

Sygn. akt V Ka 757/12

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 29 kwietnia 2013r.

Sąd Okręgowy w Koszalinie V Wydział Karny Odwoławczy w składzie:

Przewodniczący – Sędzia: SO Marek Mazur (spr.)

Sędziowie: SO Grzegorz Polewiak

SO Sławomir Przykucki

Protokolant: sekr. sąd. Katarzyna Dzierżyńska

przy udziale Prokuratora Prok. Okręg. w Koszalinie Małgorzaty Siwek-Sokólskiej

po rozpoznaniu w dniu 26 kwietnia 2013r. sprawy

P. K.

oskarżonego z art. 177 § 2 kk

na skutek apelacji wniesionych przez oskarżonego oraz prokuratora

od wyroku Sądu Rejonowego w Drawsku Pomorskim

z dnia 03 kwietnia 2012 roku sygn. akt II K 110/11

1. zmienia zaskarżony wyrok w ten sposób, że oskarżonego P. K. niewinnia od popełnienia przypisanego mu czynu,
2. kosztami sądowymi w sprawie obciąża Skarb Państwa.

Sygn. akt V Ka 757/12

UZASADNIENIE

P. K. został oskarżony o to, że:

w dniu 04 czerwca 2008 roku w S. nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym poprzez niezachowanie szczególnej ostrożności przy wykonywaniu manewru skrętu w lewo, nie upewnił się czy nie jest w tym czasie wyprzedzany przez inny pojazd i nie zatrzymał kierowanego przez siebie pojazdu F. (...) nr rej. (...), mając możliwość zaobserwowania w lusterku wstecznym jadącego za nim motocykla S. (...) nr rej. (...), doprowadzając do zderzenia pojazdów, powodując nieumyślnie wypadek, w którym kierujący motocyklem M. U. na skutek doznanych obrażeń ciała poniósł śmierć na miejscu, a pasażer motocykla S. U. doznał obrażeń ciała w postaci urazu klatki piersiowej pod postacią tamponady worka osierdziowego, urazu klatki piersiowej pod postacią stłuczenia płuca z krwawieniem do jamy opłucnowej lewej, urazu głowy pod postacią stłuczenia mózgu, złamania wyrostka barkowego lewej łopatki, złamania żebra VI po stronie lewej, otwartego złamania prawego przedramienia, na skutek których w dniu 19 listopada 2008 roku poniósł śmierć,

tj. o czyn z art. 177 § 2 kk.

Sąd Rejonowy w Drawsku Pomorskim wyrokiem z dnia 03 kwietnia 2012 roku w sprawie II K 110/11:

I. uznał oskarżonego P. K. za winnego popełnienia zarzucanego mu czynu, tj. występku z art. 177 § 2 kk i za to na podstawie art. 177 § 2 kk wymierzył mu karę roku pozbawienia wolności, której wykonanie na podstawie art. 69 § 1 i 2 kk w zw. z art. 70 § 1 pkt 1 kk warunkowo zawiesił na okres 4 lat próby,

II. na podstawie art. 71 § 1 kk w zw. z art. 33 § 1 i 3 kk i art. 4 § 1 kk wymierzył oskarżonemu karę grzywny w liczbie 50 stawek dziennych, przyjmując, że wysokość jednej stawki dziennej wynosi 20 złotych,

III. na podstawie art. 42 § 1 kk w zw. z art. 43 § 1 kk i art. 4 § 1 kk orzekł wobec oskarżonego zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na okres 2 lat,

IV. na podstawie art. 43 § 3 kk zobowiązał oskarżonego do zwrotu prawa jazdy Starostwu Powiatowemu Wydział Komunikacji w D.,

V. zasądził od oskarżonego na rzecz Skarbu Państwa koszty sądowe, w tym opłatę w wysokości 280 złotych,

VI. zasądził od oskarżonego na rzecz oskarżycieli posiłkowych J. U. i B. U. kwotę 2326,91 zł tytułem wydatków poniesionych na ustanowienie pełnomocnika.

Apelacje od tego wyroku wnieśli oskarżony oraz prokurator.

Z treści apelacji oskarżonego wynika, że zaskarżył on wyrok Sądu Rejonowego w całości i zarzucając mu wadliwą ocenę przeprowadzonych w sprawie dowodów, w tym opinii powołanych w sprawie biegłych, skutkującą błędem w ustaleniach faktycznych przyjętych za podstawę wyroku, a wyrażającym się w przyjęciu, że był on sprawcą wypadku, podczas gdy wypadek nie został przez niego spowodowany, wniósł o zmianę tego wyroku i uniewinnienie go od popełnienia przypisanego mu czynu.

Natomiast prokurator na podstawie art. 425 § 1 i § 2 kpk, art. 427 § 1 kpk in principio i art. 444 kpk zaskarżył powyższy wyrok w całości na niekorzyść oskarżonego P. K..

Działając na podstawie art. 427 § 2 kpk i art. 438 pkt 1, 2 i 4 kpk wyrokowi temu zarzucił:

- obrazę przepisów prawa postępowania (tak w apelacji), mającą wpływ na treść wyroku, a mianowicie art. 413 § 1 pkt 4 kpk w zw. z art. 413 § 2 pkt 1 kpk polegającą na nieprawidłowym wskazaniu w opisie przypisanego oskarżonemu czynu, iż czyn miał miejsce w dniu 4 czerwca 12008 roku i nieprecyzyjnym wskazaniu w opisie przypisanego oskarżonemu czynu, iż oskarżony miał możliwość zaobserwowania jadącego za nim motocykla w lusterku wstecznym pojazdu, w sytuacji, gdy z ustalonego stanu faktycznego jednoznacznie wynika, iż czyn miał miejsce w dniu 4 czerwca 12008 roku, a oskarżony miał możliwość zaobserwowania wyprzedzającego go motocykla w lusterku zewnętrznym lewym prowadzonego przez siebie pojazdu,

- obrazę przepisów prawa materialnego, a mianowicie art. 46 § 1 kk, polegającą na nie orzeczeniu wobec oskarżonego obowiązku naprawienia szkody w części na rzecz B. U. i J. U. pomimo złożenia przez osoby wykonujące prawa pokrzywdzonych stosownego wniosku o naprawienie szkody w części,

- rażącą niewspółmierność kary orzeczonej w stosunku do oskarżonego P. K. polegającą na orzeczeniu wobec oskarżonego za zarzucony mu występku kary roku pozbawienia wolności z warunkowym zawieszeniem wykonania kary na okres 4 lat próby, grzywny w wymiarze 50 stawek dziennych przy przyjęciu wysokości stawki dziennej na kwotę 20 złotych, zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na okres 2 lat w sytuacji gdy znaczny stopień winy i społecznej szkodliwości czynu, a także wzgląd na prewencyjne oddziaływanie kary zarówno wobec oskarżonego jak i potrzeby w zakresie kształtowania prawidłowych postaw przestrzegania prawa w społeczeństwie przemawiają za orzeczeniem wobec oskarżonego P. K. za zarzucony mu czyn kary pozbawienia wolności w znacznie wyższym wymiarze, wymierzenie dłuższego okresu próby, wymierzenie dłuższego okresu zakazu prowadzenia wszelkich

pojazdów mechanicznych, orzeczenie nawiązki na rzecz osób wykonujących prawa pokrzywdzonych w kwocie po 1000 złotych oraz orzeczenie podania wyroku do publicznej wiadomości.

Działając na podstawie art. 427 § 1 kpk in fine i art. 437 § 2 kpk wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku poprzez wskazanie w opisie przypisanego oskarżonemu czynu, iż czyn miał miejsce w dniu 4 czerwca 2008 roku oraz, iż oskarżony miał możliwość zaobserwowania w lusterku zewnętrznym lewym prowadzonego przez siebie pojazdu wyprzedzający go motocykl orzeczenie wobec oskarżonego: kary 2 lat pozbawienia wolności z warunkowym zawieszeniem jej wykonania na okres 5 lat próby, środka karnego zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na okres 3 lat, orzeczenie na podstawie art. 46 § 2 kk nawiązek dla B. U. i J. U. w kwocie po 1000 złotych, orzeczenie podania wyroku do publicznej wiadomości poprzez publikację w Głosie K. w dwóch następujących po sobie wydaniach sobotnio-niedzielnych, przy pozostawieniu pozostałych rozstrzygnięć w mocy.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Z uwagi na zakres obu apelacji oczywistą rzeczą jest to, że w pierwszej kolejności rozważyć należało apelację oskarżonego jako idącą ewidentnie dalej od apelacji prokuratora. Odnośnie apelacji prokuratora zauważyć w tym miejscu trzeba, że chybiony jest jej zarzut skutkujący zaskarżeniem wyroku w całości to jest zarzut obrazy art. 413 § 1 pkt 4 kpk w zw. z art. 413 § 2 pkt 1 kpk. Bacząc bowiem na datę, którą wskazał Sąd Rejonowy w opisie czynu zarzuconego oskarżonemu (4 czerwca 2008 roku) i datę, w której istotnie doszło do zdarzenia będącego przedmiotem rozpoznania w tej sprawie (4 czerwca 2008 roku) i uwzględniając przy tym datę czynu wskazaną w akcie oskarżenia (4 czerwca 2008 roku) stwierdzić trzeba jednoznacznie, że wadliwe wskazanie tej daty w wyroku było wynikiem omyłki pisarskiej o oczywistym charakterze, a nie stanowiło o naruszeniu wskazanych w apelacji przepisów postępowania. Sąd też i wniosek dotyczący zmiany wyroku w tej części nie mógł być uwzględniony.

Ustosunkowując się do apelacji oskarżonego;

Co do zasady Sąd Rejonowy prawidłowo odtworzył przebieg zdarzeń poprzedzających zdarzenie, w tym zachowanie się oskarżonego. Podkreślenia przy tym wymaga jak najbardziej trafne i przez nikogo niekwestionowane ustalenie, że aż do momentu rozpoczęcia manewru skrętu w lewo przez oskarżonego jego zachowanie się na drodze było ze wszech miar prawidłowe i – za wyjątkiem kierującego motocyklem biorącym udział w wypadku – pozwalające na powzięcie przez innych uczestników ruchu drogowego prawidłowych manewrów na drodze. Przypomnieć tylko trzeba, że jadący za oskarżonym kierowcy mieli łatwą możliwość prawidłowej jazdy albowiem oskarżony we właściwym momencie zaczął zwalniać kierowanym przez siebie pojazdem, włączył prawidło lewy kierunkowskaz sygnalizując swój zamiar, po czym zbliżył się do osi jezdni z zamiarem wykonania skrętu w lewo. Dla innych uczestników ruchu drogowego znajdujących się za pojazdem oskarżonego sytuacja była oczywista, zwłaszcza że warunki pogodowe i drogowe umożliwiały kierowanie pojazdem ze znacznie większą prędkością, a co najmniej z prędkością administracyjną obowiązującą na tym odcinku drogi, to jest z prędkością 90 km/h. Nie budzi też wątpliwości miejsce, w którym doszło do wypadku oraz tragiczny skutek tegoż wypadku.

Pewne natomiast wątpliwości rodzą się w zakresie tego czy oskarżony mógł, a jeśli tak, to kiedy, zauważyć znajdujący się na lewym pasie ruchu motocykl kierowany przez M. U. i kiedy ów pojazd znalazł się na tym pasie ruchu. Co przy tym istotne, oskarżony pojazdu tego nie dostrzegł przed wykonaniem manewru. Analiza treści pisemnego uzasadnienia zaskarżonego wyroku wskazuje przy tym na to, że Sąd Rejonowy nie zakwestionował wyjaśnień oskarżonego w tej części, kiedy twierdził on, że przed wykonaniem manewru skrętu obserwował w lewym bocznym lusterku czy nie jest on wyprzedzany przez inny pojazd i że takiego pojazdu nie dostrzegł. Treść przypisanego oskarżonemu w wyroku czynu wskazuje na to, że przyczyną wypadku było niezachowanie przez oskarżonego szczególnej ostrożności, a to polegało na braku upewnienia się przez niego, że nie jest wyprzedzany przez inny pojazd. Natomiast z treści uzasadnienia tegoż wyroku należy wysnuć wniosek o tym, że oskarżony zbyt wcześnie upewnił się o tym, że może wykonać bezpieczny manewr skrętu w lewo.

Analiza tego uzasadnienia dowodzi z kolei tego, że swoje najistotniejsze ustalenia w sprawie Sąd Rejonowy oparł na treści jednej z opinii, to jest na opinii biegłych z Instytutu Ekspertyz Sądowych w K. Oddział (...) Wypadków

(...) w P. (zwany dalej: (...)). Świadczą o tym wielokrotnie powtarzane w uzasadnieniu określenia odnoszące się do tej opinii takie, jak: opinia stanowcza i rzetelna. Przyjmując ową opinię za podstawę czynionych w sprawie ustaleń faktycznych zakwestionował on wszelkie inne dowody, które w swej wymowie z ową opinią nie były zgodne. Jednocześnie Sąd wprost wskazywał w poszczególnych fragmentach swego uzasadnienia, że owe dowody, w części w której ich treść nie była zgodna z ową opinią, dyskredytował właśnie z powodu tej niezgodności. Dotyczyło to przy tym nie tylko wyjaśnień oskarżonego, ale też i dwóch opinii sporządzonych przez innych biegłych. Już z tego względu taka ocena nie mogła być do końca akceptowana; z faktu iż jedne dowody są sprzeczne z innymi dowodami nie można od razu wysnuwać wniosku o tym, które są bardziej wiarygodne, a które z tego samego powodu mniej wiarygodne. Zdyskredytowanie określonych dowodów może nastąpić, skuteczne zdyskredytowanie, po wykazaniu ułomności tego dowodu rozważanego samodzielnie. Odnośnie opinii biegłych; można zakwestionować taką, gdy wykaże się jej nielogiczność, sprzeczność z zasadami doświadczenia życiowego, wewnętrzną sprzeczność, niewyjaśnienie wszystkich istotnych kwestii, czy wreszcie przy wykazaniu, że za jej podstawę zostały przyjęte błędne dane. Tego, co istotne, Sąd Rejonowy nie ustalił w odniesieniu do dwóch pozostałych opinii, z których jedna jest oczywiście korzystniejsza dla oskarżonego, a wymowa innej wręcz taka, że prawidłowo zinterpretowana musiałaby skutkować uniewinnieniem oskarżonego. Sąd Okręgowy dostrzega oczywiście wysiłki Sądu Rejonowego podjęte w celu usunięcia zachodzących pomiędzy tymi opiniami sprzeczności, w tym przesłuchanie wszystkich biegłych na rozprawie, a nawet ich skonfrontowanie na rozprawie. Sąd ten zauważa też, że sprawa nie była łatwa do rozstrzygnięcia, a to ze względu na to, że podjęte przez Sąd I instancji działania nie przyniosły zamierzonego zapewne efektu w postaci uzgodnienia wspólnego, jednolitego, stanowiska przez wszystkich biegłych, którzy w konsekwencji podtrzymywali sporządzone wcześniej przez nich opinie.

Pomimo uznanej „marki”. (...), którego opinia stała się w tej sprawie podstawą newralgicznych ustaleń faktycznych, nie można na tej tylko podstawie tych ustaleń opierać i oceniać inne opinie. Stwierdzenie takie wydaje się być tym bardziej zasadnym, że biegli ci w swej opinii przekroczyli chyba swoje kompetencje (podobnie zresztą, jak i pozostali biegli) wypowiadając się w przedmiocie tego, kto spowodował, a kto „tylko” przyczynił się do zaistnienia wypadku. W tym miejscu wskazać bowiem należy, że do biegłych z tej dziedziny nie należą tego typu ustalenia, gdyż jest to zastrzeżone do kompetencji Sądu. Biegli powinni odpowiedzieć na inne pytania i sporządzić opinię dotyczącą przebiegu wypadku, w miarę możliwości winni odtworzyć jego przebieg, a nie przesądzać kto spowodował ten wypadek. Tym bardziej, o czyn będzie mowa w dalszej części niniejszego uzasadnienia, że Sąd Okręgowy absolutnie nie podziela stanowiska zaprezentowanego w tej opinii i przyjętego przez Sąd Rejonowy jakoby to oskarżony spowodował wypadek, a kierujący motocyklem tylko przyczynił się do niego.

Bardzo istotnym dowodem w tej sprawie są zeznania świadka I. B., kierującego samochodem F. (...), a poruszającym się za oskarżonym. Dokładna analiza zeznań tego świadka wskazuje na to, że manewry oskarżonego, i to wszelkie, były prawidłowe, a w szczególności, że kiedy prawidłowo rozpoczął on sygnalizowanie skrętu w lewo, to lewym pasem ruchu nie poruszał się żaden inny pojazd i że dostrzegł na owym pasie motocykl, którym kierował M. U., dopiero wtedy, gdy oskarżony wykonywał już manewr skrętu w lewo. Przy tego rodzaju zeznaniach nawet, generalnie, biegli, w tym biegli reprezentujący (...), których opinia w pełni została zaaprobowana przez Sąd Rejonowy, stwierdzają, że nie da się wykluczyć tego, że w momencie rozpoczęcia manewru motocykl mógł jednak nie być widoczny dla oskarżonego. Co istotne, świadek ten, obcy dla oskarżonego, na rozprawie w dniu 24 listopada 2011 r. stwierdził wprost : „Jak kierowca F. (...) skręcał w lewo, to mógł jeszcze nie widzieć motocyklu” (k. 654 akt). Świadek ten podkreślił dalej, że manewry podejmowane przez oskarżonego były „spokojne”, co – wydaje się – przeczy zasadności twierdzenia Sądu Rejonowego o rzekomej rutynie oskarżonego (k. 16 uzasadnienia). Jeśli nawet uwzględnić najbardziej niekorzystną dla oskarżonego opinię (...), to i tak wynika z niej, że: „(...) ten motocykl na sekundę przed rozpoczęciem skrętu był widoczny” (k. 681 akt). Jeśli tak i jeśli uwzględni się nadto obowiązek obserwowania przez oskarżonego czy nie zajechał drogi pojazdowi nadjeżdżającemu ewentualnie z naprzeciwka oraz przeciętny choćby czas reakcji (znany Sadowi z urzędu, a wyrażający się w 0,8 s.), a nadto niczym w sumie niezakwestionowane wyjaśnienia oskarżonego, że przed wykonaniem skrętu obserwował lewy pas ruchu, czy nie zajechał komuś drogi, to i tak trudno byłoby skutecznie zarzucać mu nienależytą obserwację tego odcinka drogi.

Bardzo istotne były przy tym uzupełniające opinie sporządzone przez biegłych w postępowaniu odwoławczym. Sporządzenie tych opinii było konieczne ze względu na złożone przez oskarżonego wyjaśnienia, wedle których manewr skrętu wykonywał z bardzo małą prędkością, to jest rzędu 5-8 km/h. Te wyjaśnienia nie zostały przez nikogo skutecznie podważone albowiem i z zeznań I. B. wynika bardzo ostrożne zachowanie się oskarżonego, jak też i nie podważają tego opinie biegłych. Okoliczność, że z reguły manewr ten wykonuje się z wyższą prędkością, czy też że takiej prędkości nie sposób odczytać ze wskazań prędkościomierza, nie wyklucza wykonywania takiego manewru z deklarowaną przez oskarżonego prędkością, co wynika wprost z opinii uzupełniających. Sąd Rejonowy ustalił przy tym dowolnie, w ślad za opinią (...), że prędkość kierowanego przez oskarżonego pojazdu w chwili wykonywania manewru skrętu wynosiła 15 km/h. Owszem, taką prędkość przyjęli biegli za podstawę swych wyliczeń, ale skoro nie zostało w istocie skutecznie podważone stanowisko oskarżonego o znacznie mniejszej prędkości, to ową niższą prędkość, jako ewidentnie dla oskarżonego korzystniejszą, przyjęć należało za podstawę dalszych obliczeń. Stąd też zlecono wydanie opinii uzupełniających.

Przy przyjęciu tego założenia opinia Instytutu (...) w W. jest tego rodzaju, że uzasadniałaby stosowanie w tym zakresie w pełni przepisu art. 5 § 2 kpk; twierdzi ona bowiem że nie jest możliwe w takiej sytuacji ustalenie odległości pomiędzy motocyklem a pojazdem oskarżonego w chwili podjęcia przez ten ostatni manewru skrętu w lewo. Jeszcze bardziej przychylną dla oskarżonego jest opinia biegłego K. O. (k. 871 akt), wedle której nie można wykluczyć, że w takiej sytuacji w momencie rozpoczęcia manewru skrętu w lewo motocykl mógł znajdować się jeszcze na pasie ruchu zajmowanym wcześniej przez pojazd kierowany przez oskarżonego. Zawarte we wnioskach tej opinii (k. 874 akt) stwierdzenie, że oskarżony powinien był jednak widzieć motocykl, a to ze względu na treść zeznań świadka I. B., który miał dostrzec motocykl około 40 metrów w momencie, w którym oskarżony rozpoczął skręt w lewo, o tyle obarczone jest błędem, że – jak wynika to z zeznań tego świadka – najpierw zauważył manewr skrętu, a dopiero potem, czyli po upływie minimalnego, ale jednak, czasu motocykl. Po drugie; podana przez świadka odległość ma charakter orientacyjny, co przy uwzględnieniu szybko następujących po sobie sekwencji zdarzeń ma pierwszorzędne znaczenie. Nie jest zaś do zaakceptowania twierdzenie świadka J. Ł. (pasażera pojazdu kierowanego przez I. B.) jakoby motocykl znajdował się na wysokości tylnych drzwi pojazdu, w którym przebywał, w momencie gdy oskarżony przekraczał oś jezdni. Mając na względzie odległość pomiędzy tym pojazdem a pojazdem oskarżonego, prędkość, z którą przemieszczał się motocykl (i to nawet tą minimalną wskazaną przez biegłych), wreszcie prędkość poruszania się f. (...) i miejsce, w którym doszło do zderzenia pojazdów, taką wersję uznać trzeba za nieprawdopodobną. O ile trudno podejrzewać świadka o składanie fałszywych zeznań, o tyle wydaje się oczywiste, że ten brak „precyzji” wywołany jest bardzo dynamicznym przebiegiem zdarzeń.

Wreszcie z uzupełniającej opinii (...) (k. 899 akt) wynika, że w przypadku nieuwzględnienia zeznań złożonych przez świadka I. B. w trakcie eksperymentu procesowego nie jest możliwe wykluczenie tego, że w chwili rozpoczęcia przez oskarżonego manewru skrętu w lewo motocykl znajdował się jeszcze na prawym pasie ruchu. Natomiast przy oparciu się na zeznaniach tego świadka złożonych w trakcie przeprowadzonego w postępowaniu przygotowawczym eksperymentu procesowego stwierdzić trzeba byłoby, że w chwili rozpoczęcia przez oskarżonego manewru motocykl znajdował się na lewym pasie ruchu i był możliwy do dostrzeżenia przez oskarżonego. W tym miejscu przypomnieć trzeba, że w trakcie owego eksperymentu świadek ten wskazywał poszczególne miejsca, w którym dostrzegał dane manewry kierowców. Choć nie wynika to wprost z zeznań tego świadka, ale rzeczą powszechnie wiadomą jest, że tego rodzaju wskazania mają orientacyjny charakter i są one obarczone pewnym błędem. Nie sposób zatem wykluczyć, że błąd w tych wskazaniach jest tego rodzaju, że bez jego zaistnienia opinia byłaby zgoła inna; być może bardziej dla oskarżonego niekorzystna, ale też i o wiele korzystniejsza. To drugie przypuszczenie bierze się stąd, że już dość drobne różnice w przyjętych przez biegłych założeniach prowadzić muszą do bardzo różnych wniosków. Przypomnieć w tym miejscu należy, i powtórzyć, że już w trakcie postępowania przed Sądem I instancji biegli z (...) stwierdzili, że sekundę (tylko sekundę!) przed rozpoczęciem manewru skrętu w lewo motocykl znajdował się na lewym pasie ruchu.

Konkludując; w ocenie Sądu odwoławczego już te okoliczności budzą tak istotne wątpliwości, a których nie da się usunąć (nie zdołał w sumie uczynić tego Sąd Rejonowy pomimo przeprowadzenie 3 opinii różnych biegłych dotyczących tego samego zagadnienia i mimo ich konfrontowania), że uzasadniają w tej sprawie zastosowanie przepisu

art. 5 § 2 kpk w tym zakresie czy oskarżony prawidłowo obserwując odbywający się za nim ruch pojazdów był w stanie przed rozpoczęciem manewru skrętu w lewo dostrzec jadący nieprawidłowo (to należy podkreślić) motocykl i uniknąć wypadku.

W tym miejscu przejść należy do rozważań dotyczących obowiązków wynikających z prawa o ruchu drogowym, które ciążyły na oskarżonym i na kierowcy motocykla M. U.. W konsekwencji zaś do rozważań który z nich, i czy w ogóle, naruszył i jakie zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Sąd Rejonowy opierając się na opinii (...) przyjął, że to oskarżony spowodował wypadek, a kierowca motocykla tylko do niego przyczynił się. Już we wcześniejszej części tego uzasadnienia Sąd Okręgowy wywiódł pogląd, że ta kwestia nie należała do kompetencji biegłych, lecz zastrzeżona była dla Sądu, który po dokonaniu stosownych ustaleń faktycznych powinien dokonać ich subsumpcji prawnej, w szczególności ocenić ten stan w kontekście obowiązujących w czasie zarzuczonego oskarżonemu czynu uregulowań ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity: Dz. U. 2012, poz. 1137) zwanej dalej: „ustawą”. Takiej oceny Sąd odwoławczy akceptować nie może albowiem sprzeciwiają się jej obowiązujące tak w dacie czynu, jak i w dacie orzekania, przepisy ustawy. Zupełnie przy tym dowolnym i nie znajdującym żadnego oparcia w tych przepisach jest stwierdzeniem, że w razie ograniczonej możliwości obserwacji drogi w lusterku wstecznym (chodziło chyba o lusterko lewe boczne) oskarżony powinien nawet zatrzymać pojazd i upewnić się, czy może podjąć manewr skrętu w lewo. Pomijając już milczeniem to, że nie wiadomo w jaki sposób miałby on dokonać tego upewnienia się, to taki zarzut uczyniony oskarżonemu zasadnym nie jest.

Wskazać należy, że przypisując oskarżonemu spowodowanie wypadku drogowego Sąd Rejonowy powołał się na 2 judykaty Sądu Najwyższego, których bardzo pobieżna lektura mogłaby nawet uzasadniać stanowisko owego Sądu. Pominąwszy przy tym nawet ten oczywisty fakt, że orzeczenia Sądu Najwyższego nie mogą zastępować treści przepisów i że wiążą one tylko i wyłącznie w danej sprawie (art. 441 § 3 kpk), koniecznie wskazać należy na to, że orzeczenia te dotyczyły jednak znacząco odmiennych stanów faktycznych, aniżeli stan faktyczny w tej sprawie, i to choćby w tej nie budzącej wątpliwości części.

W pierwszym z tych wyroków, to jest w wyroku z dnia 08 marca 2006 r. w sprawie IV KK 416/05, w którym Sąd ten stwierdził, że: „Na kierowcy zamierzającym wykonać manewr zmiany kierunku jazdy w lewo ciąży nie tylko obowiązek zawczasu i wyraźnego zasygnalizowania tego manewru oraz baczenia, aby nie spowodował on najechania drogi pojazdowi jadącemu z kierunku przeciwnego, ale także w zależności od okoliczności, wynikających z zasad szczególnej ostrożności (art. 22 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, tekst jednolity 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” (LEX nr 189598), stan faktyczny przedstawiał się w ten sposób, że wykonujący manewr skrętu w lewo podjął ten manewr i doprowadził do wypadku w sytuacji, gdy wcześniej dostrzegł nieprawidłowo wyprzedzający go z lewej strony pojazd. W tej sytuacji można byłoby istotnie zastanawiać się nad tym, czy wykonujący ten „lewoskręt” nie przyczynił się w istotny sposób do zaistnienia wypadku. Bowiernie pomimo tego, że to nieprawidłowo wyprzedzający go wymusił pierwszeństwo pojazdu, to jednak powinien on takiej sytuacji starać się zapobiec. Ten wszelako casus nie może być przydatny do rozstrzygnięcia przedmiotowej sprawy, w której nie jest przez nikogo kwestionowany ten fakt, że oskarżony nie widział nieprawidłowo pojawiającego się motocykla.

Z kolei z drugim z owych orzeczeń, to jest w postanowieniu z dnia 12 sierpnia 2009 r., w sprawie V KK 34/09 Sąd Najwyższy stwierdził: „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. Zaniechanie 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 ustawy o ruchu drogowym, a tym samym naruszenie zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym” (OSNKW 2009/9/81). Treść tego orzeczenia jest zbieżna z poprzednią, przy czym stan faktyczny w tej sprawie i naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym polegało na tym, że oskarżony „kierując samochodem

osobowym F. (...), nie zachował należytej ostrożności podczas wykonywania manewru skrętu w lewo oraz zastosował niewłaściwą technikę wykonania tego manewru przez to, że zjechał od prawej krawędzi jezdni bezpośrednio pod nadjeżdżający z tyłu samochód (...), czym doprowadził do zderzenia z tym pojazdem”. Taka zaś sytuacja w przedmiotowej sprawie będącej przedmiotem niniejszego uzasadnienia nie zaistniała albowiem nie ulega najmniejszej wątpliwości to, że oskarżony przed wykonaniem manewru i zwolnił prędkość swego pojazdu i odpowiednio wcześniej zasygnalizował swój zamiar i wreszcie rozpoczął ten manewr od osi jezdni. Jego zachowanie się było nad wyraz oczywiste dla innych uczestników ruchu drogowego, poza kierowcą motocykla.

W tym miejscu, wskazać należy na to, że pierwsze z cytowanych tu orzeczeń spotkało się z niepozabawioną sensu gloską krytyczną Ryszarda A. Stefańskiego (Prok. i Pr. 2006/9/143-147).

Przed dokonaniem dalszych rozważań wskazać należy na istotne okoliczności w tej sprawie, a dotyczące zachowania się obu uczestników wypadku.

I tak oskarżony; w sposób prawidłowy zwolnił prędkość kierowanego przezeń auta, odpowiednio wcześniej zasygnalizował swój zamiar lewym kierunkowskazem, zbliżył się do osi jezdni, a nadto krótko przed wykonaniem manewru spojrzął w lewe boczne lusterko i nie dostrzegł w nim by ktoś poruszał się lewym pasem ruchu, po czym powoli wykonywał swój manewr. Natomiast kierujący motocyklem M. U. najprawdopodobniej nienależycie obserwował odbywający się przed nim ruch drogowy albo też zignorował zaistniałą sytuację; skoro bowiem manewry wykonywane przez oskarżonego były zupełnie czytelne dla innych uczestników tego ruchu i skutkowały zmniejszeniem przez nich prędkości, to sytuacja taka powinna zastanowić kierowcę motocykla. Po pierwsze, powinien on dostrzec dużo wcześniej sygnalizację oskarżonego skrętu w lewo, a gdyby nawet nie, gdyby nawet w pewnym momencie widok na pojazd oskarżonego przesłaniał mu inny pojazd, to ze względu na znaczące zwolnienie prędkości przez znajdujące się przed nim pojazdy i to pomimo terenu niezabudowanego, braku ograniczenia prędkości, bardzo dobrych warunków pogodowych i drogowych, M. U. powinien był przewidywać, że na drodze przed nim doszło lub dochodzi do takiej sytuacji, która powinna go powstrzymać przed wyprzedzaniem, zwłaszcza przed wyprzedzaniem kolumny pojazdów. Nie można przy tym zgodzić się z dokonana przez Sąd Rejonowy oceną zeznań funkcjonariusza Policji A. K., jakoby zeznania te niewiele do sprawy wniosły, słusznie jednak przy tym wskazując, że M. U. „(...) wykazywał się zbyt brawurową jazdą i nieostrożnością w poruszaniu się po drodze publicznej (...)” (k. 19-20 uzasadnienia). Wreszcie stanowczo należy stwierdzić, że to M. U. spowodował wypadek naruszając w sposób oczywisty przepis art. 24 ust. 1 pkt 1 i ust. 5 ustawy. Wykonywał on bowiem swój manewr albo nie mając odpowiedniej widoczności i dostatecznego miejsca do wyprzedzania bez utrudnienia komukolwiek ruchu i usiłował wyprzedzić pojazd oskarżonego z lewej strony, podczas gdy wykonanie takiego manewru wobec uczestnika ruchu prawidłowo sygnalizującego swój zamiar skrętu w lewo może odbyć się tylko z jego prawej strony, albo zachowując się w ten sposób zupełnie zignorował sygnalizowany przez oskarżonego zamiar.

Wreszcie przypomnienia wymaga miejsce, w którym doszło do zderzenia pojazdów; a doszło do tego już w końcowym fragmencie wykonywania skrętu, kiedy przednie koła samochodu oskarżonego znalazły się już poza jezdnią.

Te okoliczności w sposób oczywisty wskazują na M. U. jako na sprawcę tego tragicznego dla niego i jego ojca wypadku.

W tym miejscu rozważyć należy jakie ewentualnie reguły naruszył oskarżony. Niewątpliwie ciążył na nim obowiązek zachowania szczególnej ostrożności (art. 22 ust. 1 ustawy). Z drugiej wszak strony miał on prawo, przy prawidłowych jego działaniach poprzedzających manewr, liczyć, że inni uczestnicy tego ruchu przestrzegają przepisów ruchu drogowego (art. 4 ustawy).

Istotnym zagadnieniem jest to, czy oskarżony miał obowiązek ustąpić pierwszeństwa pojazdowi, który wyprzedza go. O ile z przyczyn praktycznych odpowiedź na to pytanie jest dość oczywista, o tyle lege artis tego obowiązku nie miał. Ustawodawca ewidentnie rozróżnił w art. 22 ust. 1 ustawy zmianę kierunku jazdy od zmiany zajmowanego pasa ruchu. Te pojęcia nie są tożsame, są różne. Oskarżony zmieniał kierunek jazdy. Skoro ustanowiony w art. 22 ust. 4 ustawy obowiązek ustąpienia pierwszeństwa przejazdu dotyczy tylko kierowcy zmieniającego zajmowany pas ruchu, to – a *contracto* - nie dotyczy ten obowiązek kierowcy zmieniającego kierunek jazdy. Taka interpretacja jest tym bardziej

oczywista, kiedy uwzględnia się, że obowiązujący uprzednio przepis art. 19 wcześniej obowiązującej ustawy uzależniał wprost możliwość zmiany kierunku jazdy od tego, czy nie spowoduje to zajechania drogi innym kierującym. Obowiązek ustąpienia pierwszeństwa przejazdu dotyczy – co oczywiste – tylko pojazdów nadjeżdżających z naprzeciwka. O ile przy tym można byłoby polemizować z treścią wyroku Sądu Najwyższego z dnia 01 grudnia 2005 r. w sprawie III KK 151/05, wedle którego : „ Wymóg zachowania szczególnej ostrożności, określonej 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 zajecha on drogi nieprawidłowo (z lewej strony) wyprzedzającemu go” (OSNwSK 2005/1/2287), z jako dość radykalnym, o tyle w pełni należy aprobować stanowisko wyrażone przez Sąd Najwyższy w postanowieniu z dnia 08 stycznia 2013 r., w sprawie III KK 109/12 i w jego uzasadnieniu (OSNKW 2013/4/29). Analiza treści tego orzeczenia prowadzi do wniosku, że stan faktyczny w sprawie będącej przedmiotem owego postanowienia jest bliźniaczo wręcz podobny do stanu faktycznego sprawy będącej przedmiotem tego uzasadnienia. Tam zaś Sąd Najwyższy stwierdził m. in.: „Obowiązek «zachowania szczególnej ostrożności», w swej podstawowej postaci, został zdefiniowany w art. 22 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r., Nr 108, poz. 908 ze zm.), natomiast dalej idący nakaz upewnienia się co do tego, że istnieją warunki do podjęcia określonych manewrów bez spowodowania zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, został wyraźnie odniesiony przez ustawodawcę jedynie do niektórych spośród nich, takich jak np.: cofanie, wyprzedzanie, wobec czego nie ma podstaw do przyjmowania, że taka «kwalifikowana» postać tego obowiązku może być rozszerzana poza granice wprost wynikające z ustawy”.

Warto wreszcie zwrócić uwagę na ten fragment uzasadnienia tego postanowienia, w którym stwierdzono: „O odpowiedzialności kierowcy wykonującego skręt w lewo można byłoby więc mówić wtedy, gdy widział (lub mógł i powinien był widzieć) pojazd poruszający się w sposób stwarzający zagrożenie lub wręcz uniemożliwiający bezpieczne wykonanie manewru, a mimo to ten manewr w dalszym ciągu realizował. Jednak w takiej sytuacji odpowiedzialność ta będzie związana w pierwszej kolejności z naruszeniem zasady ograniczonego zaufania (art. 4 p.r.d)”. Jeśli zatem przypomni się to, że oskarżony wykonywał jak najbardziej prawidłowe manewry poprzedzające skręt oraz dość krótko przed rozpoczęciem manewru nie widział w lusterku bocznym motocykla, a w istocie opinii biegłych nie mogą w sposób jednoznaczny i niepodważalny stwierdzić, że motocykl w czasie rozpoczęcia manewru skrętu znajdował się już na lewym pasie ruchu, to nie ma podstaw do twierdzenia, że oskarżony nie dopełnił ciężących na nim obowiązków. Można tu wreszcie zacytować jeszcze jedno zdanie uzasadnienia postanowienia Sądu Najwyższego: „ To kierujący motocyklem powinien zdawać sobie sprawę z tego, że decydując się na wyprzedzanie więcej niż jednego pojazdu, ma w tym czasie niemal całkowicie ograniczoną możliwość obserwowania zachowania kierujących pozostałymi wyprzedzanymi pojazdami, a dostateczną wiedzę w tym zakresie uzyska dopiero wtedy, gdy znajdzie się na lewej stronie jezdni”.

W realiach tej sprawy warto też chyba zacytować niektóre tezy zawarte w Komentarzu do art. 22 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, Wojciech Kotowski, ABC, 2011;

„Często dochodzi do zderzenia pojazdów, z których jeden podejmuje manewr wyprzedzania, a drugi manewr zmiany kierunku ruchu przez skręcenie w lewo celem dojazdu do posesji. Powtarzającym się błędem ocennym jest obarczanie winą zmieniającego kierunek, mimo że prawidłowe sygnalizowanie takiej zmiany jednoznacznie wyklucza możliwość podjęcia manewru wyprzedzania z lewej strony (art. 24 ust. 5 p.r.d). Rzetelna ocena zachowania kierujących może być dokonania jedynie po wyjaśnieniu:

- czy kierujący przed przystąpieniem do realizacji manewru skręcania w lewo miał uprzednio włączony lewy kierunkowskaz;
- czy kierujący podejmujący manewr wyprzedzania, mając odpowiednią widoczność, mógł i powinien dostrzec lewy kierunkowskaz poprzedzającego pojazdu;
- gdzie nastąpiło pierwsze zetknięcie pojazdów (...)

„ Jeżeli zderzenie nastąpiło w momencie, kiedy kierujący kończył manewr skręcania w lewo i na przykład połową długości swojego pojazdu znajdował się poza jezdnią, tzn. na drodze dojazdowej do posesji, wówczas staje się jasne,

że kierujący pojazdem wyprzedzającym jest sprawcą zdarzenia. Wiadomo bowiem, że włączenie kierunkowskazu oraz zbliżenie się do osi jezdni z zamiarem wykonania manewru skręcania w lewo równocześnie – w kontekście dyrektyw art. 3 w zw. z art. 24 ust. 5 p.r.d.- uniemożliwia podjęcie lub realizację przez innego kierującego wyprzedzania z lewej strony pojazdu sygnalizującego lewym kierunkowskazem zamiar skręcenia. Ogólna dyrektywa określająca warunki wyprzedzania jednoznacznie zakazuje podjęcia i realizacji takiego manewru bez uprzedniego upewnienia się, czy pojazd poprzedzający (a więc poruszający się tym samym pasem ruchu i w tym samym kierunku) nie sygnalizuje zamiaru zmiany kierunku jazdy (art. 24 ust. 1 pkt 3 p.r.d). Obowiązek kierującego, który zamierza wyprzedzić inny pojazd, obejmuje również konieczność posiadania pewności, że w fazie manewru nie utrudni ruchu innemu uczestnikowi, co jest konsekwencją dobrej widoczności umożliwiającej pełne rozeznanie sytuacji na odcinku drogi potrzebnym do bezpiecznego wykonania manewru. Z kolei prawidłowość zachowania kierującego wykonującego manewr skręcania wymaga odpowiedniego sygnalizowania kierunkowskazem. ***Taka sytuacja uprawnia go do podjęcia i realizacji manewru zmiany kierunku jazdy po uprzednim upewnieniu się, czy z kierunku przeciwnego nie nadjeżdżają pojazdy. Nie ma natomiast obowiązku przewidywania – na zasadzie art. 4 p.r.d. – że w tym czasie inny kierujący pojazdem nie zastosuje się do ustawowych wymogów bezpieczeństwa i podejmie manewr wyprzedzania”.***

Zgodzić się wreszcie trzeba z poglądami wyrażonymi przez Ryszarda A. Stefańskiego w Komentarzu do art. 22 ustawy – Prawo o ruchu drogowym (LEX, 2008), w którym wyraził on m. in. takie stanowisko:

„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 dokonującą zmianę 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”.

„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. Wprawdzie ten ostatni sposób zachowania się nie jest wprost wyartykułowany w prawie o ruchu drogowym, można go jednak wyprowadzić z zasady szczególnej ostrożności wymaganej przy wyprzedzaniu od kierującego pojazdem (art. 24 ust. 2)”.

„W analizowanym manewrze szczególna ostrożność polega na upewnieniu się, czy można dokonać zmiany kierunku jazdy 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, o ile przewidywał albo mógł przewidzieć te skutki. Jednakże oceny, czy kierujący zachował szczególną ostrożność nie można dokonywać w oderwaniu od wymienionych w art. 22 obowiązków ciążących na wykonującym ten manewr. Ustawodawca nie ograniczył się do wymagania zachowania tylko szczególnej ostrożności, ale zawarł wyraźne wskazania co do jego zachowania. Z treści art. 22 wynika, że zmiana kierunku każdy w lewo: po pierwsze, może nastąpić z zachowaniem szczególnej ostrożności (ust. 1), po drugie, kierujący pojazdem przed wykonaniem tego manewru jest obowiązany zbliżyć się pojazdem do środka jezdni lub na jezdni o ruchu jednokierunkowym do lewej jej krawędzi (ust. 2), chyba że wymiary pojazdu uniemożliwiają dokonanie skrętu w ten sposób lub dopuszczalna jest jazda wyłącznie w jednym kierunku (ust. 3); po trzecie, kierujący pojazdem jest obowiązany zawczasu i wyraźnie sygnalizować zamiar zmiany kierunku jazdy oraz zaprzestać sygnalizowania niezwłocznie po wykonaniu manewru (ust.5). Wśród tych obowiązków

nie ma warunku, że nie spowoduje to zajechania drogi innym kierującym, chociaż ustawodawca sformułował taki obowiązek pod adresem kierującego pojazdem zmieniającego pas ruchu, stanowiąc *expressis verbis*, iż jest on «obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który zamierza wjechać» (art. 22 ust.4). (...)Zamierzeniem ustawodawcy było jasne określenie obowiązków i praw uczestników ruchu, przy uwzględnieniu wzrastającego natężenia ruchu drogowego i dążenie do zapewnienia jego bezkolizyjności. Chodziło o to, że w sytuacji, gdy zamierzający zmienić kierunek jazdy zawczasu i wyraźnie zasygnalizuje ten manewr (art. 22 ust. 5 p.r.d), to w momencie jego wykonywania nie ma obowiązku upewnić się, czy nie zajedzie drogi nieprawidłowo wyprzedzającemu; ma bowiem 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. Skręcający w lewo ma obowiązek ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu z kierunku przeciwnego (art. 25 ust. 1 i 3 p. r. d); ma on przede wszystkim baczyć, aby nie zajechał drogi temu pojazdowi, a nie zaś kierującemu, który nie zachowuje się w sposób wynikający z art. 24 ust. 5 p.r.d (R. A. Stefański, O zmianie kierunku ruchu w lewo – dyskusji ciąg dalszy, PnD 2006, nr 6, s. 30-33).

W każdym razie zmieniający kierunek jazdy musi dołożyć większej staranności niż inny uczestnik ruchu; on bowiem zachowuje się w sposób nietypowy. Wykonującemu manewr skrętu w lewo z zawczasu włączonym kierunkowskazem można zarzucić naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu, gdy nie ustąpi pierwszeństwa pojazdowi jadącemu w tym samym kierunku po pasie ruchu, który zamierza przeciąć, ale tylko wówczas, gdy widział (lub mógł widzieć) pojazd poruszający się po tym pasie, a mimo to kontynuował manewr skrętu”.

Mając to wszystko na uwadze Sąd Okręgowy uznał, że sprawcą wypadku była jego ofiara, to jest M. U., a oskarżonemu nie można bez żadnych wątpliwości przypisać, że naruszył on opisane w wyroku (czy też inne) zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, co uzasadniało wydanie orzeczenia reformatoryjnego i uniewinnienie oskarżonego P. K. od popełnienia przypisanego mu czynu. Stąd też – na mocy art. 437 § 2 kpk – orzeczono jak w punkcie 1 wyroku apelacyjnego.

Rozstrzygnięcie tego rodzaju niecelowym i bezprzedmiotowym czyni ustosunkowywanie się do apelacji wywiedzionej na niekorzyść oskarżonego.

W tej sytuacji o kosztach procesu w sprawie orzec należało zgodnie z art. 632 pkt 2 kpk.