



Sygn. akt II KK 206/12

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 8 kwietnia 2013 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Stanisław Zabłocki (przewodniczący, sprawozdawca)

SSN Józef Dołhy

SSN Dariusz Świecki

Protokolant Ewa Oziębła

przy udziale prokuratora Prokuratury Generalnej Małgorzaty Wilkosz - Śliwy,
w sprawie **M. K.**

uniewinnionego od popełnienia czynu określonego w art. 177 § 1 i 2 kk
po rozpoznaniu w Izbie Karnej na rozprawie

w dniu 8 kwietnia 2013 r.,

kasacji, wniesionej przez pełnomocnika oskarżyciela posiłkowego S. D.
od wyroku Sądu Okręgowego w W.

z dnia 22 lutego 2012 r.,

zmieniającego wyrok Sądu Rejonowego

z dnia 17 czerwca 2011 r.,

**1) uchyla zaskarżony wyrok i przekazuje sprawę Sądowi
Okręgowemu w W. do ponownego rozpoznania w
postępowaniu odwoławczym;**

**2) nakazuje zwrócić oskarżycielowi posiłkowemu
S. D. kwotę 450 (czterysta
pięćdziesiąt) złotych, uiszczoną przezeń tytułem opłaty od
kasacji.**

UZASADNIENIE

M. K. został oskarżony o to, że w dniu 15 grudnia 2002 r. w W. umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym określone w art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym w ten sposób, że kierując samochodem ciężarowym marki Mitsubishi Pajero, nr rej. [...] przekroczył dozwoloną prędkość w obszarze zabudowanym czym przyczynił się do zderzenia z samochodem osobowym marki Ford Escort, nr rej. [...] kierowanym przez S. D. wykonującym manewr skrętu w lewo na skrzyżowaniu przez co nieumyślnie spowodował obrażenia ciała u kierującego oraz pasażerów samochodu Ford – u S. D. obrażenia w postaci stłuczenia klatki piersiowej po stronie prawej z mnogimi złamaniami żeber, krwiakiem ściany klatki piersiowej i jamy opłucnej prawej jak też złamania obojczyka prawego i obu gałęzi kości łonowej prawej, u J. D. obrażenia ciała w postaci stłuczenia ściany dwunastnicy, krwawienia do jamy otrzewnej i do przestrzeni zaotrzewnej z objawami wstrząsu krwotocznego, złamania kciuka lewego, stłuczenia kolana prawego, prawej okolicy lędźwiowej, talerza prawej kości biodrowej i lewego ramienia, natomiast u J. D. – S. obrażenia ciała skutkujące zgonem na miejscu wypadku tj. o czyn z art. 177 § 1 i 2 k.k.

Sąd Rejonowy w W., wyrokiem z dnia 17 czerwca 2011 r.:

- I. w ramach zarzucanego mu czynu oskarżonego M. K. uznał za winnego tego, że w dniu 15 grudnia 2002 r. w W., na skrzyżowaniu ulic P. i P. umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym określone w art. 20 ust. 1 i art. 25 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym w ten sposób, że jadąc ulicą P. z kierunku P. samochodem marki Mitsubishi Pajero z prędkością ponad 25 km/h większą od dopuszczalnej administracyjnie i nie zachowując szczególnej ostrożności nieumyślnie spowodował wypadek z samochodem marki Ford Escort wykonującym manewr skrętu w lewo z ulicy P. w ulicę P. na skutek czego spowodował:
 - u kierującego samochodem Ford Escort S. D. obrażenia ciała w postaci: stłuczenia klatki piersiowej po stronie prawej z mnogim złamaniem żeber, krwiakiem ściany klatki piersiowej i jamy opłucnowej prawej, jak też złamaniem obojczyka prawego i obu gałęzi kości łonowej prawej skutkujących rozstrojem zdrowia trwającym dłużej niż 7 dni;

- u pasażera samochodu Ford Escort J. D. obrażenia ciała w postaci stłuczenia głowy z wstrząśnieniem mózgu, rozerwania krezki jelita cienkiego i okrężnicy, odcinkowego stłuczenia ściany dwunastnicy, krwawienia do jamy otrzewnej i do przestrzeni zaotrzewnowej z objawami wstrząsu krwotocznego skutkujących ciężkim uszczerbkiem na zdrowiu w postaci choroby realnie zagrażającej życiu pokrzywdzonego;

- u pasażerki samochodu Ford Escort J. D. – S. masywne obrażenia wielonarządowe skutkujący śmiercią pokrzywdzonej;

to jest występku z art. 177 § 1 i 2 k.k. i za to na podstawie art. 177 § 2 k.k. wymierzył oskarżonemu karę jednego roku i sześciu miesięcy pozbawienia wolności;

- II. na podstawie art. 69 § 1 i 2 k.k., art. 70 § 1 pkt. 1 k.k. wykonanie orzeczonej kary pozbawienia wolności warunkowo zawiesił na okres próby wynoszący trzy lata;
- III. na podstawie art. 71 § 1 k.k. (w brzmieniu obowiązującym do nowelizacji ustawą z dnia 5 listopada 2009 r. o zmianie ustawy Kodeks karny, ustawy Kodeks postępowania karnego, ustawy – Kodeks karny wykonawczy, ustawy – Kodeks karny skarbowy oraz niektórych innych ustaw) orzekł wobec oskarżonego M. K. karę grzywny w liczbie stu pięćdziesięciu stawek dziennych określając wysokość jednej stawki na siedemset złotych;
- IV. na podstawie art. 42 § 1 k.k. i art. 43 § 1 pkt 1 i § 3 k.k. orzekł wobec oskarżonego M. K. środek karny w postaci zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym na okres dwóch lat i jednocześnie nałożył na oskarżonego obowiązek zwrotu prawa jazdy do organu, który wydał mu ten dokument;
- V. na podstawie art. 627 k.p.k. obciążył oskarżonego kosztami postępowania w całości.

Od powyższego wyroku apelację na niekorzyść oskarżonego – w części dotyczącej wymierzonej kary - wniósł pełnomocnik oskarżyciela posiłkowego formułując zarzuty błędu w ustaleniach faktycznych, rażącej niewspółmierności kary oraz naruszenia przepisów prawa materialnego – art. 49 k.k. Z kolei na korzyść oskarżonego wnieśli zwykłe środki odwoławcze jego obrońcy. Apelację osobistą złożył także oskarżony M. K.

Po rozpoznaniu apelacji, wyrokiem z dnia 22 lutego 2012 r., Sąd Okręgowy w W. zmienił zaskarżony wyrok w ten sposób, że uniewinnił oskarżonego M. K. od popełnienia zarzucanego mu czynu.

Powyższy wyrok został zaskarżony przez pełnomocnika oskarżyciela posiłkowego kasacją, w której sformułowano następujące zarzuty:

- I. rażące naruszenie prawa procesowego mające istotny wpływ na treść zaskarżonego wyroku, a to:
 1. naruszenie art. 7 k.p.k. w zw. z art. 410 k.p.k. w zw. z art. 437 § 2 k.p.k. polegające na dokonaniu sprzecznej z zasadami prawidłowego rozumowania oraz wskazaniem wiedzy i doświadczenia życiowego oceny dowodów, która pociągnęła za sobą przyjęcie wadliwych ustaleń w zakresie okoliczności stanowiących podstawę faktyczną wyroku, zasadniczo odmiennych od ustaleń poczynionych w tym względzie przez Sąd I Instancji - pomimo że Sąd *ad quem* nie wykazał, iżby Sąd *a quo* dopuścił się jakichś błędów w ocenie dowodów albo wyprowadził z nich nieuprawnione wnioski, a przeciwnie: wprost przyznał, że procedowanie Sądu *a quo* w tym zakresie było w pełni prawidłowe - co w szczególności przejawia się w:
 - 1) poczynieniu przez Sąd II instancji błędnego ustalenia, że nakaz jazdy z prędkością nie wyższą od prędkości (administracyjnie) dopuszczalnej nie był w realiach stanu faktycznego sprawy tą zasadą bezpieczeństwa w ruchu lądowym, której przestrzeganie miało chronić przed niebezpieczeństwem kolizji (wypadków), w sytuacji, gdy w świetle wiedzy i zasad doświadczenia życiowego jest oczywiste, że cel, w jakim ustawodawca albo właściwy organ posługuje się kategorią prędkości (administracyjnie) dopuszczalnej jest właśnie taki,
 - 2) przyjęciu przez Sąd II instancji nietrafnej interpretacji faktycznego kontekstu reguł określających zasadę szczególnej ostrożności przy zbliżaniu się do skrzyżowania,
 - 3) poczynieniu przez Sąd II instancji błędnego ustalenia, że zachowanie przez oskarżonego prędkości (administracyjnie) dopuszczalnej nie gwarantowało uniknięcia wypadku w sytuacji, w której z niekwestionowanych przez Sąd II instancji opinii biegłych jednoznacznie wynika coś zgoła przeciwnego,

- 4) poczynieniu przez Sąd II instancji błędnego ustalenia co do tego, który z uczestników ruchu dopuścił się naruszenia zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym pozostającego w tzw. związku normatywnym z wypadkiem, co pociągnęło za sobą błędne ustalenie, że to nie oskarżony spowodował wypadek, w sytuacji, gdy z niekwestionowanych przez Sąd II instancji opinii biegłych jednoznacznie wynika, że gdyby oskarżony stosował się w krytycznym czasie do nakazu jazdy z prędkością nie wyższą od prędkości (administracyjnie) dopuszczalnej, tj. jechał z prędkością nieprzenoszącą 60 km/h, to do wypadku by nie doszło,
- 5) niedostrzeżeniu przez Sąd II instancji, że skoro z niekwestionowanych przez Sąd II instancji opinii biegłych jednoznacznie wynika, iż gdyby oskarżony stosował się w krytycznym czasie do nakazu jazdy z prędkością nie wyższą od prędkości (administracyjnie) dopuszczalnej, do wypadku by nie doszło – to w sposób konieczny pociąga to za sobą wniosek, że do wypadku doszło właśnie na skutek niezachowania przez oskarżonego owego nakazu,
- 6) poczynieniu przez Sąd II instancji błędnego ustalenia co do tego, jaki manewr obronny w realiach stanu faktycznego sprawy oskarżony obowiązany był wykonać, tj. przyjęciu, że był to manewr, jaki oskarżony faktycznie wykonał, podczas gdy z opinii biegłych i okoliczności sprawy jednoznacznie wynika, iż manewrem prawidłowym była jazda na wprost połączona z maksymalnym hamowaniem, co w konsekwencji doprowadziło Sąd Odwoławczy do błędnego przekonania, że oskarżonemu nie można przypisać sprawstwa wypadku, a nadto że zachodzi sytuacja, o której mowa w art. 437 § 2 k.p.k., i ostatecznie skutkowało zmianą wyroku Sądu I Instancji i bezzasadnym uniewinnieniem oskarżonego przez Sąd Odwoławczy od popełnienia zarzucanego mu przestępstwa, podczas gdy w realiach niniejszej sprawy jeśliby nawet Sąd *ad quem* wykazał, że ocena Sądu *a quo* w zakresie ustaleń dotyczących przedstawionych wyżej okoliczności dotknięta jest istotnymi błędami natury faktycznej lub logicznej, to i tak uwzględniając ograniczenia wynikające z art. 437 § 2 k.p.k. prowadzić by to mogło co najwyżej do uchylenia wyroku Sądu I instancji i przekazania sprawy temu Sądowi do ponownego rozpoznania;

2. naruszenie art. 437 § 2 k.p.k. w zw. z art. 193 § 1 k.p.k. polegające na zmianie wyroku Sądu Rejonowego dla w W. z dnia 17 czerwca 2011 r. i uniewinnieniu oskarżonego M. K. od popełnienia zarzucanego mu czynu, pomimo że zebrany materiał dowodowy był ku temu niewystarczający i nie zezwalał na wydanie orzeczenia reformatoryjnego, co było następstwem tego w szczególności, że Sąd *ad quem*, w ślad za opinią biegłych z zakresu ruchu drogowego i techniki jazdy, błędnie przyjął, iż nie zachodziła konieczność dopuszczenia dowodu z opinii biegłego z zakresu medycyny sądowej na okoliczność ustalenia, jakie byłyby skutki wypadku w zakresie życia i zdrowia osób jadących samochodem marki Ford Escort w sytuacji, gdyby pojazd oskarżonego M. K. poruszał się z prędkością (administracyjnie) dopuszczalną, czy skutki te byłyby takie same (tak samo intensywne) jak te, które faktycznie wystąpiły, w sytuacji, w której przyjęcie przez Sąd II instancji (nietrafnego) ustalenia, że przestrzeganie przez oskarżonego nakazu jazdy z prędkością administracyjnie dopuszczalną, nie zapobiegłoby wypadkowi, ze względu na konieczność dysponowania wiadomościami specjalnymi obligowało do przeprowadzenia w sprawie dowodu z opinii biegłego z zakresu medycyny sądowej we wskazanym wyżej zakresie, którego nie można było, jak to uczynił Sąd II instancji, zastąpić dowodem z opinii biegłych z zakresu innych specjalności, w szczególności biegłych z zakresu ruchu drogowego i techniki jazdy, ani tym bardziej własnym doświadczeniem członków składu orzekającego, albowiem jedynie biegły z zakresu medycyny sądowej dysponuje wiadomościami specjalnymi uprawniającymi do wypowiedzania się i wydania opinii w kwestii obrażeń odniesionych przez osoby uczestniczące w wypadku drogowym,

ewentualnie:

3. rażące naruszenie przepisów prawa materialnego mające istotny wpływ na treść zaskarżonego wyroku, mianowicie naruszenie art. 177 § 2 k.k. w zw. z art. 177 § 1 k.k. w zw. z art. 25 ust. 1 i art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym w brzmieniu obowiązującym w dacie czynu oskarżonego (dalej „p.r.d.”) poprzez ich nieprawidłową wykładnię i w konsekwencji niewłaściwe zastosowanie, polegające na bezpodstawnym założeniu, że w realiach ocenianego stanu faktycznego dyrektywą techniczną precyzującą treść normy sankcjonowanej

wyprowadzanej z art. 177 § 1 i 2 k.k. nie jest żadna z zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym naruszonych przez oskarżonego, tj. ani zasada zachowania szczególnej ostrożności ani nakaz zachowania prędkości (administracyjnie) dopuszczalnej, czego następstwem było przyjęcie, że jedyną i bezpośrednią przyczyną wypadku w dniu 15 grudnia 2002 r. było nieustąpienie przez S. D. pierwszeństwa pojazdowi nadjeżdżającemu z naprzeciwka, co ostatecznie skutkowało nietrafną oceną, że zachowanie się zarzucane oskarżonemu M. K. nie urzeczywistniało znamienia czasownikowego czynu zabronionego określonego w art. 177 § 2 k.k. w zw. z art. 177 § 1 k.k. podczas gdy prawidłowa wykładnia przepisów art. 177 § 1 i 2 k.k. w zw. z art. 25 ust. 1 i art. 20 ust. 1 p.r.d. prowadzi do wniosku, że zasadnicze znaczenie dla ustalenia treści normy sankcjonowanej odtwarzalnej z art. 177 § 1 i 2 k.k. w zw. z art. 25 ust. 1 i art. 20 ust. 1 p.r.d. ma w wypadku zbliżania się do skrzyżowania zasada zachowania szczególnej ostrożności znajdująca uszczegółowienie w dyrektywach technicznych określających bezpieczny sposób wykonania manewru polegającego na przejechaniu przez skrzyżowanie, w tym w szczególności w zwiększeniu uwagi i zachowaniu się w sposób umożliwiający odpowiednio szybkie reagowanie na warunki i sytuacje zmieniające się na drodze oraz - jak zawsze - nakaz jazdy z prędkością nie wyższą niż prędkość (administracyjnie) dopuszczalna, co oznacza, że w realiach niniejszej sprawy przestrzeganie przede wszystkim tych zasad zapobiegać miało powstawaniu przekraczającego akceptowaną miarę niebezpieczeństwa kolizji (wypadku) i w pełni uzasadnia przypisanie oskarżonemu zarzucanego mu przestępstwa.

W konkluzji kasacji pełnomocnik oskarżyciela posiłkowego wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku w całości i przekazanie sprawy Sądowi Okręgowemu w W. do ponownego rozpoznania.

W pisemnej odpowiedzi na kasację prokurator Prokuratury Okręgowej w W. wniósł o jej oddalenie, jako oczywiście bezzasadnej. Pisemną odpowiedź na kasację wniósł także obrońca M. K., postulując „oddalenie kasacji jako bezzasadnej w stopniu oczywistym”.

W trakcie rozprawy kasacyjnej pełnomocnik oskarżyciela posiłkowego i obrońca oskarżonego podtrzymali swoje stanowiska. Do stanowisk zajętych przez swych reprezentantów procesowych przyłączyli się oskarżyciel posiłkowy i oskarżony.

Natomiast prokurator Prokuratury Generalnej zajął stanowisko odmienne od prezentowanego przez prokuratora Prokuratury Okręgowej i wniósł o uwzględnienie kasacji pełnomocnika oskarżyciela posiłkowego.

Sąd Najwyższy, rozpoznając kasację w granicach zaskarżenia i podniesionych zarzutów (art. 536 k.p.k.), stwierdził, co następuje.

W sprawie nie zachodzą okoliczności określone w art. 439 i 455 k.p.k., jednakże zarzut, iż w realiach niniejszej sprawy Sąd *ad quem* niewłaściwie ocenił to, czy istnieją normatywne podstawy do przypisania M. K. skutku w postaci przedmiotowego wypadku drogowego, okazał się zarzutem zasadnym. Otwarcie przyznać należy, że nie jest obecnie możliwe odtworzenie z całkowitym stopniem pewności, czy pierwotnym źródłem błędnych założeń, które legły o podstaw wyroku Sądu Odwoławczego, były uchybienia procesowe, prowadzące do wadliwych ocen co do tego, które z zachowań poszczególnych uczestników przedmiotowej kolizji drogowej, naruszających zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, powinny na płaszczyźnie normatywnej prowadzić do przypisania tego skutku, czy też może owym pierwotnym źródłem stwierdzonego błędu było wadliwe pojmowanie przez Sąd Okręgowy założeń koncepcji - do której werbalnie Sąd ten odwołał się - tzw. obiektywnego przypisania. Wątpliwości w tej materii żywił, zapewne, także i autor kasacji, skoro na to samo, w istocie, uchybienie Sądu *ad quem*, zwracał uwagę zarówno stawiając (w pkt I części dyspozytywnej kasacji) zarzut naruszenia przepisów procedury, jak i następnie (w pkt III części dyspozytywnej kasacji) zarzut naruszenia przepisów prawa materialnego. Po dostrzeżeniu tej wątpliwości, Sąd kasacyjny stwierdza jednak, że nie ma ona i mieć nie może znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy. Mniej istotne jest bowiem zdiagnozowanie pierwotnych źródeł naruszenia prawa, którym obarczone jest orzeczenie Sądu *ad quem*. Decydujące znaczenie przypisać natomiast należy stwierdzeniu istnienia tego błędu, ocenie jego charakteru (to jest rozstrzygnięciu, czy jest to błąd rażący) oraz ocenie istotności wpływu tego naruszenia prawa na treść prawomocnego wyroku. Ponieważ jednak Sąd kasacyjny powinien, co do zasady, ustosunkować się względem wszystkich zarzutów nadzwyczajnego środka zaskarżenia (art. 433 § 2 k.p.k. w zw. z art. 518 k.p.k.), stwierdzić trzeba, że wyrok o charakterze kasatoryjnym zapadł w uwzględnieniu przede wszystkim zarzutów sformułowanych w pkt 1. części dyspozytywnej kasacji. Rzecz jasna nie dlatego, że w takiej kolejności zarzuty zostały skonfigurowane przez autora kasacji, ani nie dlatego, iż

uchybień wskazanym w tym właśnie zarzucie proponowała nadać szczególną wagę prokurator Prokuratury Generalnej w wystąpieniu w trakcie rozprawy kasacyjnej, ale dlatego, że zdecydowanie więcej argumentów przemawia za tym, że pierwotnym źródłem błędu, którym obarczony jest wyrok Sądu Odwoławczego, były uchybienia procesowe, a nie „czyste” naruszenie prawa materialnego. Deklaracja zawarta na k. 10 *in fine* uzasadnienia wyroku tego Sądu zdaje się bowiem świadczyć o tym, że prawidłowo od strony teoretycznej definiuje on możliwość przypisania odpowiedzialności za przestępstwo skutkowe w świetle koncepcji obiektywnego przypisania, ale następnie dokonuje wadliwej implementacji tych poglądów na grunt realiów niniejszej sprawy. Do koncepcji obiektywnego przypisania w aspekcie tych reguł ostrożności, których naruszenie przez M. K. stwierdzono w niniejszej sprawie, przyjdzie jeszcze, i to w sposób szczegółowy, powrócić w dalszej części uzasadnienia.

Wyżej opisane założenia o charakterze generalnym, które legły u podstaw wyroku Sądu kasacyjnego, wyjaśniają, dlaczego Sąd ten uznał, że zasługuje na uwzględnienie i prowadzi do uchylenia zaskarżonego wyroku przede wszystkim zarzut podniesiony w pkt I-1 skargi pełnomocnika oskarżyciela posiłkowego. Istotnie, w wyniku naruszenia przepisów procedury, wskazanych w skardze, to jest art. 7 k.p.k. w zw. z art. 410 k.p.k. i w zw. z art. 437 § 2 k.p.k., na etapie postępowania odwoławczego dokonano oceny dowodów sprzecznej z zasadami prawidłowego rozumowania oraz ze wskazaniami wiedzy i doświadczenia życiowego, co w rezultacie doprowadziło do przyjęcia wadliwych ustaleń w zakresie okoliczności stanowiących podstawę faktyczną wyroku, zasadniczo odmiennych od ustaleń poczynionych w tym względzie przez Sąd I Instancji. Zasadnie też wskazał autor kasacji, że przewartościowań tych Sąd *ad quem* dokonał w konfiguracji procesowej, w której nie tylko, iż nie wykazano, iżby Sąd *a quo* dopuścił się jakichś błędów w ocenie dowodów albo wyprowadził z ujawnionych dowodów nieuprawnione wnioski, ale co więcej, w sytuacji, w której Sąd odwoławczy werbalnie przyznał, iż procedowanie Sądu I instancji było w pełni prawidłowe. W nadzwyczajnym środku zaskarżenia, w sześciu podpunktach zarzutu I-1, wskazano na te założenia, które legły u podstaw diametralnie odmiennego - w porównaniu z podjętym przez Sąd Rejonowy - rozstrzygnięcia Sądu Okręgowego. Przy takiej konstrukcji tzw. części dyspozytywnej skargi kasacyjnej można odnieść wrażenie, że wszystkie te, jak to określa pełnomocnik, „przejawy” wadliwego procedowania,

były stawiane przezeń na równi i traktowane jako niezależne od siebie (do nieco odmiennych wniosków można dojść po lekturze uzasadnienia kasacji). Zdaniem Sądu kasacyjnego tak nie jest, albowiem podstawowe znaczenie należy przypisać tym z nich, które zostały wymienione w podpunktach 3-6 i które nie są zresztą całkowicie od siebie odizolowane, przeciwnie – pozostają w ścisłym związku i wzajemnie się przenikają, a w ostatecznym efekcie prowadzą do naruszającego granice swobody ocen ustalenia o charakterze najbardziej fundamentalnym dla niniejszej sprawy, wymienionego w podpunkcie 1, iż nakaz jazdy z prędkością nie wyższą od administracyjnie dopuszczalnej nie był w realiach stanu faktycznego sprawy tą zasadą bezpieczeństwa w ruchu lądowym, której przestrzeganie miało chronić przed niebezpieczeństwem wypadków, a której naruszenie – dodajmy – dawało normatywne podstawy do obiektywnego przypisania skutku.

W tym miejscu, aby nie wracać do tego zagadnienia w toku dalszego wyводу, skomentowana zostanie przez Sąd kasacyjny kwestia, do której skarżący nawiązywał w podpunkcie 2 zarzutu I-1 (a w części motywacyjnej skargi m.in. na jej k. 24-28), a mianowicie odwoływanie się w sprawie niniejszej do obowiązku zachowania szczególnej ostrożności w rejonie skrzyżowania (art. 25 ust. 1 p.r.d) w sposób odrębny i nie powiązany z naruszeniem zasady zachowania prędkości administracyjnie dozwolonej, jako limitującej prędkość bezpieczną (także i w rejonie skrzyżowania). Zdaniem Sądu Najwyższego, takie odrębne wskazywanie w realiach niniejszej sprawy na naruszenie przez M. K. zasady bezpieczeństwa w ruchu określonej w art. 25 ust. 1 p.r.d. i analizowanie istnienia normatywnych podstaw do przypisania temu oskarżonemu spowodowania skutku w postaci przedmiotowego wypadku właśnie w wyniku naruszenia tak wyizolowanej zasady, nie jest ani potrzebne, ani metodologicznie właściwe. Obowiązek zachowania prędkości administracyjnie dozwolonej (określonej według reguł ściśle sprecyzowanych w art. 20 p.r.d.), także przy zbliżaniu się do skrzyżowania stanowi, bez wątplenia, element ostrożności. Tak określona zasada bezpieczeństwa ruchu nie zawiera dodatkowego, ocenego elementu, charakteryzowanego terminem ostrożności „szczególnej”. Zachowanie prędkości administracyjnie dozwolonej, także w rejonie skrzyżowania, współokreśla ostrożność podstawową (rudymetarną). Jeśli zatem w realiach konkretnej sprawy możliwe jest wykazanie naruszenia zasady bezpieczeństwa w ruchu o mniej ocenym charakterze oraz istnienie podstaw do obiektywnego przypisania skutku na drodze naruszenia takiej

właśnie zasady o mniej ocennym charakterze, sięganie po rozważania związane z zasadą o bardziej ocennym charakterze nie jest celowe. Co więcej, może tylko ewokować niepotrzebne wątpliwości, związane np. z kontrowersjami w piśmiennictwie co to tego, czy przepis art. 25 ust.1 p.r.d. dotyczy tylko kierującego pojazdem zbliżającym się do skrzyżowania równorzędnego, czy także do skrzyżowania, na którym pierwszeństwo jest ustalone za pomocą znaków czy sygnałów (w tym świetlnych) drogowych (zob. szerzej R.Stefański: *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, 3 wydanie, Warszawa 2008, s. 285-286; tamże dalsza literatura przedmiotu). W konsekwencji, wszelkie dalsze uwagi Sądu kasacyjnego czynione będą przy założeniu, że M. K. naruszył obowiązek zachowania prędkości administracyjnie dozwolonej, która *in concreto* w rejonie przedmiotowego skrzyżowania stanowiła jednocześnie i prędkość bezpieczną. Numeryczne określenie prędkości dopuszczalnej na danym odcinku drogi (dla danego rodzaju pojazdu) oznacza bowiem potencjalnie bezpieczną prędkość. O ile bowiem zachowanie prędkości odpowiadającej prędkości administracyjnie dopuszczalnej, to jest ustalonej w przepisach, znakiem drogowym lub w decyzji organu rejestrującego, samo przez się nie stanowi, iż kierowca zachował prędkość bezpieczną w rozumieniu przepisów prawa o ruchu drogowym, na drodze bowiem mogą *in concreto* panować takie warunki (np. atmosferyczne lub w zakresie natężenia ruchu), że nawet prędkość mniejsza od administracyjnie dozwolonej nie będzie zapewniała panowania nad pojazdem (zob. np. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 25 maja 1995 r., II KRN 52/95, OSNKW 1995, z. 11-12, poz. 82), o tyle budowanie takiej relacji w przeciwnym kierunku wydaje się możliwe jedynie teoretycznie (np. w odniesieniu do sytuacji zwiększenia prędkości ponad administracyjnie dopuszczalną przy wyprzedzaniu - w warunkach pełnej i niezakłóconej widoczności oraz przy braku pojazdów nadjeżdżających z naprzeciwka - pojazdu jadącego z prędkością poniżej administracyjnie dozwolonej ale doń zbliżonej). Po pierwsze bowiem, wyznaczenie prędkości administracyjnie dozwolonej, w szczególności tej określonej ustawowo w art. 20 p.r.d., jest rezultatem założenia, że tylko jazda z taką właśnie prędkością warunkuje zapewnienie należytego panowania nad pojazdem określonego rodzaju i na określonym obszarze, nawet w optymalnych warunkach. Za przyjęciem takiego założenia przemawia także treść art. 21 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 p.r.d., w świetle których to przepisów jeżeli szczególne warunki ruchu na drodze lub na jej odcinku

zapewniają zachowanie bezpieczeństwa ruchu nawet przy prędkości wyższej od określonej w art. 20 p.r.d., to jedynie organ zarządzający ruchem, mający świadomość takich uwarunkowań, może zwiększyć prędkość administracyjnie dopuszczalną. Po drugie, przekroczenie prędkości administracyjnie dopuszczalnej jest niebezpieczne dla większości statystycznych kierowców, a przepisy bezpieczeństwa w ruchu muszą być ustalane dla sytuacji typowych (por. R. Stefański : *Prawo o ruchu...*, *op. cit.*, s. 233).

To właśnie w nawiązaniu do zasady bezpieczeństwa określonej w art. 20 ust. 1 p.r.d. pełnomocnik słusznie wytknął Sądowi II instancji błędne ustalenie, że zachowanie przez oskarżonego prędkości (administracyjnie) dopuszczalnej nie gwarantowało uniknięcia wypadku w sytuacji, w której z niekwestionowanych przez Sąd II instancji opinii biegłych jednoznacznie wynika coś zgoła przeciwnego (pkt I.3 kasacji), a nadto mylne ustalenia co do tego, który z uczestników ruchu dopuścił się naruszenia zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym pozostającego w tzw. związku normatywnym z wypadkiem, co pociągnęło za sobą wadliwy wniosek co do możliwości przypisania oskarżonemu spowodowania wypadku w sytuacji, gdy z niekwestionowanych przez Sąd II instancji opinii biegłych jednoznacznie wynika, że gdyby oskarżony stosował się w krytycznym czasie do nakazu jazdy z prędkością nie wyższą od prędkości (administracyjnie) dopuszczalnej, wówczas do wypadku by nie doszło (pkt I.4 kasacji). Nie można wreszcie pełnomocnikowi odmówić racji także i co do tego, że wyrok Sądu *ad quem* obarczony jest tzw. błędem rozumowania (*error in iudicando*), nazywanym przez autora kasacji błędem w ocenie (błędem w ewaluacji), polegającym na niedostrzeganiu, iż skoro z niekwestionowanych przez Sąd II instancji opinii biegłych jednoznacznie wynika, że gdyby oskarżony stosował się w krytycznym czasie do nakazu jazdy z prędkością nie wyższą od prędkości (administracyjnie) dopuszczalnej, to do wypadku by nie doszło, w sposób konieczny pociąga to za sobą wniosek, że do wypadku doszło właśnie na skutek niezachowania przez oskarżonego tego właśnie nakazu (pkt I.5 kasacji). Do podniesionego przez pełnomocnika zagadnienia podjęcia przez oskarżonego błędnego manewru obronnego (pkt I.6 kasacji) Sąd kasacyjny przywiązuje nieco mniejszą wagę, albowiem - nie negując tego, że z opinii biegłych i okoliczności sprawy jednoznacznie wynika, iż manewrem prawidłowym była jazda na wprost połączona z maksymalnym hamowaniem - wykonanie przez M. K. w

sytuacji kolizyjnej manewrów odmiennych od optymalnych, a więc w rezultacie wadliwych, było już tylko pochodną błędu pierwotnego.

Zdaniem Sądu Najwyższego, od tego etapu postępowania, na którym poszczególne zespoły biegłych powołanych w niniejszej sprawie, uzgodniły stanowisko co do parametrów kluczowych dla tzw. rozliczenia czasoprzestrzennego przedmiotowego wypadku (w tym co do, opartego na wiedzy specjalnej, określenia prędkości z jaką jechał oskarżony M. K. i co do opartego także na tej wiedzy wyliczenia, czy – przy rozmaitych wariantach zachowania – poruszanie się przezeń z prędkością dozwoloną zapobiegłoby skutkowi), ustalenie tego, czy oskarżony ponosi odpowiedzialność za ten wypadek nie powinno nasuwać trudności. Z uwagi na realia tej sprawy przypomnieć należy, że niejednokrotnie (nie są to przy tym sytuacje stanowiące rzadkie wyjątki) współodpowiedzialnymi za występki określony w art. 177 § 1 lub 2 k.k. (to jest za spowodowanie wypadku drogowego) mogą być dwaj współuczestnicy ruchu, a czasem nawet większa ich liczba (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 listopada 2010 r., II KK 109/10, Lex Nr 62252 oraz aprobusującą glosę R.A.Stefańskiego, Pal. 2011, Nr 3-4, s. 144 i nast.). Warunkiem takiej właśnie oceny prawnej jest stwierdzenie, w odniesieniu do każdego z tych uczestników z osobna, po pierwsze tego, że w zarzuczalny sposób naruszył on, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu, po drugie tego, że pomiędzy jego zachowaniem a zaistniałym wypadkiem istnieje powiązanie przyczynowe oraz tego, że istnieje normatywna podstawa do przyjęcia, iż zachowanie uczestnika ruchu powiązane przyczynowo z wypadkiem zasługuje z kryminalno-politycznego punktu widzenia na ukaranie. Ten ostatni wyznacznik odpowiedzialności, oceniać należy według kryterium, w myśl którego przypisywalny jest tylko taki skutek, który został przez danego uczestnika ruchu spowodowany w wyniku sprowadzenia przezeń niedozwolonego niebezpieczeństwa (ryzyka) jego powstania albo istotnego zwiększenia ryzyka już istniejącego (a będącego np. wynikiem zachowania innego współuczestnika ruchu) – oczywiście w razie zrealizowania się tego właśnie niebezpieczeństwa (ryzyka) w postaci skutku spełniającego znamiona typu czynu określonego w art. 177 § 1 lub 2 k.k. Dodać należy, że uczestnik ruchu musi naruszyć tę regułę postępowania (w sferze odpowiedzialności za wypadki drogowe – tę zasadę bezpieczeństwa w ruchu), która miała zapobiec nastąpieniu skutku na tej drodze, na której skutek nastąpił.

W świetle takich właśnie założeń powinno przebiegać rozumowanie organu rozstrzygającego w przedmiocie odpowiedzialności M. K. Zaznaczyć przy tym należy, że zadaniem Sądu kasacyjnego w niniejszej sprawie (tak jak i uprzednio zadaniem Sądu Okręgowego i Sądu Rejonowego) nie było - w związku z działaniem zasady skargowości - wypowiedzenie się co do ewentualnego stopnia odpowiedzialności (współodpowiedzialności) za przedmiotowy wypadek innego uczestnika ruchu, to jest S. D. Tym ostatnim zagadnieniem zajmowano się w odrębnej sprawie, której wynik, zgodnie z zasadą samodzielności jurysdykcyjnej (art. 8 § 1 k.p.k.), nie mógł wiązać sądów orzekających w niniejszej sprawie. Nie oznacza to, rzecz jasna, że zachowanie S. D. - oskarżyciela posiłkowego, nie może i nie powinno być analizowane, ale w sposób samodzielny, przez sądy w niej orzekające, choćby w aspekcie tzw. współprzyczynienia się innego uczestnika ruchu (w świetle tego, co już zresztą zostało wyżej powiedziane). Powracając zatem do kwestii odpowiedzialności M. K. w takim aspekcie, w jakim mógł się nią zajmować Sąd kasacyjny, a więc tylko w granicach nadzwyczajnego środka zaskarżenia i zgłoszonych w nim zarzutów, stwierdzić należy, iż na etapie postępowania kasacyjnego w istocie tylko jedna kwestia podlegała analizie, a mianowicie to, czy w świetle koncepcji obiektywnego przypisania możliwe było przypisanie mu skutku spowodowania przedmiotowego wypadku drogowego. Sam bowiem fakt, iż oskarżony jechał z prędkością znacznie wyższą od administracyjnie dopuszczalnej, a więc naruszył zasadę bezpieczeństwa w ruchu określoną w art. 20 ust. 1 p.r.d., a nawet to, że zachowanie takie w płaszczyźnie empirycznej pozostawało w związku z tym wypadkiem, nie mogło być, i w istocie nie było, przynajmniej na tym etapie postępowania kwestionowane. W skardze kasacyjnej kontestowano natomiast stanowisko Sądu odwoławczego co do tego, iż „to nie reguła postępowania naruszona przez oskarżonego – a zatem zachowania prędkości administracyjnej (...) gwarantowała brak wystąpienia skutku w postaci zderzenia pojazdów” (s. 9 uzasadnienia wyroku tego Sądu), a więc, w istocie, pogląd Sądu *ad quem*, iż wyłączenie odpowiedzialności M. K. powinno nastąpić w związku z tym, że w realiach sprawy nie istnieją normatywne podstawy do obiektywnego przypisania skutku (s. 13 uzasadnienia wyroku tego Sądu). Zdaniem Sądu Najwyższego, argumenty zaprezentowane w tej mierze w kasacji zasługują na ich zaaprobowanie.

Należy przyznać rację autorowi kasacji co do tego, że skoro celem nakazu nieprzekraczania zakazu prędkości administracyjnie dopuszczalnej jest m.in. zapobieganie zderzeniom pojazdów będących w ruchu, to M. K. naruszył tę właśnie zasadę ostrożności (*in concreto* – zasadę bezpieczeństwa w ruchu), której przestrzeganie ma chronić przed takim skutkiem, jaki nastąpił w niniejszej sprawie (por. k. 14 uzasadnienia kasacji). Pozostaje zatem do rozstrzygnięcia kolejna kwestia, a mianowicie to, czy oskarżony swoim zachowaniem, opisanym w zarzucie aktu oskarżenia, w sposób znaczący zwiększył ryzyko wystąpienia skutku, stanowiącego znamię typu czynu zabronionego z art. 177 § 1 i 2 k.k. Jak to już bowiem wyżej wyjaśniono, odpowiedzialność za skutek uzasadnia jedynie takie przyczynienie się, które w sposób istotny zwiększa ryzyko wystąpienia tego skutku, który jest relewantny z punktu widzenia typizacji czynu. Dokonanie prawidłowych ocen co do tego, czy zachowanie oskarżonego w znaczący sposób zwiększyło ryzyko wystąpienia skutku ma szczególne znaczenie w sprawie, w której inny ze współuczestników ruchu także przyczynił się do jego wystąpienia, co przecież w niniejszej sprawie także nie jest – na tle ustalonego w niej stanu faktycznego – kwestionowane. Także i rozumowanie zaprezentowane w kasacji co do tego ostatniego zagadnienia zasługuje, zdaniem Sądu Najwyższego, na aprobatę. Jest ono bardzo obszernie uargumentowane, ale jego „esencja” zaprezentowana została w pkt 3 na k. 14 uzasadnienia skargi, w którym pełnomocnik zasadnie wywodzi, iż „nieprzestrzeganie przez oskarżonego nakazu nieprzekraczania prędkości administracyjnie dopuszczalnej pozostawało w rzeczowym związku z przedmiotowym wypadkiem drogowym, skoro wiadomo, że gdyby oskarżony stosował się w krytycznym czasie do tego nakazu, tj. jechał z prędkością nieprzekraczającą 60 km/h, do wypadku by nie doszło”. Istotnie, z uzgodnionych opinii wszystkich biegłych jednoznacznie wynika, że gdyby M. K. nie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu, określonej w art. 20 ust. 1 p.r.d., to jest gdyby poruszał się z prędkością nieprzekraczającą 60 km/h, wówczas do wypadku by nie doszło i to niezależnie od tego, czy oskarżony jechałby, hamując, na wprost bez zmiany kierunku jazdy, czy też jechałby po torze ruchu znaczonego śladami hamowania, a nawet wówczas, gdyby nie podjął żadnych tzw. manewrów obronnych, to jest jechał na wprost bez zmiany kierunku jazdy i nie hamując (k. 419-423 akt, uzgodniona opinia z dnia 20 listopada 2008 r. oraz k. 895-900 akt, uzgodniona opinia z dnia 15 stycznia 2011 r.). Konstrukcje prawne nie mogą prowadzić do wniosków

nieakceptowalnych z punktu widzenia zasad logiki i doświadczenia życiowego. Oceny prowadzone w oparciu o teoretyczne konstrukcje prawne muszą być społecznie zrozumiałe. Ocena, iż naruszenie zasady bezpieczeństwa w ruchu, polegającej na obowiązku zachowywania prędkości administracyjnie dozwolonej, nie tworzy normatywnej podstawy do przypisania osobie naruszającej tę zasadę (i to w sposób rażący, bowiem umyślnie i przy blisko 50% przekroczeniu prędkości) skutku za zaistniały wypadek w sytuacji, gdy w świetle opinii biegłych dostosowanie się do tej zasady zapobiegłoby skutkowi przy każdym dalszym wariacie zachowania oskarżonego, jest wręcz nie do zaakceptowania. Wyrażonego wyżej zapatrywania nie może zmienić fakt, iż w świetle ustalonego stanu faktycznego inny z uczestników ruchu współprzyczynił się (nawet w sposób istotny) do zaistnienia skutku. Nie jest bowiem wyłączona możliwość przyjęcia, iż dwaj uczestnicy ruchu, każdy z nich na drodze naruszenia innej reguły ostrożności, w nieakceptowalny sposób zwiększyli ryzyko powstania skutku w postaci wypadku. Podobny sposób rozumowania prezentowany już był przez Sąd Najwyższy, choć może bez tak silnego związania go z analizą koncepcji obiektywnego przypisania (ale już w okresie, gdy w orzecznictwie tego Sądu przyjmowano, iż dla przypisania odpowiedzialności za wypadek drogowy nie jest wystarczające stwierdzenie przyczynienia się określonej osoby do skutku relewantnego z punktu widzenia przepisu art. 177 § 1 lub 2 k.k. wyłącznie w płaszczyźnie empirycznej, gdyż przyczynienie to musi spełniać dodatkowe kryteria o charakterze normatywnym). Np. w postanowieniu z dnia 1 grudnia 2003 r., III KK 339/03, Lex Nr 83784, Sąd ten stwierdził, że „przepisy prawa o ruchu drogowym nakazują zachowanie przez kierowcę prędkości administracyjnie dozwolonej właśnie po to, aby mógł on dokonać manewrów obronnych przed ewentualnie zaistniałą na drodze przeszkodą”, a ponieważ „z opinii biegłego jednoznacznie wynika, iż gdyby kierujący pojazdem jechał z prędkością dozwoloną (60 km/h), to miałby możliwość zatrzymania samochodu przed torem ruchu roweru”, w konsekwencji „ten wypadek drogowy można niewątpliwie powiązać z poprzedzającym go naruszeniem przez oskarżonego przepisów prawa o ruchu drogowym”. Sąd Najwyższy zwrócił też uwagę w cytowanym wyżej wyroku na to, że „niezaprzeczalny fakt, iż pokrzywdzony przyczynił się do tego wypadku, zajeżdżając oskarżonemu drogę, nie zwalnia od odpowiedzialności oskarżonego”, gdyż zachowanie oskarżonego polegające na przekroczeniu prędkości administracyjnie dopuszczalnej „stworzyło i

istotnie zwiększyło prawnie nieakceptowalne niebezpieczeństwo dla ruchu drogowego i niebezpieczeństwo to objawiło się w postaci nastąpienia wypadku drogowego i śmierci rowerzysty”. Najistotniejsza jest jednak konkluzja końcowa postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 1 grudnia 2003 r., iż „w każdym wypadku zdarzeń tego rodzaju jedyną okolicznością wyłączającą odpowiedzialność byłoby ustalenie, iż niemożliwe byłoby uniknięcie kolizji i takich samych jej skutków, gdyby prowadzony pojazd poruszał się z prędkością administracyjnie dopuszczalną. Dotyczy to zresztą wszystkich wypadków administracyjnego ograniczenia tej prędkości”. Identyczna argumentacja przedstawiona została przez Sąd Najwyższy w postanowieniu z dnia 13 listopada 2008 r., III KK 202/08, Lex Nr 477902.

Odmienne wnioski co do istnienia normatywnych podstaw przypisania M. K. skutku za zaistniały wypadek, wysnute przez Sąd Okręgowy z przesłanek określonych w pkt a. oraz b. na k. 10 uzasadnienia wyroku tego Sądu, nie znajdują aprobaty Sądu kasacyjnego.

Rozumowanie Sądu *ad quem* związane z przesłanką z pkt b. zostało zasadnie podważone przez autora kasacji (na k. 13 *in fine*-14 uzasadnienia skargi), poprzez wskazanie, iż Sąd odwoławczy neguje karygodność charakteru przyczynienia się oskarżonego nie do tego skutku, który jest relewantny z punktu widzenia zespołu znamion występku spowodowania wypadku drogowego. Dla rozstrzygnięcia o odpowiedzialności karnej M. K. istotna jest bowiem, w świetle specjalistycznych wyliczeń poczynionych przez biegłych, odpowiedź na pytanie, czy gdyby oskarżony jechał z prędkością 60 km/h zdołałby uniknąć zderzenia z pojazdem pokrzywdzonego, nie zaś odpowiedź na pytanie, czy zdołałby zatrzymać swój pojazd przed torem jazdy pojazdu pokrzywdzonego (co w realiach czasoprzestrzennych niniejszej sprawy nie pokrywa się). Dodać należy, a do kwestii tej Sąd Najwyższy jeszcze powróci, że obliczenia dotyczące poruszania się przez oskarżonego po torze ruchu znacznym śladami hamowania związane są z wyborem przez oskarżonego obiektywnie wadliwego wariantu obronnego.

Również rozumowanie Sądu *ad quem* związane z przesłanką z pkt a. jest obarczone podobnym błędem. Sąd rozważa nie to, czy przy zachowaniu przez oskarżonego prędkości nakazanej zdołałby on uniknąć zderzenia z pojazdem pokrzywdzonego, ale to, czy niezachowanie przez M. K. prędkości nakazanej musiało doprowadzić do przecięcia się torów obu pojazdów. Po drugie, Sąd odwoławczy z jednej strony zakłada, że wyłącznie odpowiedzialny za skutek w

postaci przedmiotowego wypadku jest S. D., nie dostrzegając jednak, iż rozumowanie zaprezentowane w związku z przesłanką opisaną w pkt a. (uczynienie w realiach niniejszej sprawy decydującym elementem tego, czy teoretyczne wyliczenia prowadzą do nieuchronności przecięcia się torów poruszania obu pojazdów) musiałoby ewokować wniosek, iż także pokrzywdzonemu nie można przypisać skutku (albowiem bez żadnej reakcji ze strony któregośkolwiek z uczestników ruchu samochód prowadzony przez pokrzywdzonego zdołałby przejechać przed pojazdem oskarżonego i zjechać ze skrzyżowania; wyliczenie takie stawia w ogóle pod znakiem zapytania to, czy w ustalonym stanie faktycznym zasadnie założono naruszenie przez S. D. reguły przewidzianej w art. 25 ust. 1 p.r.d.). W tym miejscu przywołać należy wypowiedziany już we wcześniejszym fragmencie niniejszego uzasadnienia pogląd, iż stosowanie konstrukcji prawnych nie może prowadzić do wniosków nieakceptowalnych z punktu widzenia zasad logiki i doświadczenia życiowego. Konstrukcja, w której przy stwierdzeniu po stronie obu uczestników ruchu drogowego zarzucalnego i rażącego naruszenia reguł ostrożności i przy zmaterializowaniu się skutku w postaci wypadku drogowego, jednocześnie doszłoby do stwierdzenia, że żadna z nich nie zwiększyła w nieakceptowalny sposób ryzyka wystąpienia tego właśnie skutku (i w konsekwencji nikt nie odpowiada za ten wypadek), bowiem gdyby każda z nich konsekwentnie realizowała nieprawidłowe zachowanie i tak nie doszłoby do przecięcia się toru poruszania pojazdów, jest ze wskazanych wyżej powodów nieakceptowalna, a wolno stwierdzić, że wręcz paradoksalna. Po trzecie, wskazać trzeba, że rozumowanie Sądu *ad quem*, zaprezentowane na k. 10-11 uzasadnienia wyroku stanowi typowy przykład widzenia „wszystkiego z osobna”. Gdyby przez chwilę podzielić rozumowanie tego Sądu (oparte o przesłankę z punktu a. na k. 10) co do braku normatywnych podstaw przypisania M. K. skutku w postaci wypadku, bowiem to nie reguła ostrożności określona w art. 20 ust. 1 p.r.d. gwarantowała brak wystąpienia tego skutku, wówczas nieodzownym byłoby postawienie pytania, czy niebezpieczeństwo tego skutku nie zostało przypadkiem zrealizowane na innej drodze, a mianowicie błędnych manewrów tzw. obronnych podjętych przez tego oskarżonego. O tym, że manewry te z obiektywnego punktu widzenia były błędne, przekonuje treść opinii biegłych. We wcześniejszym fragmencie niniejszego uzasadnienia Sąd Najwyższy dał wyraz temu, że w sytuacji, gdy eksponuje się -

jako decydujące o przypisaniu M. K. skutku - naruszenie innej reguły bezpieczeństwa (tj. tej określonej w art. 20 ust. 1 p.r.d.), mniejszą wagę należy przykładać do tych błędów w technice prowadzenia pojazdu, które były niejako pochodną błędu pierwotnego. Nie oznacza to jednak, że zasadne jest całkowite usunięcie ich z pola widzenia. Bowiem przy zdyskwalifikowaniu naruszenia reguły zachowania prędkości bezpiecznej jako pozostającej w relacji nie tylko empirycznej, ale i normatywnej, ze skutkiem w postaci wypadku, z całą jaskrawością – i wówczas już nie jako drugoplanowe, ale jako pierwszoplanowe – jawiłoby się pytanie, czy w relacji takiej z tym skutkiem nie pozostaje w takim razie wybór manewru obronnego prowadzącego, w realiach sprawy, do swoistej „pogoni” po skrzyżowaniu pojazdu prowadzonego przez oskarżonego za pojazdem prowadzonym przez S. D. Rozumowanie Sądu *ad quem* zaprezentowane w tej kwestii na k. 11 uzasadnienia wyroku oparte jest na założeniu, iż nie można zarzucić naganności manewrów obronnych podjętych „w odpowiedzi na stwierdzoną sytuację zagrożenia”, stworzoną, jak stwierdza ten Sąd, przez innego uczestnika ruchu, albowiem także i przy poruszaniu się z prędkością administracyjnie dopuszczalną oskarżony mógłby dokonać wadliwych ocen co do możliwości zapobieżenia niebezpieczeństwu poprzez prosty manewr hamowania, niepołączony ze zmianą toru jazdy. Rzecz jednak po pierwsze w tym, iż – wbrew wywiadom tego Sądu – każdy w miarę doświadczony kierowca może, a przynajmniej powinien, prawidłowo ocenić, jadąc z typową dla terenu zabudowanego prędkością, czy jest w stanie zatrzymać pojazd np. przed pasami dla pieszych (czy skrzyżowaniem). Ocena taka ulega natomiast zakłóceniu w sytuacji gdy kierowca narusza w rażący sposób prędkość dopuszczalną, dlatego, że świadomość nieprawidłowości własnych zachowań zwiększa stres, sprzyja uleganiu tzw. panice, a w konsekwencji w znaczący sposób opóźnia reakcję psychomotoryczną w porównaniu z tą, która występuje w sytuacji typowej. Po drugie zaś w tym, że bez jakiegokolwiek wyjaśnienia pozostawił Sąd odwoławczy to, dlaczego zakłada, iż samą sytuację zagrożenia - mającą niejako usprawiedliwiać wybór nieadekwatnego w realiach sprawy manewru obronnego - wywołał li tylko pokrzywdzony i dlaczego jako czynnik nieistotny także dla samej sytuacji zagrożenia (a nie dla zaistniałego skutku) traktuje jazdę przez oskarżonego w rejonie skrzyżowania z prędkością znacznie przekraczającą dopuszczalną.

Podsumowując wszystkie dotychczasowe rozważania, Sąd Najwyższy stwierdza, że nie zasługuje na aprobatę pogląd Sądu *ad quem* co do tego, iż naruszenie tych reguł ostrożności, które pogwałcił M. K., nie daje normatywnych podstaw do przypisania mu skutku w postaci zaistniałego wypadku. Omówione wcześniej procesowe źródła prowadzące do tego błędnego poglądu ocenić należy jako rażące naruszenie prawa, które nie tylko mogło, ale i wręcz miało wpływ na treść prawomocnego orzeczenia.

Sąd Najwyższy nie widzi potrzeby szerszego, niż uczynione w toku dotychczasowego wywodu, ustosunkowywania się do zarzutu oznaczonego w części dyspozytywnej kasacji punktem 3. Jak już bowiem była o tym mowa, także i w części kasacji nawiązującej do tego właśnie zarzutu, pełnomocnik kontestował – tylko od innej strony – prawidłowość poglądu wyrażonego przez Sąd odwoławczy w kwestii zasadności obiektywnego przypisania M. K. odpowiedzialności za skutek w postaci przedmiotowego wypadku drogowego.

W związku z zarzutem podniesionym w pkt 2. części dyspozytywnej kasacji wystarczające, na użytek niniejszego uzasadnienia, są dwa stwierdzenia. Po pierwsze, że pełnomocnik od czysto teoretycznej strony miał rację co do tego, że to nie biegli z zakresu ruchu drogowego i techniki jazdy (samodzielnie) ale biegli z zakresu medycyny sądowej dysponują wiadomościami specjalnymi do wydawania opinii w kwestii rodzaju obrażeń odniesionych przez osoby uczestniczące w wypadku drogowym lub rodzaju obrażeń, które osoby w nim uczestniczące mogłyby odnieść przy założeniu innej dynamiki tego wypadku (w odniesieniu do ustalania okoliczności tego ostatniego rodzaju typowym jest jednak powoływanie tzw. opinii kompleksowej lub opinii uzgodnionej między biegłymi z zakresu medycyny sądowej a biegłymi z zakresu dynamiki ruchu drogowego, albowiem do ich wyjaśnienia niezbędne mogą być wiadomości specjalne z zakresu obu tych dziedzin wiedzy). Po drugie, że rozpoznanie uchybienia opisanego w tym punkcie kasacji należy uznać za przedwczesne, a nawet za bezprzedmiotowe dla dalszego toku postępowania (art. 436 w zw. z art. 518 k.p.k.). Rozpatrywanie materii opisywanej na k. 17-20 uzasadnienia kasacji traci bowiem rację bytu przy takim poglądzie na metodę ustalania powiązań empirycznych i normatywnych między ustalonym zachowaniem oskarżonego a skutkiem w postaci wypadku, za jakim opowiedział się Sąd Najwyższy. Miał zatem rację Sąd *a quo*, gdy stwierdził swego czasu, że dopuszczanie dowodu z opinii specjalistycznej w celu ustalenia, czy w sytuacji

rozwijania przez samochód prowadzony przez oskarżonego prędkości administracyjnie dozwolonej skutki dla pokrzywdzonych byłyby takie same jak te, które stwierdzono w niniejszej sprawie (to jest przy zderzeniu z pojazdem jadącym z prędkością o blisko 50 % wyższą), dezaktualizuje się wobec stwierdzenia biegłych, iż przy prędkości 60 km/h w ogóle nie doszłoby do zderzenia z samochodem prowadzonym przez pokrzywdzonego, a w konsekwencji osoby znajdujące się w tym samochodzie nie mogłyby doznać jakichkolwiek obrażeń ciała (por. k. 20-21 uzasadnienia wyroku Sądu Rejonowego).

Z wszystkich opisanych wyżej przyczyn, Sąd Najwyższy rozstrzygnął jak w części dyspozytywnej wyroku. Przy ponownym rozpoznaniu sprawy w postępowaniu odwoławczym Sąd Okręgowy powinien respektować zapatrywania prawne Sądu Najwyższego wyrażone w niniejszym wyroku, a dotyczące okoliczności relewantnych dla ustalania powiązań empirycznych i normatywnych pomiędzy zasadą bezpieczeństwa ruchu drogowego, określoną w art. 20 ust. 1 p.r.d., a skutkiem w postaci zaistnienia wypadku drogowego (art. 442 § 3 k.p.k. w zw. z art. 518 k.p.k.).

Treść przepisu art. 527 § 4 k.p.k. determinowała zwrot oskarżycielowi posiłkowemu kwoty uiszczonej przezeń tytułem opłaty od kasacji.