

Sygn. akt. IV Ka 104/14

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 26 marca 2014 roku

Sąd Okręgowy w Bydgoszczy IV Wydział Karny Odwoławczy
w składzie:

Przewodniczący SSO Włodzimierz Wojtasiński

Sędziowie SSO Piotr Kupcewicz

SSR del. do SO Daria Kamińska-Grzelak - sprawozdawca

Protokolant Dawid Myszyński

przy udziale Jerzego Koźmińskiego Prokuratora Prokuratury Okręgowej
w Bydgoszczy

po rozpoznaniu w dniu 26 marca 2014 roku

sprawy **T. S.**

oskarżonego z art. 177§2 k.k.

na skutek apelacji wniesionej przez pełnomocnika oskarżycieli posiłkowych

od wyroku Sądu Rejonowego w Świeciu

z dnia 19 grudnia 2013 roku sygn. akt II K 675/13

utrzymuje w mocy zaskarżony wyrok, uznając apelację za oczywiście bezzasadną; zwalnia oskarżycieli posiłkowych od ponoszenia kosztów sądowych za postępowanie odwoławcze i jego wydatkami obciąża Skarb Państwa.

Sygn. akt IV Ka 104/14

UZASADNIENIE

T. S. został oskarżony o to, że:

w dniu 01 sierpnia 2012 roku w D.na ulicy (...)kierując samochodem osobowym marki S. (...)o nr rej. (...)nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym poprzez niezachowanie szczególnej ostrożności w czasie wykonywania manewru skrętu w lewo polegającej na nienależytej obserwacji jezdni w lewym lusterku i niedostrzeżenie nadjeżdżającego z tyłu lewą stroną jezdni, wykonującego manewr wyprzedzania motocykla (...)(...)o nr rej. (...)kierowanego przez S. W.powodując wypadek poprzez nieuprawnione kontynuowanie manewru i zajechanie drogi motocykliście w wyniku czego uderzył on w tylną lewą część samochodu S., a kierujący S. W.doznał urazu wielonarządowego w konsekwencji którego poniósł śmierć – tj. o czym z art. 177 § 2 k.k.

Wyrokiem z dnia 19 grudnia 2013 roku sygn. akt II K 675/13 Sąd Rejonowy w Inowrocławiu uniewinnił oskarżonego od popełnienia zarzucanego mu czynu i kosztami procesu obciążył Skarb Państwa.

Apelację od powyższego rozstrzygnięcia złożył pełnomocnik oskarżycieli posiłkowych, który zarzucił wyrokowi sądu pierwszej instancji naruszenie przepisów prawa materialnego oraz procesowego i wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku poprzez uznanie oskarżonego winnym zarzucanego mu czynu.

Apelacja nie zasługiwała na uwzględnienie.

Przechodząc do poszczególnych argumentów podniesionych przez skarżącego w apelacji wskazać należy, iż niezasadnie został podniesiony zarzut niezastosowania w stosunku do pokrzywdzonego S. W. przepisu art. 4 p.r.d., który stanowi, że uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze mają prawo liczyć, że inni uczestnicy tego ruchu przestrzegają przepisów ruchu drogowego, chyba że okoliczności wskazują na możliwość odmiennego ich zachowania.

Jak wynika bowiem ze zgromadzonych w sprawie dowodów to pokrzywdzony S. W. dopuścił się naruszenia szeregu przepisów Prawa o ruchu drogowym, co miało niewątpliwie wpływ na zaistnienie wypadku.

Bezspornym jest, iż pokrzywdzony prowadził pojazd mechaniczny nie posiadając ku temu stosownych uprawnień.

Ponadto S. W. naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, prowadząc pojazd z prędkością przekraczającą prędkość administracyjnie dopuszczalną (jak wynika z opinii biegłego poruszał się z prędkością około 80 km/h – k. 81v). Rozwijana przez niego prędkość z całą pewnością wpłynęła negatywnie nie tylko na możliwości obserwacji drogi przez pokrzywdzonego ale również uniemożliwiła podjęcie przez niego manewrów obronnych jak choćby zahamowanie czy umożliwienie oskarżonemu kierującemu samochodem marki S. zakończenie manewru i tym samym zjechanie z toru ruchu pokrzywdzonego. Przepisy prawa o ruchu drogowym nakazują zachowanie przez kierującego pojazdem prędkości administracyjnie dozwolonej właśnie po to, by mógł on dokonać manewrów obronnych przed ewentualną zaistniałą na drodze przeszkodą.

Prowadząc pojazd z nadmierną prędkością pokrzywdzony naruszył przepisy art. 19 ust 1 i 20 ust 1 Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym (Dz.U 2005/108/908 z późn zm.). Przepis art. 19 ust 1 stanowi, iż 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. Z kolei przepis art. 20 ust 1. wskazuje, że prędkość dopuszczalna pojazdu lub zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym w godzinach 5⁰⁰-23⁰⁰ wynosi 50 km/h.

Kierowca ma obowiązek nie tylko prowadzić pojazd zgodnie z obowiązującymi nakazami i zakazami, lecz winien także prowadzić pojazd w sposób rozważny i ostrożny. Oznacza to, że kierujący pojazdem winien zachować bezpieczną szybkość, czyli dostosować ją do konkretnych warunków drogowych, między innymi do natężenia ruchu, warunków atmosferycznych, widoczności, nawierzchni i predyspozycji kierowcy.

Podnieść także należy, iż jak wynika z protokołu oględzin miejsca wypadku drogowego, przed miejscem zdarzenia znajduje się znak drogowy A -17 (k. 8v). Znak A-17 "dzieci" ostrzega o miejscu na drodze szczególnie uczęszczanym przez dzieci lub o bliskości takiego miejsca (§ 8 ust. 2 Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych; Dz.U.2002.170.1393). Nie bez znaczenia dla oceny zachowania pokrzywdzonego jest również fakt, iż pokrzywdzony był mieszkańcem D., a zatem z pewnością była mu znana topografia miejscowości zwłaszcza umiejscowienia budynków użyteczności publicznej jak przychodnia czy szkoła. Tym bardziej zbliżając się do takiego miejsca pokrzywdzony winien zmniejszyć prędkość i zachować szczególną ostrożność z uwagi na możliwość wtargnięcia na jednię dzieci.

S. W. naruszył również przepis art. 24 ust 1 Prawa o ruchu drogowym, który stanowi, iż: kierujący pojazdem jest obowiązany przed wyprzedzaniem upewnić się w szczególności, czy:

1) ma odpowiednią widoczność i dostateczne miejsce do wyprzedzania bez utrudnienia komukolwiek ruchu;

2) kierujący, jadący za nim, nie rozpoczął wyprzedzania;

3) kierujący, jadący przed nim na tym samym pasie ruchu, nie zasygnalizował zamiaru wyprzedzania innego pojazdu, **zmiany kierunku jazdy** lub zmiany pasa ruchu.

Ustęp 5 tegoż artykułu wskazuje, iż wyprzedzanie pojazdu lub uczestnika ruchu, który sygnalizuje zamiar skręcenia w lewo, może odbywać się tylko z jego prawej strony.

W art. 24 ust. 1 wskazano przykładowo podstawowe obowiązki kierującego pojazdem przed wyprzedzaniem. Jednym z nich jest upewnienie się, czy kierujący pojazdem ma odpowiednie miejsce do wyprzedzania bez utrudniania komukolwiek ruchu; chodzi o drogę konieczną do wykonania tego manewru. Droga ta powinna być - zwłaszcza na drogach dwukierunkowych po jednym pasie ruchu - jak najkrótsza dla umożliwienia wykonania manewru na odcinku o dostatecznej widoczności i powrotu na poprzedni pas ruchu.

Kierowca pojazdu wyprzedzającego, przed rozpoczęciem manewru wyprzedzania, musi brać pod uwagę istniejącą sytuację na drodze i dopiero po jej rozeznaniu i upewnieniu się, że istnieją ku temu warunki, może przystąpić do wyprzedzania. Jest on zobligowany do zachowania szczególnej ostrożności (ust. 2), a w zakres tego pojęcia - jak wyjaśnił Sąd Najwyższy - "wchodzi nie tylko czujna obserwacja sygnałów dawanych przez kierowcę pojazdu wyprzedzanego (kierunkowskazów, światła "stop"), ale także baczna obserwacja ruchów pojazdu wyprzedzanego, wskazujących na nie sygnalizowany, z jakichkolwiek powodów, zamiar kierowcy pojazdu wyprzedzanego dokonania pojazdem manewrów uniemożliwiających wyprzedzanie. 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, z glosą A. Wrońskiego, OSPiKA 1971, z. 2, poz. 40, oraz uwagami K. Mioduskiego, Przegląd orzecznictwa Izby Wojskowej Sądu Najwyższego w zakresie powszechnego prawa karnego materialnego za rok 1970, WPP 1971, z. 2, s. 246, oraz J. Bilickiego i W. Kubali, Przegląd orzecznictwa Sądu Najwyższego w zakresie przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lądowym, WPP 1974, nr 1, s. 84).

(Ryszard A. Stefański - Komentarz do art.24 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.05.108.908), [w:] R.A. Stefański, Prawo o ruchu drogowym. Komentarz, LEX, 2008, wyd. III.)

S. W. w sposób nieprawidłowy wykonywał manewr wyprzedzania. Pokrzywdzony rozpoczynając manewr wyprzedzania znajdował się jak wynika z obliczeń biegłego w odległości około 33,8 m od miejsca kolizji (k. 83). Z zeznań A. A. (1) kierującego samochodem M. (...) wynika, iż w chwili gdy zauważył w lusterku wyprzedzającego go motocyklistę oskarżony kierujący samochodem S. już sygnalizował manewr skrętu w lewo (k. 10v) i był w trakcie jego wykonywania (k. 11, 224). Na rozprawie świadek A. podał, iż to było niemal w tym samym momencie jak widziałem tego motocyklistę w lusterku z tyłu za mną i jak ten samochód już prawie był we wjeździe (k. 225). Z tego wypływa oczywisty wniosek, że przemieszczając się na lewy pas jezdni S. W. powinien rozpocząć wykonywanie manewru wyprzedzania w takiej odległości i z taką prędkością, by co najmniej móc zatrzymać swój pojazd na lewym pasie przed miejscem, gdzie oskarżony wykonywał manewr skrętu w lewo (podobnie wyrok SN z 08.01.2003r., III KK 421/02) tudzież po wyprzedzeniu M. (...) kierowanego przez A. A. (1) zaprzestać kontynuowania wyprzedzania pojazdów lewym pasem i powrócić na swój pas ruchu celem kontynuowania jazdy. Tymczasem pokrzywdzony S. W. po wyprzedzeniu A. A. (1) podjął decyzję o dalszym pozostawaniu na lewym pasie ruchu. Nie obserwował w sposób należyty jezdni, gdyż w tym czasie T. S. już nie tylko sygnalizował zamiar wykonania manewru skrętu w lewo ale go wykonywał.

Ponadto wskazać należy, iż niesłuszny jest także zarzut naruszenia prawa procesowego polegający na naruszeniu wynikającej z art. 7 k.p.k. zasady swobodnej oceny dowodów. W ocenie skarżącego sąd pierwszej instancji dokonał dowolnej a nie swobodnej oceny dowodów poprzez uznanie, iż oskarżony T. S. wykonując manewr skrętu w lewo dostosowywał się do obowiązujących przepisów prawa podczas gdy z poczynionych ustaleń wynika, iż oskarżony nie

tylko nie ustąpił pierwszeństwa czym naruszył przepis art. 22 ust 4 Prawa o ruchu drogowym ale również nie upewnił się czy zachodzi konieczność ustąpienia pierwszeństwa.

Z takim stanowiskiem skarżącego nie sposób się zgodzić. Przede wszystkim wskazać należy, na błędną i nieuprawnioną interpretację przepisu art. 22 ust 4 p.r.d. (zarzut taki jest podniesiony również w pkt. 1 c apelacji) dokonywaną przez pełnomocnika, która opiera się na utożsamianiu **zmiany kierunku jazdy ze zmianą zajmowanego pasa ruchu**. Argumenty te skarżący powiela także w różnych sformułowaniach przy argumentowaniu naruszeń prawa materialnego.

Zgodnie z treścią przepisu art. 22. Prawa o ruchu drogowym zmiana kierunku jazdy lub zajmowanego pasa ruchu może nastąpić:

1) z zachowaniem szczególnej ostrożności (ust. 1);

2) kierujący pojazdem przed wykonaniem tego manewru jest obowiązany zbliżyć się pojazdem (ust. 2): a) do prawej krawędzi jezdni - jeżeli zamierza skręcić w prawo, b) do środka jezdni lub na jezdni o ruchu jednokierunkowym do lewej jej krawędzi - jeżeli zamierza skręcić w lewo. Manewr może być jednak niekiedy wykonany niezgodnie z tą regułą, a mianowicie: wtedy gdy wymiary pojazdu uniemożliwiają skręcenie zgodnie z zasadą określoną wyżej lub dopuszczalna jest jazda wyłącznie w jednym kierunku (ust. 3);

3) kierujący pojazdem jest obowiązany zawczasu i wyraźnie sygnalizować zamiar zmiany kierunku jazdy oraz zaprzestać sygnalizowania niezwłocznie po wykonaniu manewru (ust. 5).

Szczególna ostrożność polega na upewnieniu się, czy można dokonać zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu bez utrudnienia ruchu lub spowodowania jego zagrożenia. Innymi słowy, kierujący pojazdem musi być na tyle uważny, by zdążyć zaniechać zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu, gdyby jego kontynuowanie stwarzało zagrożenie dla ruchu drogowego lub zmuszało innego uczestnika ruchu do podjęcia manewru obronnego. 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.

Nie ulega wątpliwości, że skręcający jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu z przeciwnego kierunku po pasie ruchu, który zamierza przejechać, co może mieć miejsce przy wykonywaniu skrętu w lewo. Wątpliwości rodzą się natomiast co do tego, czy taki sam obowiązek ciąży na nim w stosunku do pojazdu jadącego w tym samym kierunku, po pasie przeznaczonym dla ruchu pojazdów z kierunku przeciwnego. Co do tego sytuacja była jasna w poprzednim stanie prawnym. W myśl art. 19 ust. 1 d.p.r.d. kierujący pojazdem mógł zmienić kierunek jazdy, pod warunkiem że nie spowoduje to zajechania drogi innym kierującym. Chodziło o niezajechanie drogi innym kierującym, niezależnie od tego, z którego kierunku nadjeżdżali. Brak tego warunku w art. 22 ust. 1 obecnie obowiązującej ustawy wskazuje, że zrezygnowano z niego. Do zmieniającego kierunek ruchu nie ma zastosowania zasada wyrażona w art. 22 ust. 4, w myśl której kierujący pojazdem, zmieniając poza skrzyżowaniem zajmowany pas ruchu, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który zamierza wjechać, oraz wjeżdżającemu na ten pas z prawej strony. Reguła ta odnosi się do zmiany pasa ruchu, a nie do zmiany kierunku jazdy. W art. 22 ust. 1 wyraźnie rozróżnia się **"zmiianę kierunku jazdy"** oraz **"zmiianę pasa ruchu"**, a w ust. 4 tego przepisu mowa jest wyłącznie o zmianie pasa ruchu. Skoro ustawodawca w ust. 1 rozróżnia te pojęcia, to nie można przyjmować, że ust. 4 odnosi się do obu tych pojęć, skoro wymieniono w nim tylko zmianę pasa ruchu. Przepis art. 22 ust. 4 dotyczy wyłącznie zmiany pasa ruchu i nie ma zastosowania do manewru zmiany kierunku jazdy; w tym drugim przypadku warunek ten nie jest wymagany. Obowiązku ustąpienia pierwszeństwa pojazdowi jadącemu w tym samym kierunku po pasie ruchu, przez który skręcający ma przejechać wyprowadza się w piśmiennictwie z zasady szczególnej ostrożności wymaganej od kierującego pojazdem zmieniającego kierunek jazdy (W. Kotowski, Zmiana kierunku ruchu, PnD 1998, nr 1, s. 12; J. Nowak, Czy skręcający w lewo nie musi sprawdzać, co dzieje się za nim?, PnD 2002, nr 8, s. 54-55; L.K. Paprzycki, Skręt w lewo kontra wyprzedzanie poza skrzyżowaniem, PnD 2003, nr 3, s.

17-30; tenże, Znow skręt w lewo kontra wyprzedzanie, PnD 2003, nr 9, s. 43-51; J. Pok, Skręt w lewo jako przyczyna wypadku w świetle przepisów i zasad bezpieczeństwa ruchu. Głos w dyskusji, PnD 2003, nr 4, s. 68), z art. 22 ust. 4 p.r.d. (J. Pomianowski, Praktyczna szkoła jazdy, Warszawa 1998, s. 89; A. Jasiński, W. Kotowski, M. Wasiak, Kodeks drogowy. Komentarz, Warszawa 1999, s. 90; A. Kuranowski, P. Świder, Skręt w lewo przyczyną wypadku drogowego. Dyskusja nad jednolitym sposobem opiniowania, PnD 2002, nr 8, s. 59; J. Unarski, Problem "szczególnej ostrożności" przy manewrze skrętu w lewo, PnD 2006, nr 5, s. 65-70). **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. Kierujący pojazdem nie może bowiem przystąpić do manewru wyprzedzania pojazdu z lewej strony, wówczas gdy pojazd jadący przed nim sygnalizuje zmianę kierunku jazdy w lewo (art. 24 ust. 1 pkt 3). 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. **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. Brak takiego postanowienia co do manewru zmiany kierunku jazdy wskazuje, że nie było wolą ustawodawcy jego ustanowienie w odniesieniu do takiej sytuacji. Stosowanie zaś tego przepisu w drodze analogii nie znajduje uzasadnienia. W kontekście art. 22 p.r.d. nie znajduje uzasadnienia twierdzenie, że kierujący pojazdem, zmieniający kierunek jazdy, jest zobligowany upewnić się, czy nie zajędzie drogi innym kierującym (J. Pomianowski, Praktyczna szkoła jazdy, Warszawa 1998, s. 89; A. Jasiński, W. Kotowski, M. Wasiak, Kodeks drogowy..., s. 90; A. Kuranowski, P. Świder, Skręt w lewo przyczyną wypadku drogowego. Dyskusja nad jednolitym sposobem opiniowania, PnD 2002, nr 8, s. 59). Odwoływanie się - w celu uzasadnienia tezy, że skręcający w lewo jest obowiązany sprawdzić sytuację za pojazdem - do treści art. 22 ust. 4 wynika z utożsamiania zmiany pasa ruchu ze zmianą kierunku jazdy, uzasadniane tym, że w pierwszej fazie manewru skrętu w lewo kierujący wjeżdża na sąsiedni pas ruchu (J. Nowak, Czy skręcający..., s. 54-55). **Wykonujący manewr skrętu w lewo nie zmienia pasa ruchu, przejeżdża przez pas, a pojazd jest ustawiony prostopadle do pasa, podczas gdy przy zamianie pasa ruchu jest on w położeniu skośnie równoległym.**

Takie też stanowisko zajął Sąd Najwyższy stwierdzając, że "wymóg zachowania szczególnej ostrożności, określony w art. 22 ust. 1 p.r.d., przez zmieniającego kierunek jazdy w lewo, nie obejmuje obowiązku upewnienia się w chwili wykonywania tego manewru, czy nie zajędzie on drogi nieprawidłowo (z lewej strony) wyprzedzającemu go" (wyr. SN z dnia 1 grudnia 2005 r., III KK 151/05, Biul. Prawa Karnego 2006, nr 1, poz. 1.2.8, z aprobującą glosą R.A. Stefańskiego, PnD 2006, nr 2, s. 5-9).

Podzielić należy stanowisko, iż wymaganie od kierowcy skręcającego w lewo upewnienia się nie tylko, czy nie zajędzie drogi pojazdom jadącym z przeciwnego kierunku po pasie ruchu, który zamierza przejechać, ale także czy nie zajędzie drogi pojazdowi poruszającemu się jego pasem ruchu lub nieprawidłowo (z lewej strony) go wyprzedzającemu jest równoznaczne z nakładaniem na tegoż kierowcę obowiązkiem zachowania nie szczególnej, a maksymalnej ostrożności, co nie było intencją ustawodawcy, a w rezultacie prowadziłyby do obiektywnej odpowiedzialności, ponieważ nawet dobry kierowca nie jest w stanie zawsze zapewnić maksymalnego bezpieczeństwa ruchu. (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).

(Komentarz do art.22 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.05.108.908), [w:] R.A. Stefański, Prawo o ruchu drogowym. Komentarz, LEX, 2008, wyd. III.)

W kontekście powyższych rozważań należy uznać, iż sąd pierwszej instancji w sposób prawidłowy i zgodny z zasadami swobodnej a nie dowolnej oceny dowodów dokonał interpretacji obowiązujących przepisów prawa.

Chybiony wydaje się być również zarzut rzekomego przyjęcia przez sąd pierwszej instancji, iż do zdarzenia doszło do rejonie skrzyżowania. Sąd odwoławczy nie dopatrzył się treści uzasadnienia wyroku żadnego miejsca wskazującego na takie stanowisko sądu rejonowego.

Ponadto nie można podzielić stanowiska wyrażonego przez skarżącego w pkt 1 e apelacji oraz podnoszonego w innych punktach apelacji, iż to pokrzywdzony pierwszy rozpoczął manewr wyprzedzania i w związku z tym oskarżony miał obowiązek ustąpić mu pierwszeństwa. Przede wszystkim podnieść należy, iż trudno jest określić moment rozpoczęcia przez pokrzywdzonego manewru wyprzedzania. Wskazać bowiem należy, iż jak wynika ze zgromadzonego materiału dowodowego pokrzywdzony wyprzedzał kilka pojazdów. Z całą pewnością ustalono, iż przed zdarzeniem S. W. rozpoczął manewr wyprzedzania ale nie pojazdu kierowanego przez oskarżonego T. S., a jadącego za nim M. (...) kierowanego przez A. A. (1). Jak już wspomniano wyżej z zeznań A. A. (1) jednoznacznie wynika, iż w chwili gdy dostrzegł motocyklistę w lewym lusterku oskarżony sygnalizował zamiar skrętu w lewo i rozpoczął wykonywanie tegoż manewru. W ocenie sądu odwoławczego - jak wspomniano wyżej - w takiej sytuacji pokrzywdzony winien zaniechać kontynuowania manewru wyprzedzania dalszych pojazdów i wrócić na swój pasu ruchu na co niewątpliwie miał prawo liczyć oskarżony.

Co do okoliczności widoczności pokrzywdzonego przez oskarżonego wskazać należy, iż sam fakt, iż oskarżony mógł dostrzec S. W. jak wylicza biegly z odległości ok. 160 m z uwagi na prosty odcinek drogi nie znaczy, że go widział. Przede wszystkim wskazać należy, iż na podstawie żadnych źródeł osobowych nie udało się ustalić toru jazdy S. W. przed rozpoczęciem wyprzedzania M. (...). Z zeznań G. K. wynika, iż jechało kilka pojazdów, jednakże nie zaobserwował on momentu rozpoczęcia manewru wyprzedzenia przez pokrzywdzonego. Jak już wspomniano zeznania A. A. (1) wskazują, iż moment gdy dostrzegł motocyklistę na lewym pasie jezdni i rozpoczęcie manewru skrętu przez oskarżonego wystąpiło niemal jednocześnie. W pełni w tym zakresie należy podzielić stanowisko sądu pierwszej instancji przedstawione na str 10-11 uzasadnienia. Podkreślić także należy, iż jazda motorem charakteryzuje się dużą dynamiką i umożliwia kierującemu szybkie manewry min. chowanie się za inne pojazdy.

Reasumując w ocenie Sądu odwoławczego zgromadzony w sprawie materiał dowodowy nie daje podstaw do przypisania oskarżonemu T. S. winy zaistnienia wypadku. Uwzględniając powyższe okoliczności należało wyrok jako słuszny utrzymać w mocy.