika, że manewr skrętu wykonywał z prędkością 5 km/h, a zjeżdżając z asfaltu na drogę gruntowa jeszcze zwolnił. Powyższej oceny wyjaśnień oskarżonego nie niweluje stanowisko biegłego W. G., który w swych opiniach wskazywał, że manewr skrętu wykonywany z taką prędkością był powolny, wręcz „ślamazarny”, nieuzasadniony warunkami drogowymi, gdyż jednocześnie biegły ten sam nie wykluczył możliwości takiej właśnie jazdy, wskazując, że co prawda wykonywany manewr skrętu z prędkością 5km/h byłby nieuzasadniony, ale każdy człowiek ma swoje nawyki i być może oskarżony z taką prędkością wykonywał ten manewr (k.434v-435,436 in fine). Oskarżony natomiast logicznie wyjaśnił powody takiego prowadzenia samochodu, wskazując na chęć uniknięcia uszkodzenia towaru.

W realiach sprawy ustalenia zatem wymagało czy podjęty przez oskarżonego K. M. (1) manewr skrętu samochodem I. w lewo z prędkością 5 km/h był bezpośrednią i wyłączną przyczyną zderzenia z motocyklem H. oraz czy gdyby w tej sytuacji motocyklista jechał z dozwoloną prędkością mógłby uniknąć on uderzenia w samochód oskarżonego, a tym samym czy to jego zachowanie było bezpośrednią przyczyną zaistniałego wypadku.

Z opinii biegłego W. G. (1) wynika (k.214-247,293-333,434v-436), że jeżeli oskarżony skręcał z prędkością 5 km/h, to ruch jego samochodu od chwili przekroczenia osi jezdni do chwili kolizji z motocyklem trwałby około 7 sekund. Taki czas ruchu od osi jezdni do miejsca kolizji odpowiadałby zarazem zauważalnemu dla obserwatora zewnętrznego wykonywaniu manewru skręcania. Całkowity czas trwania manewru skręcania wyniósłby około 12s, przy czym pierwsze 5s ruchu odbywałoby się w obrębie prawej części jezdni. Tym samym z możliwej prędkości ruchu motocykla przed zdarzeniem wynoszącej ponad 100km/h, mogącej wynosić nawet 120km/h oraz wskazanej prędkości samochodu 5km/h w chwili rozpoczynania skręcania w lewo przez oskarżonego, tj. na około 12s przed kolizją, samochód znajdował się przodem w odległości nieznacznie ponad 11m od miejsca, w którym motocykl uderzył w jego bok, a motocykl znajdowałby się wówczas w odległości nie mniejszej jak 333m dla prędkości około 100 km/h, lub i nawet około 400m dla prędkości motocykla wynoszącej około 120 km/h i jej zmniejszeniu do około 100 km/h w chwili kolizji. Oznacza to, że w chwili rozpoczynania skręcania przez I. w lewo motocykl znajdował się w znacznej odległości od miejsca wypadku.

Powyższe koresponduje z wyjaśnieniami oskarżonego i zeznaniami świadka M. W., że wykonując manewr skrętu w lewo oskarżony nie zajeżdżał nikomu drogi.

Biegły wskazał również, że przy wskazanej prędkości samochodu I. kierujący motocyklem niezależnie od prędkości jego ruchu – wynoszącej ponad 100 km/h czy też ponad 120 km/h – miał także możliwość swobodnej obserwacji ruchu powolnie przemieszczającego się samochodu, skręcającego w lewo po przekroczeniu jego przodem osi jezdni. Przekroczenie osi jezdni przez skręcający samochód, a na następnie zasłanianie przez niego coraz większej części

szerokości lewego pasa ruchu - od osi jezdni ku jej krawędzi, możliwe byłoby dla motocyklisty z odległości malejącej od około 194m dla prędkości motocykla wynoszącej 100 km/h, lub od około 233m dla 120 km/h. Kierujący motocyklem niezależnie od faktycznej ww. prędkości jego ruchu, miał zatem niczym nieograniczone możliwości uniknięcia kolizji, prawidłowo obserwując przedpole jazdy i powolnie przemieszczający się I. przez pas ruchu motocykla. Mógłby uniknąć kolizji łagodnie hamując, w celu zatrzymania się przed torem ruchu skręcającego I., lub w celu takiego zmniejszenia prędkości by umożliwić I. zjazd z pasa ruchu H.. Możliwym byłoby także wyminięcie I., przez zjazd motocykla na lewą część jezdni i ruch tą częścią jezdni do czasu wyminięcia I.. Dla prędkości ruchu samochodu I. podanej przez K. M. (1) (tj. 5 km/h) należy przyjąć, iż do zderzenia doprowadził kierujący motocyklem H. (...), nieprawidłowo obserwując drogę przed pojazdem, błędnie oceniając sytuację związaną z powolnym ruchem skręcającego w lewo samochodu I.. Niezwykle powolny sposób realizacji manewru skręcania przez oskarżonego nie stworzyłby w panujących na drodze warunkach zagrożenia bezpieczeństwa.

Ostatecznie biegły ten wskazał, że do wypadku doprowadziło tylko i wyłącznie nieprawidłowe zachowanie K. M. (2) kierującego motocyklem H. (...), polegające na nieprawidłowej obserwacji przedpola jazdy, lub i błędnej ocenie obserwowanej sytuacji na drodze przed motocyklem - prędkości ruchu samochodu I. i drogi wszerz jezdni pokonywanej przez ten pojazd w trakcie skręcania w lewo. W zaistniałej sytuacji drogowej kierujący motocyklem dysponował niczym nieograniczonymi możliwościami uniknięcia wypadku, przy prawidłowej obserwacji przedpola jazdy i ocenie obserwowanej sytuacji na drodze, przez hamowanie jak i zjazd w bok.

Sąd stwierdzenia i wnioski zawarte w ww. opinii w pełni podzielił. Zdaniem Sądu powyższa opinia jest jasna i odpowiada na wszystkie pytania postawione biegłemu, wykonano ją w sposób fachowy, rzetelny i kompletny. Jest wolna od błędów logicznych i wewnętrznych sprzeczności, a zawarte w niej wnioski zostały szczegółowo umotywowane.

Z kolei biegły z (...) z P. wskazali (k.587-617), że istotny wpływ na możliwość uniknięcia kolizji drogowej miał czas trwania stanu zagrożenia (czyli czas od przekroczenia osi jezdni przez samochód I.). Przy przyjęciu, że kierowca I. jechał wolno, tak jak wskazał w swych wyjaśnieniach, to motocyklista miał możliwość zatrzymania motocykla przed miejscem wypadku drogowego. Kolejnym czynnikiem, który miał istotny wpływ na ocenę możliwości uniknięcia wypadku drogowego jest przyjęcie wartości prędkości z jaką mógł się poruszać motocyklista w chwili powstawania stanu zagrożenia (nie mniej niż 100 km/h). Determinuje to odległość w jakiej znajdował się motocyklista od miejsca zderzenia w chwili gdy powstał stan zagrożenia. Im wyższa prędkość motocykla tym dalej motocykl znajdował się od miejsca zderzenia w chwili gdy powstał stan zagrożenia. Większa odległość motocyklisty od miejsca zderzenia w chwili powstania stanu zagrożenia dawała możliwości lub większe szanse na uniknięcie wypadku przy prędkości administracyjnie dozwolonej 90 km/h. Tym samym wyższe prędkości motocykla wskazywałyby, że motocyklista w chwili powstania zagrożenia znajdowałby się jeszcze dalej od miejsca wypadku (powyżej 119m) i tym bardziej miałby możliwość uniknięcia wypadku drogowego. Biegły wskazali także, że jeżeli oskarżony wykonywał manewr skrętu w lewo tak wolno jak wskazał w swych wyjaśnieniach to stan zagrożenia mógł trwać 3,6 sekundy lub więcej. Dla takiego wariantu wynika, że kierowca motocykla jadąc z prędkością administracyjnie dozwoloną 90 km/h, w chwili powstania stanu zagrożenia miał bezwzględną możliwość uniknięcia wypadku drogowego poprzez zatrzymanie motocykla przed miejscem kolizji pojazdów. Przeprowadzona przez biegłych analiza wykazała, że kierowca motocykla jadąc z prędkością nadmierną pozbawił się możliwości uniknięcia wypadku drogowego.

Sąd ostrożnie podszedł do treści i wniosków powyższej opinii jak też do ustnej opinii członka zespołu biegłych (...) z P., biegłego W. G. (3) z rozprawy (k.659-661). Otóż biegły ten wskazał, że stan zagrożenia powstał w momencie kiedy pojazd I. przekraczał oś jezdni i trwał od tego czasu, od tego momentu, aż do zderzenia. Przy prędkości samochodu I. rzędu 5 km/h stan zagrożenia wynosił 4,8s. Gdyby w tych warunkach motocyklista jechał z prędkością dopuszczalną, tj. 90 km/h to wówczas byłby w odległości 125 metrów od miejsca wypadku, a gdyby poruszał się z prędkością 120 km/h to byłby w odległości ok. 165 metrów od miejsca wypadku. Tym samym im dłuższy był stan zagrożenia tym motocyklista znajdował się dalej od miejsca zdarzenia, czyli miał więcej czasu i przestrzeni do wykonania ewentualnych manewrów obronnych.

Biegły jednakże podał zarazem, że nawet gdyby przyjąć, że kierowca I. wykonywał manewr skrętu w lewo z prędkością 5 km/h, to w jego ocenie zachowanie oskarżonego było nieprawidłowe i stanowiło bezpośrednią przyczynę wypadku. Wskazał on bowiem wprost, że właśnie jazda kierowcy I. z prędkością 5km/h stworzyła zagrożenie na drodze. Natomiast prędkość motocykla ma dla biegłego drugorzędne znaczenie. Zdaniem biegłego z chwilą powstania zagrożenia, z chwilą rozpoczęcia skrętu w lewo i przekroczenia osi jezdni przez I. prędkość motocykla nie ma żadnego znaczenia dla zaistnienia czy uniknięcia zderzenia, bo w momencie kiedy nastąpiło zajechanie drogi przez kierowcę I. doszłoby do zderzenia niezależnie od prędkości motocyklisty.

Z drugiej jednak strony biegły ten kategorycznie wskazał, że gdyby samochód I. wykonywał skręt w lewo z prędkością 5km/h do wypadku by nie doszło przyjmując, że kierowca motocykla poruszałby się z prędkością administracyjnie dozwoloną rzędu 90km/h, pod warunkiem, że kierowca motocykla podjąłby manewr hamowania lub zmniejszenia prędkości pojazdu.

Jednocześnie jednak, co niezrozumiale, podał, że gdyby motocyklista poruszał się z dozwoloną prędkością, to w chwili powstania stanu zagrożenia znajdowały się od I. w odległości rzędu 120 metrów i gdyby kierowca motocykla poruszał się z administracyjnie dozwoloną prędkością 90 km/h to w czasie 3,6 sekundy (a więc w czasie nawet krótszym od trwania stanu zagrożenia, który przyjął na 4,8 sekundy) przejechałby nie podejmując żadnej reakcji odległość ok. 90 metrów (!).

Z kolei w toku konfrontacji biegłych na rozprawie dnia 15 grudnia 2016 roku biegły ten z jednej strony w całości przychylił się do stanowiska biegłego W. G. (1), z którego wynika, że jeżeli samochód I. skręcał z prędkością 5 km/h, zaś motocykl poruszał się z prędkością co najmniej 100 km/h to jedynym sprawcą wypadku był kierowca motocykla, wyłącznie on doprowadził do wypadku. Biegły W. G. podał, że analiza przeprowadzona co do tego przez biegłego G. jest prawidłowa dla przyjętych przez niego założeń, czyli prędkości 5 km/h samochodu i prędkości co najmniej 100 km/h motocykla, gdyż wtedy te odległości pomiędzy pojazdami przed wypadkiem w chwili powstania stanu zagrożenia były rzędu ok. 200 metrów i dla tych założeń są to prawidłowe wnioski. Z drugiej jednak strony, co sprzeczne jest z jego powyższym stanowiskiem, utrzymywał jednocześnie, że w jego ocenie przekroczenie prędkości przez motocyklistę nie miało związku z wypadkiem drogowym, ponieważ nie można było wykazać, że jadąc z prędkością dopuszczalną mógł uniknąć tego wypadku.

Jak wynika z opinii biegłego W. G. (1), z chwilą rozpoczęcia manewru skręcania przez oskarżonego motocykl znajdowałby się od miejsca wypadku w odległości nie mniejszej jak 333m dla prędkości motocykla około 100 km/h, lub i nawet około 400m dla jego prędkości wynoszącej około 120 km/h, natomiast z chwilą przekraczania osi jezdni przez samochód, możliwa byłaby odległość motocyklisty od około 194m dla prędkości motocykla wynoszącej 100 km/h, lub od około 233m dla 120 km/h, przy czym biegli nie wykluczali, że motocykl poruszał się z jeszcze większą prędkością. Uwzględniając powyższe, oceniając zachowanie oskarżonego, w kontekście jego wypowiedzi, z której wynikało, że rozpoczynając skręt nikomu nie zajechał drogi, nie można pominąć tego na co obaj biegli wskazywali (k.704v) jak bardzo trudno jest określić prędkość zbliżającego się, jadącego z naprzeciwka motocykla, że czasami właściwa ocena tej prędkości jest niemożliwa.

Mając na uwadze powyższe Sąd uniewinnił oskarżonego K. M. (1) od zarzucanego mu czynu.

Stosownie do art. 632 pkt 2 k.p.k. kosztami postępowania Sąd obciążył Skarb Państwa.

Sąd odrzucił jako wiarygodny materiał dowodowy opinie biegłego Z. K. (k.433-434v), albowiem opiniując opierał się on na relacjach oskarżonego, które ten złożył na początku postępowania przygotowawczego w charakterze świadka oraz biegły ten arbitralnie przyjął prędkość pojazdu oskarżonego w fazie wypadku (tj. skrętu w lewo) na ok. 20 km/h i prowadził obliczenia w oparciu o tę prędkość.

Sąd pominął zeznania świadków J. M. (k.406v,424), A. S. (k.407v,153v) i R. M. (k.407v, 31v), I. K. (k.423v-424) i M. S. (k.424v), albowiem nie wniosły do sprawy niczego istotnego. Świadkowie nie widzieli zdarzenia, pojawili się na jego miejscu po jego zaistnieniu.