

POSTANOWIENIE

Dnia 8 stycznia 2013 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Tomasz Artymiuk (przewodniczący)
SSN Przemysław Kalinowski (sprawozdawca)
SSA del. do SN Jacek Błaszczyk

Protokolant Jolanta Włostowska

przy udziale prokuratora Prokuratury Generalnej Barbary Nowińskiej
w sprawie M. T.
uniewinnionej od zarzutu popełnienia przestępstwa z art.177§ 2 kk
po rozpoznaniu w Izbie Karnej na rozprawie
w dniu 8 stycznia 2013 r.,
kasacji, wniesionej przez Prokuratora Okręgowego w S. oraz pełnomocnika
oskarżycielki posiłkowej G. Z.
od wyroku Sądu Okręgowego w S.
z dnia 1 grudnia 2011 r.,
zmieniającego wyrok Sądu Rejonowego w L.
z dnia 22 czerwca 2011 r.,

- 1) oddała obie kasacje,
- 2) zasądza od Skarbu Państwa kwotę 442,8 zł (czterysta czterdzieści dwa złote osiemdziesiąt groszy), w tym 23 % podatku VAT, na rzecz adw. W. Ż. tytułem wynagrodzenia za sporządzenie i wniesienie kasacji jako pełnomocnik z urzędu oskarżycielki posiłkowej G. Z.,
3. zwalnia oskarżycielkę posiłkową G. Z. od przypadającej na nią części kosztów sądowych postępowania kasacyjnego.

UZASADNIENIE

Sąd Rejonowy w L. wyrokiem z dnia 22 czerwca 2011 r., uznał M. T. za winną tego, że w dniu 11 sierpnia 2008 r. w L. nieumyślnie naruszyła zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym w ten sposób, że prowadząc samochód osobowy m-ki Daewoo Tico, zmieniając kierunek jazdy i wykonując manewr skrętu

w lewo z Al. W. w ul. W., nie zachowała szczególnej ostrożności polegającej na tym, że nie upewniła się w dostateczny sposób, czy nie zajędzie drogi pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który zamierzała wjechać, w wyniku czego wjechała na tor motocykla m-ki MZ, którego kierowca D. Z. przeprowadzał manewr wyprzedzania w miejscu niedozwolonym, wskutek czego motocykl uderzył w przedni błotnik samochodu, a następnie motocykl i motocykliści D. Z. i G. S. upadli na ziemię, powodując w ten sposób nieumyślnie u D. Z. silny uraz mechaniczny i obrażenia ciała, w następstwie których D. Z. zmarł, tj. dokonania przestępstwa z art. 177 § 2 k.k. i za to na podstawie powołanego przepisu wymierzył jej karę 6 miesięcy pozbawienia wolności z warunkowym zawieszeniem wykonania na okres 3 lat próby. Ponadto, na podstawie art. 46 § 1 k.k., Sąd I instancji orzekł od oskarżonej na rzecz oskarżycielki posiłkowej G. Z. 500 zł tytułem zadośćuczynienia za doznaną krzywdę oraz obciążył oskarżoną częścią kosztów postępowania w kwocie 3000 zł.

Powyższe orzeczenie zostało zaskarżone przez:

- obrońcę oskarżonej w całości – z wnioskiem o jej uniewinnienie,
- przez prokuratora – co do kary - w części dotyczącej środka karnego – z zarzutem braku orzeczenia zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych i z wnioskiem o jego orzeczenie na okres 2 lat oraz
- przez pełnomocnika oskarżycielki posiłkowej – w części dotyczącej kary pozbawienia wolności i środka karnego – z zarzutem rażącej niewspółmierności kary pozbawienia wolności oraz braku orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, z wnioskiem o podwyższenie wymiaru kary pozbawienia wolności do roku i wydłużenie okresu próby do 4 lat oraz orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych na okres 2 lat.

Po rozpoznaniu wniesionych apelacji Sąd Okręgowy w S. wyrokiem z dnia 1 grudnia 2011 r., zmienił zaskarżony wyrok i uniewinnił osk. M. T. od popełnienia przypisanego jej czynu z art. 177 § 2 k.k.

Obecnie, kasację na niekorzyść oskarżonej od powyższego wyroku wnieśli: Prokurator Okręgowy w S. oraz pełnomocnik oskarżycielki posiłkowej G. Z.

Oskarżyciel publiczny zarzucił kwestionowanemu rozstrzygnięciu rażące naruszenie prawa materialnego, tj. art. 177 § 2 k.k., art. 22 ust. 1 i ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. prawo o ruchu drogowym (t. j. Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz.

908 z późn. zm.) przez mającą wpływ na treść wyroku błędną wykładnię przepisu art. 22 ust. 1 prawa o ruchu drogowym polegającą na niezasadnym uznaniu, że wynikającego z tego przepisu obowiązku zachowania szczególnej ostrożności przez kierującego zamierzającego wykonać manewr skrętu w lewo nie należy traktować jako nakazu upewnienia się, czy manewrem tym nie spowoduje zajechania drogi nieprawidłowo wyprzedzającemu oraz niezastosowanie przy ocenie naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym przepisu art. 22 ust. 4 prawa o ruchu drogowym, z którego wynika obowiązek ustąpienia pierwszeństwa jadącemu po pasie ruchu, na który zamierza wjechać kierujący i w konsekwencji bezpodstawne uniewinnienie oskarżonej od popełnienia zarzucanego jej czynu z art. 177 § 2 k.k.

Natomiast pełnomocnik oskarżycielki posiłkowej G. Z. w swojej kasacji zarzucił rażące naruszenie prawa mogące mieć wpływ na treść rozstrzygnięcia w postaci:

- obraży art. 457 § 3 k.p.k. w zw. z art. 424 § 2 k.p.k. - polegającej na sporządzeniu uzasadnienia wyroku w sposób nie odpowiadający wymogom określonym w tym przepisie, w szczególności kiedy sąd odwoławczy – orzekając odmiennie co do istoty sprawy – nie podał przekonujących przesłanek orzeczenia, bowiem nie odniósł się do wszystkich istotnych faktów i dowodów zgromadzonych w sprawie mających znaczenie dla rozstrzygnięcia, a skoncentrował się na wskazaniu okoliczności mogących świadczyć o tym, że osk. M. T. nie popełniła zarzucanego jej przestępstwa, co w konsekwencji doprowadziło do jej uniewinnienia;

- obraży art. 22 ust. 1 w zw. z art. 3 ust. 1 oraz art. 2 pkt 22 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. prawo o ruchu drogowym, przez błędną wykładnię tych przepisów sprowadzającą się do bezpodstawnego przyjęcia, że przepisy tej ustawy nie nakładają na kierującego dokonującego lub zamierzającego dokonać skrętu w lewo obowiązku upewnienia się, że nie jest wyprzedzany.

W konkluzjach obu kasacji skarżący zgodnie wnieśli o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy Sądowi Okręgowemu w S. do ponownego rozpoznania.

Odpowiedzi na obie kasacje udzielił obrońca M. T., wnosząc o ich oddalenie. Natomiast prokurator Prokuratury Generalnej, obecny na rozprawie kasacyjnej,

wniósł o uwzględnienie wniosków zamieszczonych w nadzwyczajnych środkach zaskarżenia.

Sąd Najwyższy zważył co następuje.

Obie kasacje wniesione w tej sprawie na niekorzyść M. T. okazały się niezasadne, a sformułowane w nich zarzuty i wnioski nie zasługiwały na uwzględnienie. Konsekwencją takiego przekonania Sądu Najwyższego, było oddalenie obu nadzwyczajnych środków zaskarżenia.

Analiza materiału dowodowego zgromadzonego w toku procesu, ustaleń faktycznych poczynionych w wyniku oceny tego materiału, poglądów prawnych wyrażonych w pisemnych motywach kolejnych orzeczeń, a także argumentów przedstawionych zarówno w zwykłych środkach odwoławczych, jak i w kasacjach, prowadzi do wniosku, że Sąd Okręgowy w S. uniewinniając M. T. od popełnienia zarzuconego jej przestępstwa – nie dopuścił się ani obrazy prawa materialnego ani nie naruszył przepisów prawa procesowego.

W pierwszej kolejności należy odnieść się do zarzutu obrazy prawa materialnego, który jest wspólny obu kasacjom, choć różny jest zakres jego rozwinięcia i wsparcia argumentacją odwołującą się do reguł i wyników wykładni przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. prawo o ruchu drogowym (t. j. Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm. – dalej określana jako p.r.d.). Najpełniej rozwinął tę materię oskarżyciel publiczny, który odwołując się do analizy dyspozycji art. 22 ust. 1 i 4 p.r.d. przedstawił obszerny wywód poświęcony obowiązkowi ciążącemu na kierującym dokonującym manewrów opisanych w tych przepisach, w tym w szczególności zakresowi obowiązku zachowania szczególnej ostrożności. Ta argumentacja, choć wspierała się poglądami wyrażonymi w niektórych orzeczenia Sądu Najwyższego, nie okazała się wystarczająca, a w realiach tej sprawy była w ogóle niezbyt przydatna, o czym będzie mowa w części końcowej uzasadnienia. Przede wszystkim jednak, w ocenie składu orzekającego w tej sprawie nie ma dostatecznych normatywnych racji dla czynienia dwóch podstawowych założeń, które legły u podstaw rozumowania skarżących odwołujących się do dyspozycji art. 22 p.r.d.

Pierwsze z nich utożsamia niejako obowiązek zachowania szczególnej ostrożności – obejmujący zarówno zmianę pasa ruchu, jak i zmianę kierunku jazdy (art. 22 ust. 1 p.r.d.) – z nakazem upewnienia się, czy wykonanie takiego manewru nie spowoduje zajechania drogi innemu użytkownikowi drogi jadącemu z tyłu i to

nawet w sytuacji, gdy to właśnie on rażąco narusza zasady ruchu drogowego. W ocenie składu orzekającego w tej sprawie, nie ma podstaw normatywnych do budowania takiej zależności. Analiza obowiązującego stanu prawnego prowadzi do wniosku, że na gruncie ustawy- Prawo o ruchu drogowym występuje swego rodzaju stopniowanie obowiązku zachowania ostrożności przez uczestników ruchu drogowego, a podział wprowadzony w tym zakresie jest dziełem samego ustawodawcy. Norma art. 3 ust. 1 tej ustawy nakazuje zachowanie ostrożności wszystkim uczestnikom tego ruchu, a jednocześnie przewiduje wprowadzenie w szczególnych rozwiązaniach dalej idącego obowiązku – „szczególnej” ostrożności. Taki właśnie – kwalifikowany stopień ostrożności przewidziano m.in. w art. 22 p.r.d. 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 przeprowadzania różnych manewrów nie uzasadnia w sposób oczywisty takiego wniosku. Nie ulega bowiem wątpliwości, że tylko w niewielu wypadkach – w ramach nakazu zachowania szczególnej ostrożności – 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 tylko 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 rozciąga 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, podjęcie przez interpretatora próby 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.

Powyższe uwagi prowadzą do wniosku, że obowiązek zachowania szczególnej ostrożności w swej podstawowej postaci został zdefiniowany w art. 2 pkt 22 p.r.d., 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.

Drugie z założeń, do których odwoływały się skargi kasacyjne w tej sprawie, opiera się na utożsamieniu pojęć „zmiana kierunku jazdy” i „zmiana pasa ruchu” oraz odniesieniu do obu tych pojęć obowiązku wynikającego z art. 22 ust. 4 p.r.d., tj. nakazu ustąpienia pierwszeństwa pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który kierujący zamierza wjechać. Także i to założenie nie znajduje jednak należytego oparcia w treści obowiązującej regulacji prawnej. Już w samym tytule oddziału 4 ustawy- Prawo o ruchu drogowym ustawodawca wyodrębnia te dwa pojęcia, a w treści art. 22 p.r.d. – w poszczególnych ustępach tego przepisu – posługuje się nimi albo razem – ust. 1 i ust. 5 oraz w art. 24 ust. 1 pkt 3 p.r.d. albo tylko jednym z nich. I taka właśnie sytuacja ma miejsce w odniesieniu do ust. 4 art. 22 p.r.d., na którego treść powołano się w kasacjach. Wynika z tego, że ustawodawca odróżnia sytuacje, w których konkretne obowiązki dotyczą zarówno kierującego zmieniającego pas ruchu, jak i tego, który zmienia kierunek jazdy oraz te, które odnosi tylko do jednego z tych manewrów. Skoro sam ustawodawca rozróżnił i rozdzielnie traktuje te pojęcia, to nie można przyjmować, że ust. 4 jednak odnosi się do obu tych pojęć, skoro przecież wymieniono w nim tylko zmianę pasa ruchu. Dyrektywa zawarta w przepisie art. 22 ust. 4 p.r.d. dotyczy wyłącznie zmiany pasa ruchu i nie znajduje dostatecznego uzasadnienia twierdzenie, że można ją w drodze interpretacji rozciągnąć również na manewr zmiany kierunku jazdy (podobny pogląd wyrażono

w piśmiennictwie – por. R.A. Stefański: Prawo o ruchu drogowym. Komentarz LEX teza 8 do art. 22 p.r.d. oraz powołana tam literatura). Wykładnia przeciwna odwołuje się do obowiązku szczególnej ostrożności wyprowadzonego z treści art. 22 ust. 1 p.r.d., ale dopiero po swego rodzaju „uzupełnieniu” go założeniem, że w obowiązku szczególnej ostrożności zawiera się nakaz upewnienia się, iż wykonywany manewr skrętu w lewo nie spowoduje zajechania drogi pojazdowi wykonującemu nieprawidłowo manewr wyprzedzania. W ocenie Sądu Najwyższego nie ma żadnych podstaw jurydycznych do tego rodzaju modyfikowania treści norm prawnych bez należytego oparcia w ustawie. Kierujący pojazdem wykonując manewr skrętu w lewo nie zmienia przecież pasa ruchu, lecz kierunek tego ruchu, przy czym ustawienie pojazdu w stosunku do dotychczasowego pasa ruchu może być zasadniczo różne, np. prostopadłe, a może nawet w ogóle nie ulec zmianie, np. w wypadku poruszania się po pasie wyodrębnionym dla pojazdów skręcających w lewo. Próba interpretacji utożsamiającej zasady obowiązujące przy wykonywaniu manewru skrętu w lewo z tymi, które w ustawie odniesiono do manewru zmiany pasa ruchu narusza też istotną dyrektywę wykładni sprzeciwiającą się przypisywaniu na gruncie jednego aktu prawnego tego samego znaczenia różnym terminom ustawowym (por. J. Wróblewski: Rozumienie prawa i jego wykładnia. Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk-Łódź 1990, s. 79).

Podkreślić także należy, że żaden z przepisów ustawy- Prawo o ruchu drogowym nie zobowiązuje kierującego, który zamierza wykonać skręt w lewo do upewnienia się, czy nie jest wyprzedzany. Zarazem jednak ustawodawca – w przepisach regulujących obowiązki uczestników ruchu drogowego ciążące na nich w związku z innymi manewrami, np. w związku z manewrem wyprzedzania – art. 24 ust. 1 pkt p.r.d., wprost nakłada taki nakaz na kierującego pojazdem przystępującym do wykonania takiego manewru, obligując go do upewnienia się, czy nie zachodzą przeszkody wymienione w pktach 1 – 3 . Oznacza to również, że na gruncie ustawy- Prawo o ruchu drogowym występuje pojęcie ostrożności podniesionej do granic obowiązku upewnienia się, że wykonywany manewr nie spowoduje zagrożenia, ale to legislator zdecydował z jakimi manewrami wiąże się ten poziom szczególnej ostrożności. Choć więc wyprzedzanie niewątpliwie wiąże się ze zmianą pasa ruchu, ustawodawca nie uznał za unormowanie wystarczające i generujące obowiązek upewnienia się, że manewr ten nie spowoduje zagrożenia, umieszczenia w przepisie art. 24 ust. 2 p.r.d., samego połączenia wykonywania

tego manewru z nakazem szczególnej ostrożności i sam uzupełnił go nakazem upewnienia się – jeszcze przed wyprzedzaniem, czy nie wystąpiły okoliczności wymienione w art. 24 ust. 1 pkt 1-3 p.r.d. Zatem brak takiego postanowienia w przepisach prawa o ruchu drogowym co do manewru zmiany kierunku jazdy wskazuje, że nie było intencją ustawodawcy objęcie takim obowiązkiem również tego manewru (R.A. Stefański – op. cit.,).

Jak słusznie zauważył sąd odwoławczy, taki obowiązek można było w poprzednim stanie prawnym wyprowadzić z dodatkowego – obok szczególnej ostrożności – warunku, aby manewr skrętu w lewo nie spowodował zajechania drogi innym kierującym. Obecnie, ten nakaz został usunięty z ustawy. Także i w tym wypadku to ustawodawca zdecydował o zakresie obowiązków obciążających kierującego w związku z konkretnym manewrem. Nie można zatem zasadnie twierdzić, że rezygnacja z określonego rozwiązania funkcjonującego wcześniej w ustawie, oznacza dorozumiane przeniesienie wynikających z niego obowiązków do generalnej klauzuli szczególnej ostrożności. Co więcej, trudno zaakceptować sytuację, w której taka właśnie interpretacja miałaby służyć do budowania normy prawnej stanowiącej podstawę odpowiedzialności karnej. Wprowadzenie i opatrzenie sankcją karną bezwzględnego obowiązku udzielenia pierwszeństwa każdemu kierującemu, który w sposób umyślny i rażący łamie podstawowe zasady ruchu drogowego – niezależnie od aksjologicznej oceny – musiałoby w sposób wyraźny mieć zakotwiczenie ustawowe. Nie może natomiast następować w drodze odwoływania się do koncepcji „maksymalnego bezpieczeństwa” i wprowadzenia wymogu, aby każdy manewr połączony z zachowaniem szczególnej ostrożności polegał na upewnianiu się, czy inny uczestnik ruchu drogowego nie narusza obowiązujących go reguł tego ruchu. Prowadziłoby to nie tylko do paraliżu ruchu drogowego, ale również do obiektywnej odpowiedzialności, ponieważ ani warunki techniczne tego ruchu ani kwalifikacje jego uczestników nie są ustalane na poziomie mogącym zapewnić maksymalne bezpieczeństwo (por. K. Buchała: Problemy odpowiedzialności karnej za przestępstwa drogowe. Krótki komentarz [w:] Problematyka prawna i techniczna wypadków drogowych. Kraków 1995, s. 40; także - R.A. Stefański – op. cit.). Trzeba wreszcie zauważyć i to, że regulacja ustawowa dotycząca manewru skrętu w lewo nie ogranicza się do nałożenia na kierującego obowiązku zachowania szczególnej ostrożności. Przepis art. 22 ust. 2 p.r.d. wiąże z tym manewrem dodatkowe działania, które niewątpliwie mają

sprzyjać realizacji tego obowiązku. Kierujący pojazdem jest zatem zobligowany do tego, aby zbliżyć się do środka lub na jezdni o ruchu jednokierunkowym – do jej lewej krawędzi; ponadto, ma obowiązek zawczasu i wyraźnie zasygnalizować zamiar zmiany kierunku ruchu i niezwłocznie zaprzestać tego sygnalizowania po wykonaniu manewru. Dodatkowo, przepis art. 25 ust. 1 p.r.d. zobowiązuje w powyższej sytuacji do ustąpienia pierwszeństwa pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony, a także jadącemu z kierunku przeciwnego lub skręcającemu w prawo. Wśród tych obowiązków ustawodawca nie wymienił nakazu ustąpienia pierwszeństwa pojazdowi jadącemu częścią jezdni nieprzeznaczoną dla jego kierunku jazdy ani np. wydzieloną dla pojazdów specjalnych. Zatem, kierujący, który wykonał obowiązki nałożone na niego w ustawie w związku z podejmowanym manewrem ma prawo – oczywiście w granicach wynikających z działania zasady ograniczonego zaufania – oczekiwać respektowania przez innych uczestników ruchu drogowego tych obowiązków, które z kolei na nich nałożył ustawodawca w takiej właśnie sytuacji drogowej (por. także W. Kotowski: Prawo o ruchu drogowym. Komentarz. Warszawa 2011, t. 5 do art. 22 p.r.d.). Nie ulega wątpliwości, że kierujący pojazdem wykonując manewr skrętu w lewo musi dołożyć większej staranności (ustawa określa to mianem szczególnej ostrożności) właśnie w związku z tym, że tor jego jazdy potencjalnie przecina się z zasady z torem jazdy innych pojazdów. Ze wzmożoną zatem uwagą musi prowadzić obserwację sytuacji drogowej, aby na czas zareagować i przerwać lub nawet zaprzestać manewru, gdyby pojawiło się zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Już samo dostrzeżenie pojazdu, którego kierowca nie stosuje się do zasad, jakie wynikają z przepisów, jest nie tylko informacją o możliwym zagrożeniu, lecz rodzi prawny obowiązek utraty zaufania do tamtego kierującego i zaniechania własnego manewru. 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.).

Zatem, wykładnia teleologiczna przepisów regulujących sprzeciwia się przyjęciu, że ustawodawca, który nałożył na kierującego zamierzającego wykonać manewr wyprzedzania szereg obowiązków wymienionych w art. 24 p.r.d. oraz

wręcz zabronił mu podejmowania tego manewru w okolicznościach wymienionych w tym przepisie, jednocześnie uznał, że umyślne złamanie tych zakazów i nakazów prowadzi do uzyskania, „wymuszonego” w ten sposób, statusu pojazdu o jakim mowa w art. 22 ust. 4 p.r.d., jako swego rodzaju premii za „pierwszeństwo” w naruszeniu zasad ruchu drogowego.

Już w świetle zaprezentowanego wyżej poglądu jest oczywiste, że jego konsekwencją powinno być zaaprobowanie stanowiska Sądu Okręgowego w S. w przedmiotowej sprawie, wyrażającego się w uniewinnieniu M. T. od popełnienia zarzucanego jej czynu. Jednak, jak zaznaczono na wstępie, realia tej sprawy, zmaterializowane w ustaleniach poczynionych przez Sąd I instancji i zaakceptowanych – bez sprzeciwu stron w tym zakresie – przez sąd odwoławczy, są tego rodzaju, że obligowały do wydania takiego samego rozstrzygnięcia również na gruncie koncepcji prezentowanej przez autorów skarg kasacyjnych. Powołano w nich orzeczenia Sądu Najwyższego z dnia 12 sierpnia 2009 r. V KK 34/09 (OSNKW z. 9, poz. 81) i z dnia 8 marca 2006 r. IV KK 416/05 (LEX 189598), w których z obowiązku zachowania szczególnej ostrożności ciążącej na wykonującym skręt w lewo, wyprowadzono nakaz upewnienia się, że manewr ten nie spowoduje zajechania drogi także pojazdowi jadącemu z tyłu. Jednak, wymienione rozstrzygnięcia wprost podkreślały, że warunkiem sprostania obowiązkowi szczególnej ostrożności ze strony kierowcy wykonującego manewr skrętu w lewo jest nieustająca obserwacja sytuacji na drodze, umożliwiająca percepcję wszystkich zmian i odpowiednie dostosowanie się do nich (V KK 34/09), natomiast formą realizacji tego obowiązku jest spojrzenie w lusterko wsteczne lub boczne, czy znajdujący się z tyłu pojazd nie uniemożliwia wykonania tego manewru (IV KK 416/05). Tymczasem, w realiach tej sprawy nie ma podstaw do twierdzenia, że oskarżona tych wymagań nie dopełniła. Z niepodważonych niczym wyjaśnień M. T. wynika, że zbliżając się do skrzyżowania z ul. W., w którą zamierzała skręcić w lewo, wykonała nie tylko obowiązki wynikające z art. 22 ust. 2 pkt p.r.d. i art. 22 ust. 5 p.r.d., tj. zjechała do środka jezdni oraz zasygnalizowała zamiar zmiany kierunku jazdy, ale także sprawdzała w obu lusterkach, tj. wewnętrznym i bocznym, jak kształtuje się sytuacja na drodze za jej pojazdem. Nie dostrzegła jednak żadnych przeszkód do wykonania zaplanowanego manewru. Istotne jest przy tym to, że pozostały materiał dowodowy nie wykluczył wiarygodności takiego twierdzenia oskarżonej. Z uzyskanych opinii biegłych wynikają zarówno ograniczenia pola

obserwacji spowodowane wzajemnym usytuowaniem pojazdów uczestniczących w kolizji, jak i zwłaszcza niezwykle krótki czas, w jakim istniała możliwość zauważenia zbliżającego się motocykla, będący następstwem zupełnie niezwykłej – jak na warunki ruchu miejskiego – jego prędkości. Zupełnie zasadnicze znaczenie mają też zeznania św. G. S., który relacjonując sposób jazdy pojazdu kierowanego przez D. Z. w fazie poprzedzającej zderzenie, przyznał, że podczas jazdy ul. Al. W. kierujący wyprzedzał trzy samochody, a przed samym wypadkiem nie hamował, lecz wręcz przyspieszał. Nie ulega wątpliwości, że taki sposób jazdy kierującego motocyklem mógł w istotny sposób wpłynąć na brak możliwości dostrzeżenia przez M. T. bardzo szybko zmieniającej się sytuacji drogowej, zwłaszcza w połączeniu z przyjętym przez biegłych ds. ruchu drogowego - odchyleniem od równoległego stosunku do osi jezdni - toru jazdy motocyklisty. To właśnie uwarunkowania tego konkretnego zdarzenia (sposób jazdy kierującego motocyklem, rozwijana przez niego prędkość, odchylenie toru jazdy, zakres pola obserwacji dostępnego dla oskarżonej) sprawiły, że nawet wykonanie przez nią obowiązku szczególnej ostrożności, również w postaci sprawdzenia w lusterkach wstecznych – wewnętrznym i bocznym – nie zapewniło jej możliwości dostrzeżenia nieprawidłowo jadącego motocyklisty i podjęcia działań zmierzających do usunięcia zagrożenia wynikającego z rażącego naruszenia zasad ruchu drogowego przez innego uczestnika tego ruchu. Nie zostało natomiast wykazane, że w istniejących realiach widziała lub mogła i powinna była dostrzec nadjeżdżający z tyłu pojazd kierowany przez D. Z. Materiał dowodowy przedstawiony przez oskarżyciela publicznego nie dostarczył wystarczających podstaw do przypisania jej odpowiedzialności karnej za zaistniałe zdarzenie. To kierujący motocyklem powinien zdawać sobie sprawę z tego, że decydując się na wyprzedzenie 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. Jest więc oczywiste, że podejmując tak ryzykowny manewr powinien wykonywać go w takiej odległości od poprzedzającego pojazdu i z taką prędkością, by co najmniej móc zatrzymać swój pojazd przed miejscem, gdzie pierwszy z wyprzedzanych pojazdów wykonywał skręt lewo (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 stycznia 2003 r. III KK 421/02 z aprobowaną glosą R.A. Stefańskiego, Pi Pr. 2004, nr 9, s. 111-116).

Odnosząc się na koniec do zagadnienia wykorzystania przez sąd odwoławczy treści opinii biegłych ds. ruchu drogowego, która to kwestia została jedynie zasygnalizowana w ramach wyводу kasacji sporządzonej przez prokuratora, a podniesiona jako jeden z zarzutów – w kasacji pełnomocnika oskarżyciela posiłkowego – stwierdzić należy, że opinie biegłych przedstawione w tej sprawie nie były w stanie jednoznacznie podważyć okoliczności przedstawionych przez oskarżoną i w sposób zasadniczy wpłynąć na kształt ustaleń faktycznych dotyczących warunków oraz przebiegu zdarzenia. Nie można też zgodzić się z tezą o braku przestrzegania przez sąd odwoławczy nakazów wynikających z dyspozycji art. 424 § 2 k.p.k. i art. 457 § 3 k.p.k. Argumentację zawartą w pisemnych motywach kwestionowanego rozstrzygnięcia można bezsprzecznie uznać za wyczerpującą. Przedstawia ona zapatrywania prawne, których przyjęcie uczyniło bezprzedmiotowymi zarzuty apelacyjne strony oskarżycielskiej. Skoro więc sąd odwoławczy dokonał tylko odmiennej oceny prawnej tych samych ustaleń, które już poczynił sąd meriti, to nie miał również potrzeby ponownego analizowania poszczególnych dowodów, w tym zwłaszcza parametrów technicznych ustalonych przez biegłych. Sama faktyczna podstawa orzekania nie uległa tym samym zmianie. Natomiast ta część opinii biegłych, na którą powołują się skarżący, tj. rozważania dotyczące zakresu obowiązków, jakie pod adresem poszczególnych kierujących uczestniczących w przedmiotowym zdarzeniu, formułują przepisy ustawy- Prawo o ruchu drogowym, wkroczyła – w sposób trudny do zaakceptowania – w sferę ocen prawnych. W tym bowiem zakresie jedynym organem uprawnionym do procesowego zajmowania stanowiska - jest sąd. Nie jest bowiem dopuszczalne korzystanie z opinii biegłych w zakresie interpretacji przepisów obowiązującego prawa.

Mając to wszystko na uwadze Sąd Najwyższy orzekł, jak w postanowieniu, zwalniając jednocześnie oskarżycielkę posiłkową G. Z. od obowiązku ponoszenia przypadającej na nią części kosztów sądowych postępowania kasacyjnego – z uwagi na jej sytuację materialną, która stała się podstawą do wyznaczenia jej pełnomocnika z urzędu. Na rzecz tego ostatecznego należało natomiast zasądzić – na podstawie obowiązujących przepisów – stosowne wynagrodzenie za sporządzenie i wniesienie kasacji w tej sprawie.

