



Sygn. akt III KK 160/21

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 30 marca 2022 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Andrzej Stępka (przewodniczący)

SSN Jerzy Grubba (sprawozdawca)

SSN Eugeniusz Wildowicz

Protokolant Klaudia Binienda

przy udziale prokuratora Prokuratury Krajowej Grzegorza Krysmanna,
w sprawie **A. G.**

oskarżonego z art. 177 § 2 k.k.

po rozpoznaniu w Izbie Karnej na rozprawie

w dniu 30 marca 2022 r.,

kasacji, wniesionej przez pełnomocnika oskarżycielki posiłkowej

od wyroku Sądu Okręgowego w Bydgoszczy

z dnia 21 grudnia 2020 r., sygn. akt IV Ka 422/20,

zmieniającego wyrok Sądu Rejonowego w Świeciu

z dnia 5 lutego 2020 r., sygn. akt II K 438/19,

**uchyła zaskarżony wyrok i przekazuje sprawę do ponownego
rozpoznania Sądowi Okręgowemu w Bydgoszczy w
postępowaniu odwoławczym.**

UZASADNIENIE

A. G. stanął pod zarzutem tego, że:

- w dniu 30 października 2018 roku około godziny 23:51, w G. gmina Ś., na drodze krajowej nr [...], kierując ciągnikiem siodłowym S. numer rejestracyjny [...] wraz z naczepą P. o numerze rejestracyjnym [...], umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, w ten sposób, że prowadził zespół ww. pojazdów przekraczając dopuszczalną w myśl art. 20 ust. 3 pkt 2 lit. b ustawy Prawo o ruchu drogowym prędkość o 13 km/h, a następnie nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób że nie zachował należytej ostrożności i podjął niewłaściwy manewr hamowania ze zjazdem w lewo podczas wymijania się z nadjeżdżającym z przeciwka pojazdem F. numer rejestracyjny [...] kierowanym przez S. B., co skutkowało zderzeniem się ciągnika siodłowego S. z samochodem F. na pasie ruchu właściwym dla kierunku ruchu samochodu F., powodując tym samym nieumyślnie wypadek, w wyniku którego kierujący F. B. doznał urazu wielonarządowego skutkującego jego śmiercią na miejscu zdarzenia, tj. o czyn z art. 177 § 2 k.k.

Sąd Rejonowy w Świeciu wyrokiem z dnia 5 lutego 2020 r. w sprawie II K 438/19 uznał oskarżonego za winnego popełnienia zarzucanego mu czynu i za to skazał go na karę 10 miesięcy pozbawienia wolności, której wykonanie warunkowo zawiesił na okres próby wynoszący 2 lata. Na podstawie art. 42 § 1 k.k. orzeczono wobec oskarżonego zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych na okres 2 lat, a na podst. art. 46 § 1 k.k. zadośćuczynienie na rzecz oskarżycielki posiłkowej w kwocie 10.000 zł.

Apelację od tego wyroku wniósł obrońca A. G. zarzucając w niej:

1) obrazę przepisów postępowania mającą istotny wpływ na treść orzeczenia, a mianowicie naruszenie art. 7 k.p.k. w zw. z art. 201 k.p.k. poprzez dowolną ocenę materiału dowodowego polegającą na niezgodnej z zasadami doświadczenia życiowego oraz zasadom logiki ocenie dowodu w postaci opinii biegłego W. S. i przyjęcie, że opinia pisemna z dnia 27 maja 2019 roku oraz opinia ustna uzupełniająca z dnia 6 grudnia 2019 roku jest jasna, pełna, niesprzeczna, rzeczowa, zasługująca na wiarę w całości oraz przyjęcie tejże opinii za podstawę orzeczenia

co doprowadziło w konsekwencji do wadliwego uznania przez Sąd, że oskarżony wypełnił znamiona przestępstwa z art. 177 § 2 k.k., w sytuacji gdy opinia jest:

a. nielogiczna – w zakresie w jakim biegły wskazał, że zachowanie oskarżonego, w tym prędkość z jaką się poruszał, doprowadziło do wypadku, przy jednoczesnym stanowczym stwierdzeniu w treści ustnej opinii uzupełniającej na rozprawie w dniu 6 grudnia 2019 roku, że gdyby kierujący samochodem F. nie przekroczył linii podwójnej ciągłej (vide: nie wyprzedzał w miejscu niedozwolonym w nocy) to do wypadku w ogóle by nie doszło;

b. nielogiczna – w zakresie w jakim biegły wskazuje, że nie da się ustalić prędkości z jaką poruszał się pojazd F., a jednocześnie dokonuje bezpodstawnego założenia, że prędkość ta wynosiła 90 km/h (przyjęto administracyjnie dopuszczalną dla pojazdu osobowego), nie odnosząc się w tym miejscu do faktu, że pojazd ów w tym czasie wykonywał manewr wyprzedzania z czym wiąże się charakterystyczne przyśpieszenie, co doprowadziło do błędnego wniosku, że gdyby oskarżony poruszał się z prędkością 70 km/h i podjął manewr hamowania w miejscu jak dotychczas, to oskarżony zatrzymałby się przed późniejszym miejscem zderzenia się;

c. nielogiczna i niepełna – w zakresie w jakim biegły wskazuje, że nie da się ustalić prędkości z jaką poruszał się pojazd F., pomijając informację znajdującą się w zgromadzonym materiale dowodowym, że w chwili zdarzenia wskazówka prędkościomierza pojazdu osobowego zatrzymała się na prędkości 140 km/h, co doprowadziło do wadliwych i rażąco dowolnych, tendencyjnych pomiarów w celu wykazania hipotezy, że gdyby oskarżony poruszał się z prędkością 70 km/h i podjął manewr hamowania w miejscu jak dotychczas, to oskarżony zatrzymałby się przed późniejszym miejscem zderzenia się;

d. niepełna – w zakresie w jakim, biegły nie odnosi się do spowodowanej wyłącznie przez kierującego pojazdem marki F. sytuacji stanu bezpośredniego zagrożenia życia oskarżonego, pomijając fakt podjętego przez oskarżonego manewru obronnego w celu ratowania swojego życia;

e. niepełna – w zakresie w jakim biegły całkowicie pomija niebezpieczeństwo jakie wiąże się z hamowaniem pojazdem ciężarowym bez załadunku, przyznając

bezpośrednio w treści opinii uzupełniającej, że nie zna zasad szkolenia kierowców samochodów ciężarowych;

f. nielogiczna i wewnętrznie sprzeczna – w zakresie w jakim biegły post factum ocenia manewr obronny oskarżonego, stosując zasady prawa o ruchu drogowym dotyczące zasad bezpiecznego wymijania, uznając że oskarżony powinien był skręcić w prawo, pomijając fakt, że w miejscu zdarzenia znajdowały się metalowe barierki przy jednoczesnym stwierdzeniu na dalszym etapie (w uzupełniającej opinii ustnej), iż nie można wykluczyć, że gdyby kierujący ciągnikiem siodłowym podjął manewr skrętu w prawo to przy gwałtownym podjęciu tego manewru mógł uderzyć w barierki;

g. wewnętrznie sprzeczna – w zakresie w jakim biegły przyjmuje, że oskarżony, z jednej strony naruszył zasady dotyczące wymijania pojazdów, a z drugiej, że pojazd marki F. wykonywał w miejscu niedozwolonym manewr wyprzedzania innego pojazdu lub, jak wskazał biegły w opinii uzupełniającej, więcej niż jednego pojazdu, co prowadzi do wniosku, że skoro nie ukończył manewru wyprzedzania, to nie jest logicznym przyjęcie, że pojazdy się w normalnych okolicznościach „wymijały”, co uniemożliwia odwoływanie się do zasad prawidłowego wymijania w taki sposób, jak dokonał tego biegły tj. bez uwzględniania rzeczywistych warunków z jakimi mierzył się oskarżony;

h. nielogiczna – w zakresie w jakim biegły przyjął, że oskarżony powinien był hamować, gdy tylko zauważył zbliżający się jego pasem z naprzeciwka pojazd, podczas gdy stan zagrożenia powstał zaledwie 2 sekundy przed zderzeniem tj. w momencie, gdy oskarżony (po tym jak najpierw skręcił lekko w prawo) zorientował się, że kierujący F. zmierza bezpośrednio w jego stronę.

2) obrazę przepisów postępowania mającą wpływ na treść orzeczenia, a mianowicie przepisu art. 201 k.p.k. poprzez oddalenie wniosku obrony oskarżonego o przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych w oparciu o przedłożoną obszerną opinię prywatną biegłego sądowego mgr inż. P. S. w sytuacji, gdy Sąd przy ocenie materiału dowodowego poprzestał jedynie na przytaczaniu tez głoszonych przez biegłego sądowego powołanego w sprawie, bez możliwości weryfikacji ich treści merytorycznej przez osobę czy instytut posiadający w tym zakresie wiadomości specjalne w sytuacji, gdy treść

opinii prywatnej była merytorycznie rozbudowana i udokumentowana, a wnioski w niej zawarte odmienne od wniosków biegłego sądowego, które zakwalifikować należy do niepełnych i wewnętrznie sprzecznych – co niewątpliwie miało istotny wpływ na wynik sprawy, bowiem pozwoliłoby na uznanie, że brak związku przyczynowego pomiędzy zachowaniem oskarżonego, a zaistniałym zdarzeniem, a co za tym idzie, że oskarżony swym zachowaniem nie wypełnił znamion przestępstwa z art. 177 § 2 k.k.;

3) obrazę przepisów postępowania mającą wpływ na treść orzeczenia, a mianowicie przepisu art. 170 § 1 pkt 1 k.p.k. polegającą na bezzasadnym oddaleniu wniosku oskarżonego o przesłuchanie w charakterze świadka mgr inż. P. S. biegłego w zakresie rekonstrukcji wypadków drogowych, który posiada oprócz uprawnień rzeczoznawcy samochodowego również uprawnienia biegłego sądowego (wpisanego na listę biegłych sądowych w SO w G.), który w sposób merytoryczny i rzeczowy odniósł się w treści sporządzonej opinii prywatnej do wątpliwości wobec hipotezy i przypuszczeń przedstawionych przez biegłego sądowego W. S. co do kluczowych dla sprawy okoliczności wypadku – co niewątpliwie miało istotny wpływ na wynik sprawy, bowiem pozwoliłoby na uznanie, że zachowanie oskarżonego nie miało wpływu na zaistniałe zdarzenie, a co za tym idzie, że oskarżony swym zachowaniem nie wypełnił znamion przestępstwa z art. 177 § 2 k.k.;

4) obrazę przepisów postępowania mającą istotny wpływ na treść orzeczenia, a mianowicie naruszenie art. 7 k.p.k. poprzez dokonanie dowolnej oceny dowodów polegającej na bezkrytycznym przyjęciu wobec ograniczonego materiału dowodowego hipotez i przypuszczeń przedstawionych wyłącznie przez biegłego sądowego W. S. co do istotnych okoliczności wypadku w szczególności uznaniem za możliwe zatrzymanie pojazdu przez oskarżonego przed miejscem zderzenia w sytuacji, gdy nie ustalono rzeczywistej prędkości pojazdu F., a także prędkości z jaką poruszał się oskarżony, bowiem jak wskazano w opinii technicznej [...] prędkość samochodu przed rozpoczęciem hamowania wynosiła 78 km/h, przy czym wartość ta zgodnie z obowiązującymi przepisami winna uwzględniać tolerancję +/- 6 km/h, co prowadzi do wniosku, że oskarżony mógł poruszać się z

prędkością zbliżoną do 70 km/h, a jego zachowanie nie miało wpływu na zdarzenie drogowe.

5) obrazę przepisów postępowania mającą istotny wpływ na treść orzeczenia, a mianowicie naruszenie art. 7 k.p.k. poprzez dowolną ocenę materiału dowodowego polegającą na niezgodnej z zasadami doświadczenia życiowego oraz zasadom logiki ocenie dowodów z zeznań świadków K. M., K. M.1 i A. L., z których jednoznacznie wynika, że oskarżony najpierw skręcił lekko w prawo, następnie gwałtownie w lewo, co prowadzi do wniosku, że oskarżony w pierwszej chwili robił miejsce dla kierującego pojazdem F., aby ten mógł ukończyć manewr wyprzedzania, a następnie gdy zorientował się, że kierujący zmierza prosto w niego, gwałtownie odbił w lewo próbując uniknąć wypadku, co prowadzi do wniosku, że to wyłącznie zachowanie drugiego kierowcy miało bezpośredni wpływ na zaistniałe zdarzenie.

Powyższe doprowadziło w konsekwencji do rażących błędów w ustaleniach faktycznych przyjętych za podstawę orzeczenia, mających wpływ na treść orzeczenia, polegających na uznaniu przez Sąd, że:

a. oskarżony popełnił zarzucany mu czyn, podczas gdy brak jest wystarczających i jednoznacznych dowodów świadczących o winie oskarżonego, co w konsekwencji doprowadziło do jego bezpodstawnego skazania,

b. oskarżony swoim zachowaniem naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym w taki sposób, że wypełnił znamiona przestępstwa z art. 177 § 2 k.k., podczas gdy wypadek wystąpił z wyłącznej winy kierującego pojazdem F., gdyż zarówno podjęty manewr obronny oskarżonego (wskutek rażąco nieprawidłowego zachowania drugiego kierującego), jak i prędkość, z którą oskarżony się poruszał wskazują na brak związku przyczynowego zachowania oskarżonego z zaistniałym wypadkiem drogowym,

c. od oskarżonego, jako osoby, której życie jest w niebezpieczeństwie z powodu zachowania innego uczestnika ruchu drogowego, należy wymagać, aby biernie oczekiwał na to, że zagrażający mu manewr zostanie skorygowany, a próba ratowania życia w postaci manewru obronnego wskutek niezawinionego zdarzenia drogowego uznawana jest za zachowanie wypełniające znamiona przestępstwa z art. 177 § 2 k.k.,

d. oskarżony wymijał się z nadjeżdżającym z naprzeciwka kierującym pojazdem marki F., a nieprawidłowość dotyczyła nietrzymania się prawej strony jezdni, podczas gdy w rzeczywistości pojazd marki F. nie wykonywał manewru wymijania, a manewr wyprzedzania w miejscu niedozwolonym i jadąc wprost na oskarżonego zmusił go do podjęcia manewru obronnego przez zjechanie najpierw lekko w prawo, następnie ostro w kierunku lewej strony jezdni, gdzie doszło do zderzenia pojazdów,

e. gdyby oskarżony poruszał się z prędkością 70 km/h i podjął manewr hamowania w miejscu jak dotychczas, to oskarżony zatrzymałby się przed późniejszym miejscem zderzenia, w sytuacji, gdy nie ustalono w sprawie prędkości z jaką nadjeżdżał z naprzeciwka pojazd F. – co jest niezbędne dla takich jednoznacznych twierdzeń, a zgodnie ze zgromadzonym materiałem dowodowym w chwili zdarzenia wskazówka prędkościomierza pojazdu osobowego zatrzymała się na prędkości 140 km/h (co zostało pominięte),

f. kierujący pojazdem marki F. poruszał się z niewiarygodnie niską prędkością 90 km/h w trakcie wyprzedzania innego bądź kilku innych pojazdów na podstawie wyłącznie opinii biegłego W. S., który po prostu taką prędkość bez żadnego uzasadnienia przyjął, co jest w istocie niemożliwe z uwagi na charakterystyczne przyśpieszenie pojazdu, który wykonuje manewr wyprzedzania,

g. podjęcie manewru skrętu w prawo doprowadziłoby do uniknięcia zderzenia pojazdów, podczas gdy kierujący pojazdem F. w chwili zdarzenia nie ukończył manewru wyprzedzania, a więc nie powrócił na swój pas i w chwili zderzenia tylną częścią lewego boku nadwozia dalej znajdował się jeszcze na pasie oskarżonego,

h. przyjęcia, że oskarżony swoją „naganną postawą” udowodnił, że należy go wyeliminować spośród osób prowadzących pojazdy ciężarowe na okres 2 lat, w tym uznanie, że oskarżony zagraża bezpieczeństwu w komunikacji, podczas gdy oskarżony, jako zawodowy kierowca, nigdy nie spowodował żadnego wypadku, a w niniejszej sprawie, w sytuacji zagrożenia, wykonał manewr obrony wskutek rażąco nieprawidłowego zachowania kierującego pojazdem F.

Nadto, z daleko idącej ostrożności, wyłącznie na wypadek nieuwzględnienia przez Sąd powyższych zarzutów,

6) rażąco niewspółmierność zastosowanego wobec oskarżonego środka karnego poprzez orzeczenie na podstawie art. 42 § 1 k.k. zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych kategorii C w sytuacji, gdy oskarżony jako zawodowy kierowca, nigdy nie spowodował żadnego wypadku, a w niniejszej sprawie w sytuacji zagrożenia wykonał manewr obrony wskutek rażąco nieprawidłowego zachowania kierującego pojazdem F.;

7) naruszenie przepisów prawa materialnego tj. art. 46 § 1 k.k. poprzez jego zastosowanie i zasądzenie od oskarżonego na rzecz oskarżycielki posiłkowej zadośćuczynienia w kwocie 10 000 zł, podczas gdy okoliczności niniejszej sprawy nie wskazują, aby zasadnym w niniejszej sprawie było nałożenie obowiązku zadośćuczynienia na rzecz Pokrzywdzonego w jakiegokolwiek kwocie.

Wskazując na powyższe skarżący wniósł o:

1. przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego do spraw rekonstrukcji wypadków drogowych lub opinii sporządzonej przez Instytut Ekspertyz Sądowych na okoliczność:

a. ustalenia przyczyny wypadku z dnia 30 października 2018 roku i udzielenie odpowiedzi na pytanie czy zachowanie kierującego pojazdem F. było prawidłowe, a jeśli nie to na czym polegało naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym i jaki miało to wpływ na sytuację drogową w jakiej znalazł się oskarżony?

b. ustalenia – przy pomocy biomechanicznej symulacji komputerowej prędkości początkowej oraz prędkości kolizyjnej kierującego pojazdem F. oraz prędkości początkowej i kolizyjnej oskarżonego?

c. udzielenia odpowiedzi na pytanie czy oskarżony znajdował się w sytuacji bezpośredniego zagrożenia życia? Jeśli tak, to w jaki sposób należy oceniać podjęty manewr skrętu „najpierw lekko w prawo, a następnie ostro w lewo”, czy manewr pozostaje w związku przyczynowym ze zdarzeniem oraz sytuacją w jakiej znalazł się oskarżony? Czy z uwagi na fakt, że pojazd F. w chwili zdarzenia znajdował się na pasie oskarżonego, do zdarzenia niezależnie od przyjętego manewru by doszło?

d. udzielenia odpowiedzi na pytanie, czy oskarżony miał możliwość uniknięcia wypadku drogowego? A uwzględniając obecność po prawej stronie drogi

barier, czy podjęty przez niego manewr obronny mógł doprowadzić do uniknięcia wypadku?

e. udzielenie odpowiedzi na prędkość z jaką poruszał się oskarżony ustalona w przedziale od 72 km/h do 83 km/h pozostawałaby w adekwatnym związku przyczynowym z wypadkiem? Czy z uwagi na zachowanie kierującego pojazdem F., prędkość oskarżonego nie miała dla zdarzenia znaczenia?

2. zmianę zaskarżonego wyroku poprzez uniewinnienie oskarżonego od zarzucanego mu aktu oskarżenia czynu;

ewentualnie

3. na podstawie art. 17 § 1 pkt. 1 k.p.k. o uchylenie zaskarżonego wyroku oraz o jego zmianę poprzez umorzenie niniejszego postępowania;

ewentualnie

4. uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do rozpoznania przez Sąd I instancji.

Sąd Okręgowy w Bydgoszczy wyrokiem z dnia 21 grudnia 2020r. w sprawie IV Ka 422/20 zmienił zaskarżony wyrok i uniewinnił oskarżonego od popełnienia przypisanego mu czynu.

Kasację od tego wyroku złożyła pełnomocnik oskarżycielki posiłkowej podnosząc w niej zarzuty:

I. rażącego i mającego istotny wpływ na treść orzeczenia naruszenie prawa procesowego, a mianowicie:

1. art. 424 § 1 pkt 1 k.p.k. i art. 437 § 2 k.p.k. w zw. z art. 7 k.p.k. przez:

a. niespełnienie wymogów właściwych dla uzasadnienia wyroku wyznaczonych dyspozycją art. 424 § 1 pkt 1 k.p.k. przez ograniczenie się przez Sąd II instancji jedynie do reguł uzasadnienia określonych w art. 457 § 3 k.p.k., podczas gdy orzeczenie Sądu II instancji miało charakter reformatoryjny, ponieważ Sąd dokonał oceny dowodów sprzecznej z zasadami prawidłowego rozumowania oraz wskazania wiedzy i doświadczenia życiowego, co w konsekwencji doprowadziło do przyjęcia wadliwych, nowych, odmiennych ustaleń faktycznych, aniżeli przyjętych przez Sąd I instancji, prowadzących w istocie do wytworzenia nowego stanu faktycznego (odmiennej rekonstrukcji wypadku) nieznajdującego

oparcia w zgromadzonych dowodach, a następnie orzekł odmiennie co do istoty, zmienił wyrok Sądu I instancji i uniewinnił oskarżonego od popełnienia przestępstwa z art. 177 § 2 k.k.,

b. orzeczenie odmiennie co do istoty przez Sąd II instancji, przy jednoczesnym niewskazaniu przesłanek orzeczenia wyznaczonych dyspozycją art. 424 § 1 pkt 1 k.p.k., albowiem Sąd II instancji nie odniósł się do wszystkich faktów i dowodów zgromadzonych w sprawie, nie wyjaśnił dlaczego wyjaśnienia oskarżonego uznał za wiarygodne, podczas gdy Sąd I instancji uznał wyjaśnienia za wiarygodne tylko w niewielkim zakresie, jak również nie wskazał dlaczego dokonał całkowicie odmiennych ustaleń aniżeli Sąd I instancji, poza przyjęciem bezpodstawnych hipotez, nieznajdujących oparcia w materiale dowodowym oraz nie wykazał, że Sąd I instancji dopuścił się jakichkolwiek błędów w ocenie dowodów, podczas gdy z uwagi na przejęcie funkcji orzeczniczych, Sąd II instancji winien zachować się jak Sąd I instancji, nie zaś ograniczyć się do lakonicznego zaprzeczenia prawidłowości ustaleń poczynionych przez Sąd I instancji – co przejawia się w rażącym i mającym istotny wpływ na treść orzeczenia naruszeniu:

2. art. 7 k.p.k. w zw. z art. 410 k.p.k. w zw. z art. 437 § 2 k.p.k. przez dokonanie całkowicie dowolnej, sprzecznej z zasadami doświadczenia życiowego, nielogicznej oraz wybiórczej oceny dowodów prowadzącej do przyjęcia błędnych ustaleń faktycznych, całkowicie odmiennych aniżeli dokonanych przez Sąd I instancji, polegających na wadliwym przyjęciu, że:

a. pomiędzy zachowaniem oskarżonego polegającym na przekroczeniu dopuszczalnej – w myśl art. 20 ust. 3 pkt 2 lit. b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2020 r., poz. 110 ze zm.) – prędkości o 13 km/h a zaistniałym wypadkiem nie zachodzi związek przyczynowy, opierając się na błędnej, oderwanej od stanu faktycznego sprawy hipotezie, polegającej na uznaniu, że gdyby pokrzywdzony nie skręcił na swój pas ruchu, a oskarżony jechał z dopuszczalnie administracyjnie prędkością, to i tak do zderzenia pojazdów by doszło, przy całkowitym pominięciu niezwykle istotnego fragmentu opinii biegłego W. S. (str. 14 pisemnej opinii biegłego), którą to opinię Sąd II instancji uznał za jasną, pełną, rzetelną i wiarygodną, zgodnie z którym bezpośrednio przed wypadkiem drogowym samochód osobowy wykonał manewr skrętu w prawo

powracając przodem i prawym bokiem nadwozia na swój pas ruchu, natomiast tylną częścią lewego boku nadwozia znajdował się jeszcze na lewym pasie ruchu i doszło do zderzenia się lewej części przodu samochodu osobowego ze środkową częścią przodu ciągnika siodłowego, która to hipoteza rzutuje na kolejne rażące uchybienia Sądu II instancji, budującego stan faktyczny w oparciu o nią;

b. pomiędzy zachowaniem oskarżonego polegającym na przekroczeniu dopuszczalnej – w myśl art. 20 ust. 3 pkt 2 lit.b p.r.d. — prędkości o 13 km/h a zaistniałym wypadkiem nie zachodzi związek przyczynowy, przy całkowitym pominięciu niezwykle istotnych fragmentów pisemnej opinii biegłego W. S. oraz uzupełniających opinii ustnych ww. biegłego, które to opinie Sąd II instancji uznał za jasne, pełne, rzetelne i wiarygodne, zgodnie z którymi:

1. „kierujący ciągnikiem siodłowym poruszając się z prędkością administracyjnie dopuszczalną i wykonując manewry zgodnie z przepisami ruchu drogowego miał możliwość uniknięcia zdarzenia” (uzupełniająca ustna opinia biegłego w toku postępowania przed Sądem II instancji),
2. „z przeprowadzonych obliczeń wynika, że gdyby zespół pojazdów ciężarowych przed wypadkiem drogowym poruszał się z prędkością maksymalnie administracyjnie dopuszczalną na tym odcinku drogi dla pojazdów ciężarowych, tj. 70 km/h i manewr hamowania kierujący tym pojazdem podjął w miejscu na drodze, jak podczas wypadku drogowego, to kierujący tym zespołem pojazdów zatrzymałby się przed późniejszym miejscem zdarzenia” (str. 18 pisemnej opinii biegłego),
3. „w analizowanym przypadku, gdyby kierujący zespołem pojazdów poruszał się nawet z prędkością oszacowaną, tj. 83 km/h, natomiast kierujący tymi pojazdami ciężarowymi zjechał w prawo do prawej krawędzi jezdni lub możliwie blisko prawej krawędzi asfaltowej nawierzchni drogi to uniknąłby zderzenia się z nadjeżdżającym z przeciwka samochodem osobowym” (str. 18 pisemnej opinii biegłego),
4. „gdyby przed wypadkiem drogowym kierujący ciągnikiem siodłowym z naczepą poruszał się z prędkością maksymalnie administracyjnie dopuszczalną dla tego rodzaju pojazdów poza obszarem zabudowanym, tj.

70 km/h lub z prędkością oszacowaną, tj. 83 km/h i podjąłby manewr hamowania ze zjazdem w prawo nawet z opóźnieniem jak podczas wypadku drogowego to uniknąłby zderzenia z nadjeżdżającym z przeciwka pojazdem” (str. 18 pisemnej opinii biegłego),

5. „droga jaka niezbędna była na zatrzymanie ciągnika siodłowego S. z naczepą P. poruszającego się z prędkością maksymalnie administracyjnie dopuszczalną, dla tego rodzaju pojazdów, poza obszarem zabudowanym, tj. ok. 70 km/h, liczona łącznie z drogą przebytą w czasie reakcji kierującego i pneumatycznego układu hamulcowego, wynosiła ok. 61,6 m” (str. 17 pisemnej opinii biegłego),
6. „droga jaka niezbędna była na zatrzymanie ciągnika siodłowego S. z naczepą poruszającego się z prędkością oszacowaną, tj. ok. 83 km/h. liczona łącznie z drogą przebytą w czasie reakcji kierującego i pneumatycznego układu hamulcowego, wynosiła ok. 80,1 m” (str. 17 pisemnej opinii biegłego),
7. „do uniknięcia wypadku wystarczające byłoby nawet nie hamowanie jednakże zjazd do prawej krawędzi jezdni lub asfaltowej nawierzchni drogi, gdyby zespół pojazdów poruszał się tak jak podczas wypadku, czyli z prędkością 83 km/h” (uzupełniająca ustna opinia biegłego w toku postępowania przed Sądem I instancji),

- co winno prowadzić Sąd II instancji do konstatacji, że zaistniałe zderzenie stanowiło normalne, typowe następstwo zachowania się oskarżonego polegającego na przekroczeniu dopuszczalnej administracyjnie prędkości w porze nocnej i wykonaniu nieprawidłowego manewru, które to zachowanie stwarzało, a co najmniej istotnie zwiększało poziom prawdopodobieństwa wystąpienia wypadku, zwłaszcza że oskarżony miał możliwość uniknięcia zderzenia i wykonania prawidłowych manewrów przy prędkości z jaką się poruszał, co przemawia za możliwością obiektywnego przypisania skutku, a nie do przyjęcia przez Sąd II instancji wewnętrznie sprzecznych wniosków, tj. „gdyby pokrzywdzony pozostał na lewym pasie ruchu to manewr podjęty przez oskarżonego byłby prawidłowy i mógłby pozwolić mu uniknięcia wypadku”, przy jednoczesnym stwierdzeniu, że

„nawet gdyby oskarżony jechał z dopuszczalną administracyjnie prędkością, a pokrzywdzony nie skręcił na swój pas ruchu to i tak do zderzenia pojazdów by doszło – co przecież jest oczywiste”;

c. oskarżonemu nie można postawić zarzutu, że powinien przewidzieć późniejsze zachowanie pokrzywdzonego, które finalnie doprowadziło do wypadku, a reagował na zachowanie, które bezpośrednio do tego wypadku prowadziło, przy czym twierdzenia Sądu II instancji oparte są na błędnej hipotezie, że pokrzywdzony nie skręci na swój pas ruchu, podczas gdy w momencie zderzenia większość pojazdu pokrzywdzonego znajdowała na właściwym pasie ruchu, zaś w toku postępowania przed Sądem I instancji oskarżony wyjaśniał, że miał wrażenie, iż kierujący samochodem osobowym chce wyprzedzić ciężarówkę, która minęła oskarżonego, miał wrażenie (przewidywał), że pokrzywdzony zdąży się schować za tą ciężarówką, a ponadto z ustnej opinii biegłego W. S., którą to opinię Sąd II instancji uznał za jasną, pełną, rzetelną i wiarygodną, wynika że „należy mieć na uwadze, że kierujący ciągnikiem siodłowym jest kierowcą zawodowym i tego rodzaju sytuacje, jak ta, która miała miejsce na drodze, nie powinna go zaszokować, tego rodzaju sytuacje się zdarzają” (uzupełniająca ustna opinia biegłego w toku postępowania przed Sądem II instancji),

d. do zaistnienia wypadku doprowadziło wyłącznie nieprawidłowe zachowanie pokrzywdzonego, zaś manewr obronny oskarżonego w realiach stanu faktycznego sprawy był prawidłowy, podczas gdy z opinii biegłego sądowego W. S., którą to opinię Sąd II instancji uznał za jasną, pełną, rzetelną i wiarygodną, wynika, że:

1. oskarżony, kierując w warunkach pory nocnej, przekraczając administracyjnie dopuszczalną prędkość o 13 km/h, doprowadził do zderzenia z uwagi na niewłaściwe postępowanie polegające na podjęciu nieprawidłowego manewru obronnego hamowania ze zjazdem w lewo, podczas gdy winien był podjąć manewr hamowania ze zjazdem w prawo,
2. „do uniknięcia wypadku wystarczające byłoby nawet nie hamowanie jednakże zjazd do prawej krawędzi jezdni lub asfaltowej nawierzchni drogi, gdyby zespół pojazdów poruszał się tak jak podczas wypadku, czyli z

prędkością 83 km/h” (uzupełniająca ustna opinia biegłego w toku postępowania przed Sądem I instancji),

3. „kierujący ciągnikiem siodłowym poruszając się z prędkością administracyjnie dopuszczalną i wykonując manewry zgodnie z przepisami ruchu drogowego miał możliwość uniknięcia zdarzenia” (uzupełniająca ustna opinia biegłego w toku postępowania przed Sądem II instancji),
4. „w analizowanym przypadku, uwzględniając usytuowanie pojazdów w momencie zderzenia, uniknięcie zderzenia się pojazdów byłoby możliwe gdyby ciągnik siodłowy S. z naczepą P. zjechał możliwie blisko do prawej krawędzi jezdni” (str. 18 pisemnej opinii biegłego),
5. „kierujący S. powinien wykonać manewr zjazdu w prawo w taki sposób, by uniknąć utraty kontroli nad pojazdem” (uzupełniająca ustna opinia biegłego w toku postępowania przed Sądem II instancji),
6. „zespół pojazdów ciężarowych bezpośrednio przez wypadkiem wykonał manewr skrętu w lewo wjeżdżając na pas ruchu właściwy dla pojazdów z naprzeciwnika” (uzupełniająca ustna opinia biegłego w toku postępowania przed Sądem I instancji),
7. „z literatury wynika tylko jedna możliwość skrętu w lewo a nie w prawo w tej konkretnej kwestii, a mianowicie, gdyby samochód F. utracił stabilność, np. wpadłby w poślizg, natomiast utrata stabilności samochodu F. nie wynika ze śladów na drodze ani z wyjaśnień oskarżonego, zatem w tym konkretnym przypadku należało skręcać w prawo a nie w lewo. Tym bardziej, że z wyjaśnień oskarżonego wynika, że jest on doświadczonym kierowcą” (uzupełniająca ustna opinia biegłego w toku postępowania przed Sądem I instancji); „w literaturze jest tylko jeden wymieniony przypadek, kiedy jest możliwy zjazd w lewo przy wymijaniu, kiedy samochód nadjeżdżający z przeciwnika stracił stabilność kierunkową, zjechał na przeciwny pas ruchu i w zachowaniu tego kierującego brak jest przesłanek, iż powróci na swój pas ruchu. W mojej ocenie w tym konkretnym przypadku taka sytuacja nie zaistniała, ponieważ samochód F. usytuowany był na swoim pasie ruchu w

momencie zderzenia z ciągnikiem siodłowym. Ze śladów wypadku nie wynika, żeby pojazd F. utracił stabilność kierunkową podczas ruchu” (uzupełniająca ustna opinia biegłego w toku postępowania przed Sądem II instancji)

- co skutkowało uznaniem przez Sąd II instancji, że oskarżony nie naruszył żadnej z zasad bezpieczeństwa wymaganej przepisami ruchu drogowego, a wręcz, że działał zgodnie z zasadami ostrożności wymaganymi w danej sytuacji, a w konsekwencji doprowadziło do błędnego przekonania, że oskarżonemu nie można przypisać sprawstwa oraz do zmiany wyroku Sądu I instancji i uniewinnienia oskarżonego od popełnienia przestępstwa;

e. „oskarżony poruszał się prawidłowo swoim pasem ruchu”, podczas gdy Sąd II instancji kolejny raz pomija istotną okoliczność wynikającą z opinii biegłego W. S., które to opinie Sąd II instancji uznał za jasne, pełne, rzetelne i wiarygodne, zgodnie z którymi:

1. „bezpośrednio przed wypadkiem drogowym na skutek podjętego przez kierującego tym pojazdem manewru hamowania i zmiany toru ruchu, ciągnik siodłowy z naczepą przemieścił się tukiem w lewo na lewy pas ruchu jezdni tej drogi” (str. 10 pisemnej opinii biegłego),
2. „do zderzenia samochodu F. z ciągnikiem siodłowym S. doszło na lewym pasie ruchu jezdni drogi nr [...] właściwym dla pojazdów poruszających się w kierunku Ś.” (str. 11 pisemnej opinii biegłego),
3. „do zderzenia pojazdów nie doszło w środkowej części jezdni, lecz na lewym pasie ruchu drogi nr [...] właściwym dla pojazdów poruszających w stronę Ś.” (uzupełniająca ustna opinia biegłego w toku postępowania przed Sądem I instancji),
4. „do zderzenia doszło na pasie ruchu samochodu F., czyli ciągnik siodłowy usytuowany był na pasie właściwym dla pojazdu F. i ten pojazd F. też w większości był po wypadku usytuowany na swoim prawym pasie ruchu” (uzupełniająca ustna opinia biegłego w toku postępowania przed Sądem II instancji),

- w konsekwencji czego uznać należy, że oskarżony przekroczył oś jezdni i nie mógł poruszać się swoim pasem ruchu, zaś gdyby oskarżony cały czas poruszał się swoim pasem ruchu do wypadku by nie doszło;

f. niewykluczone jest, iż pokrzywdzony poruszał się ze znaczną prędkością lub znacznie szybciej lub wolniej aniżeli z przyjętą przez biegłego administracyjnie dopuszczalną prędkością 90 km/h, podczas gdy zasady doświadczenia życiowego i logiki wskazują, że rezygnując z manewru wyprzedzenia i próbując „schować się” na swoim pasie ruchu, pokrzywdzony musiałby zredukować prędkość, zwłaszcza że, jak wskazał biegły W. S. w opinii pisemnej, którą to opinię Sąd II instancji uznał za jasną, pełną, rzetelną i wiarygodną, większość kierowanego przez niego samochodu osobowego w momencie wypadku znajdowała na pasie ruchu właściwym dla jego kierunku jazdy;

g. wyjaśnienia oskarżonego są jedynym dowodem pozwalającym na przyjęciu przez Sąd II instancji kolejnej, bezpodstawnej, oderwanej od stanu faktycznego sprawy, hipotezy, zgodnie z którą pokrzywdzony podjął manewr powrotu na swój pas jezdni po rozpoczęciu manewru hamowania przez oskarżonego i wykonaniu skrętu w lewo, podczas gdy ww. wniosku nie można wyciągnąć z wyjaśnień oskarżonego, które są wewnętrznie sprzeczne, a ponadto pozostają w sprzeczności z dowodem z zeznań świadka K. M. oraz opiniami biegłego sądowego W. S., które to opinie Sąd II instancji uznał za jasne, pełne, rzetelne i wiarygodne;

h. tylko z wyjaśnień oskarżonego wynika, że zjechanie przez pokrzywdzonego na lewy pas ruchu spowodowane było zamiarem wyprzedzenia nieustalonego samochodu ciężarowego jadącego przed pokrzywdzonym, a następnie przyjęcie kolejnej bezpodstawnej, oderwanej od stanu faktycznego sprawy, hipotezy, zgodnie z którą wyjaśnienia oskarżonego nie sprzeciwiają się uznaniu, że samochód ciężarowy, który zamierzał wyprzedzić pokrzywdzony minął oskarżonego i dopiero po kilku sekundach doszło do wypadku oraz że pokrzywdzony znalazł się na lewym pasie ruchu z jakiejś innej, nieustalonej przyczyny”, co jest wewnętrznie sprzeczne i nie znajduje poparcia w zgromadzonym materiale dowodowym, a zwłaszcza w opiniach biegłego sądowego W. S., które to opinie Sąd II instancji uznał za jasne, pełne, rzetelne i wiarygodne;

i. „oskarżony po prawej stronie miał pobocze z metalową barierką i zjazd przez niego kierowanym zespołem pojazdów przy prędkości 77-83 km/h, w tym kierunku mógł zakończyć się tragicznie”, co stanowi kolejną, bezpodstawną hipotezę, nieprzystającą do kwalifikowanego wzorca normatywnego zawodowego kierowcy, zakładającą rażąco nieumiejętne wykonanie przedmiotowego manewru przez oskarżonego, jako zawodowego kierowcy z 30-letnim doświadczeniem, podczas gdy z opinii biegłego W. S., którą to opinię Sąd II instancji uznał za jasną, pełną, rzetelną i wiarygodną wynika, że gdyby oskarżony poruszał się nawet z prędkością oszacowaną 83 km/h i zjechałby na prawo do prawej krawędzi jezdni lub możliwie blisko prawej krawędzi asfaltowej nawierzchni drogi to uniknąłby zderzenia się z pojazdem kierowanym przez pokrzywdzonego, zwłaszcza że w rejonie miejsca zderzenia asfaltowa nawierzchnia jezdni posiadała szerokość ok. 7,4 m i podzielona była na dwa pasy ruchu dla kierunków przeciwnych, po obydwu stronach jezdni znajdowały się asfaltowe pobocza o szerokościach ok. 1,9 m, co pozwalało na wykonanie przez oskarżonego bezpiecznego manewru zjechania na prawą stronę drogi; tym bardziej, co wynika z uzupełniającej opinii biegłego w toku postępowania przed II instancją, że „należy mieć na uwadze, że kierujący ciągnikiem siodłowym jest kierowcą zawodowym i tego rodzaju sytuacje, jak ta, która miała miejsce na drodze, nie powinna go zaszokować, tego rodzaju sytuacje się zdarzają”;

j. „manewr hamowania i zjazdu na prawe pobocze byłby najlepszy pod warunkiem, że pokrzywdzony wróciłby na swój pas, ale jak wskazano wyżej, w momencie podjęcia przez oskarżonego manewru obronnego nie było żadnych przesłanek jakie będzie dalsze zachowanie pokrzywdzonego S. B., skoro w tym właśnie momencie było ono całkowicie nieracjonalne i sprzeczne z podstawowymi zasadami bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w szczególności nie można oskarżonemu stawiać zarzutu, że nie przyjął, iż pokrzywdzony zachowa się w sposób zgodny z zasadami wynikającymi z przepisów ruchu drogowego, a więc że powróci na swój pas ruchu, skoro zachowywał się całkowicie wbrew tym przepisom”, co stanowi poczynienie przez Sąd II instancji kolejnego ustalenia faktycznego w oparciu o bezpodstawną hipotezę, zgodnie z którą pokrzywdzony nie zamierzałby wrócić na swój pas ruchu by w ten sposób uniknąć wypadku, podczas

gdy z samych wyjaśnień oskarżonego w toku postępowania przed Sądem I instancji wynika, iż miał on wrażenie (przewidywał), że pokrzywdzony zdąży się schować za ciężarówką, którą oskarżony minął, a ponadto z opinii biegłego W. S., którą to opinię Sąd II instancji uznał za jasną, pełną, rzetelną i wiarygodną wprost wynika, że do zderzenia pojazdów doszło na pasie ruchu właściwym dla kierunku jazdy pokrzywdzonego, co czyni hipotezę przyjętą przez Sąd II instancji całkowicie dowolną i nie znajdującą jakiegokolwiek oparcia w zgromadzonym materiale dowodowym;

k. „gdyby pokrzywdzony pozostał na lewym pasie ruchu to manewr podjęty przez oskarżonego byłby prawidłowy i mógłby pozwolić mu uniknięcia wypadku. W takiej sytuacji hamowanie i zjechanie na prawe pobocze przez oskarżonego i tak doprowadziłoby do wypadku”, co stanowi poczynienie przez Sąd II instancji kolejnego ustalenia faktycznego w oparciu o bezpodstawną hipotezę, zgodnie z którą pokrzywdzony nie zamierzał wrócić na swój pas ruchu by w ten sposób uniknąć wypadku, podczas gdy z zeznań świadka K. M. złożonych w toku postępowania przed Sądem I instancji, którego to dowodu Sąd II instancji zdaje się nie zauważać, wynika, że oskarżony tuż po zderzeniu, pytając ww. świadka o kierującego samochodem osobowym, stwierdził, że „ale jak uciekł? Z prawej strony nie mógł uciec, z lewej strony jechał ciąg aut”, co wyklucza przypuszczenie Sądu II instancji, w myśl którego pozostanie przez pokrzywdzonego na lewym pasie ruchu pozwoliłoby na uniknięcie wypadku;

l. „kierujący samochodem F., przy uważnej obserwacji drogi powinien widzieć, że kierujący samochodem nadjeżdżający z naprzeciwka rozpoczął manewr obronny przez zjechanie na lewą stronę jezdni i sam podjąć adekwatne do sytuacji działania”, które to twierdzenie stanowi konsekwencję przyjętej przez Sąd II instancji hipotezy, że gdyby pokrzywdzony pozostał na lewym pasie ruchu to manewr podjęty przez pokrzywdzonego byłby prawidłowy i mógłby pozwolić mu uniknięcia wypadku, podczas gdy z samych wyjaśnień oskarżonego w toku postępowania przed Sądem I instancji wynika, iż miał on wrażenie (przewidywał), że pokrzywdzony zdąży się schować za ciężarówką, którą oskarżony minął, w konsekwencji czego oskarżony winien był podjąć decyzję o pozostaniu na swoim pasie ruchu i ewentualnie zjechać do prawej krawędzi jezdni;

m. „pokrzywdzony nie zredukował swojej prędkości (brak było śladów hamowania samochodu F.), wobec czego oskarżony mógł przyjąć, iż zamierza on jechać dalej jego pasem ruchu”, które to twierdzenie pozostaje w sprzeczności z opinią biegłego W. S., którą to opinię Sąd II instancji uznał za jasną, pełną, rzetelną i wiarygodną oraz wyjaśnieniami oskarżonego, który odniósł wrażenie, że pokrzywdzony będzie próbował „schować się” za samochodem ciężarowym oraz z zasadami logiki i doświadczenia życiowego, bowiem jadąc samochodem w porze nocnej nie ma możliwości ustalenia prędkości nadjeżdżającego z naprzeciwka pojazdu, a tym bardziej dokonania oceny czy pojazd ten zmienia prędkość, z którą się porusza, w konsekwencji czego rzekomy brak redukcji prędkości przez pokrzywdzonego nie mógł determinować zachowania oskarżonego, a ponadto brak śladów hamowania samochodu F. nie wyklucza zmniejszenia prędkości przez pokrzywdzonego, gdyż nie każde hamowanie skutkuje pozostawieniem śladów;

n. „nie może budzić wątpliwości, że A. G. nie mógł przewidzieć, iż w wyniku nieracjonalnego zachowania pokrzywdzonego i podjęcia przez siebie manewru obronnego zjazdu na lewy, pusty pas ruchu, spowoduje taki konkretnie wypadek drogowy, a to dlatego, że nie mógł przewidzieć co dalej zrobi pokrzywdzony kierując swój pojazd wprost na zespół pojazdów oskarżonego”, które to twierdzenie ponownie stanowi konsekwencję bezpodstawnie przyjętej przez Sąd II instancji hipotezy, zgodnie z którą pokrzywdzony zamierzał kontynuować jazdę pasem ruchu właściwym dla kierunku ruchu oskarżonego, podczas gdy z samych wyjaśnień oskarżonego w toku postępowania przed Sądem I instancji wynika, iż miał on wrażenie (przewidywał), że pokrzywdzony zdąży się schować za ciężarówką, którą oskarżony minął oraz stwierdził, że lewym pasem ruchu poruszał się ciąg pojazdów, co stanowi zaprzeczenie ustaleniu Sądu II instancji (jakoby lewy pas ruchu był pusty), który winien był dokonać ustaleń w zgodzie z dowodem z wyjaśnień oskarżonego, który uznał za wiarygodny; tym bardziej, co wynika z uzupełniającej opinii biegłego w toku postępowania przed II instancją, że „należy mieć na uwadze, że kierujący ciągnikiem siodłowym jest kierowcą zawodowym i tego rodzaju sytuacje, jak ta, która miała miejsce na drodze, nie powinna go zaszokować, tego rodzaju sytuacje się zdarzają”;

3. art. 193 § 1 k.p.k. w zw. z art. 167 k.p.k. w zw. z art. 437 § 2 k.p.k. przez wydanie orzeczenia reformatoryjnego polegającego na zmianie wyroku Sądu I instancji i uniewinnieniu oskarżonego od popełnienia zarzucanego mu czynu wskutek dokonania odmiennych ustaleń faktycznych nieznajdujących oparcia w zgromadzonym materiale dowodowym, sprzecznych z opiniami biegłego W. S., które uznał za wiarygodne, a wymagających posiadania wiadomości specjalnych w celu stwierdzenia okoliczności mających istotne znaczenie dla przedmiotowej sprawy, tj. odtworzenia przebiegu zdarzenia, stopnia kwalifikacji kierowcy i umiejętności, wyboru przez niego najbardziej prawidłowego manewru, podczas gdy Sąd II instancji nie przeprowadził w sprawie obligatoryjnego dowodu z innego biegłego, w oparciu o który mógłby dokonać odmiennej rekonstrukcji wypadku, gdyż tylko biegli są uprawnieni do wydawania opinii w zakresie okoliczności, dla których stwierdzenia wymagane są wiadomości specjalne, a wskazanych w zarzutach kasacyjnych sformułowanych w punktach I.2.a- n;

4. art. 7 k.p.k. w zw. z art. 437 § 2 k.p.k. przez dokonanie całkowicie dowolnej, sprzecznej z zasadami doświadczenia życiowego, wybiórczej oceny dowodu z wyjaśnień oskarżonego, który Sąd uznał za wiarygodny, pomimo nieuwjęcia go w części 2.2.1. uzasadnienia wyroku, co skutkowało czynieniem ustaleń w oderwaniu od całokształtu materiału dowodowego oraz okoliczności sprawy, a następnie dalszych bezpodstawnych hipotez, podczas gdy wyjaśnienia oskarżonego nie stanowią jednej logicznej całości, są wewnętrźnie sprzeczne i nie korespondują z pozostałym zgromadzonym w sprawie materiałem dowodowym, co przejawia się w następujący sposób:

a. w toku postępowania przygotowawczego, po przedstawieniu zarzutów, oskarżony wyjaśnił, że nie wykonywał żadnego manewru ani nie zjeżdżał do pobocza oraz nie skręcał w lewo, nie pamiętał, czy podejmował manewr hamowania, twierdził, że jechał swoim pasem ruchu i został uderzony w lewy przedni bok, a skręt w lewo był skutkiem zderzenia pojazdów, podczas gdy w toku postępowania przed Sądem I instancji oskarżony wskazał, że zjeżdżał do środka jezdni, a zatem musiał skręcić w lewo, by następnie wyjaśniać, że skręt w lewo był wynikiem „zarzucenia w lewą stronę na pas ruchu” pokrzywdzonego;

b. w toku postępowania przed Sądem I instancji oskarżony twierdził, że jechał z prędkością ok 70 km/h, podczas gdy z pisemnej opinii biegłego W. S., którą to opinię Sąd II instancji uznał za jasną, pełną, rzetelną wynika, że przed wypadkiem drogowym oskarżony jechał z prędkością wynoszącą nie więcej niż 88 km/h (str. 12 pisemnej opinii biegłego);

c. w toku postępowania przed Sądem I instancji oskarżony wyjaśnił, że z daleka widział światła samochodu na swoim pasie ruchu, by następnie stwierdzić, że nie miał możliwości ucieczki, to były ułamki sekund, podczas gdy uzupełniając, na pytanie Sądu I instancji, stwierdził, że widział samochód pokrzywdzonego z odległości 200-300 m;

d. w toku postępowania przed Sądem I instancji oskarżony wyjaśnił, że miał wrażenie, iż kierujący samochodem osobowym chce wyprzedzić ciężarówkę, która minęła oskarżonego, myślał, że pokrzywdzony zdąży się schować za tą ciężarówką, by następnie stwierdzić, że nie widział aby pokrzywdzony wykonywał jakiś manewr i celowo jechał na oskarżonego;

e. w toku postępowania przed Sądem I instancji oskarżony wyjaśniał, że nie mógł wyjść z samochodu, nie miał stopni, podczas gdy z pominiętego w ocenie przez Sąd II instancji dowodu z zeznań świadka K. M. wynika, że „kierowca ciężarówki wyszedł z kabiny, zobaczył co się stało”;

- co winno prowadzić Sąd II instancji do konstatacji, że wyjaśnienia oskarżonego są irracjonalne, wzajemnie się wykluczają, nie korespondują z pozostałym zgromadzonym w sprawie materiałem dowodowym, a w konsekwencji nie zasługują przyznaniu im waloru wiarygodności;

5. art. 410 k.p.k. w zw. z art. 437 § 2 k.p.k. przez pominięcie w ocenie dowodu z zeznań K. M. – świadka zdarzenia, poruszającego się za oskarżonym, który to świadek:

a. bezpośrednio przed wypadkiem zauważył, że oskarżony przed wypadkiem wykonał manewr „lekko w prawo a później ostro w lewo”; co pozostaje w sprzeczności z wyjaśnieniami oskarżonego, w których ten stwierdza, że nie podejmował żadnego manewru, nie skręcał w lewo;

b. bezpośrednio po wypadku usłyszał od oskarżonego, że pokrzywdzony „z prawej strony nie mógł uciec, z lewej strony jechał ciągu aut”, co przeczy

wyjaśnieniom oskarżonego, w których ten stwierdza, że przed wypadkiem mijał się jedynie z jednym samochodem ciężarowym, a co istotne – nie uprawnia Sądu II instancji do przyjęcia, że lewy pas ruchu był pusty, a manewr obronny skrętu w lewo był prawidłowy, skoro sam oskarżony stwierdza, że pokrzywdzony „z prawej strony nie mógł uciec z lewej strony jechał ciągnął aut”;

c. zeznał, że w trakcie wykonywania manewrów przez samochód ciężarowy oskarżonego na lewym pasie jezdni (właściwym dla kierunku jazdy pokrzywdzonego) jechał ciągnął aut, co przeczy wyjaśnieniom oskarżonego, w których ten stwierdza, że przed wypadkiem mijał się z jednym samochodem ciężarowym;

6. art. 5 § 2 k.p.k. w zw. z art. 437 § 2 k.p.k. przez przyjęcie, że w sprawie zachodzą niedające się usunąć wątpliwości, które należy rozstrzygnąć na korzyść oskarżonego, podczas gdy są one rezultatem przeprowadzenia niedokładnego i niewyczerpującego postępowania dowodowego, będącego przede wszystkim efektem rażących uchybień procesowych dotyczących zbierania i oceny dowodów, a możliwość zastosowania zasady in dubio pro reo istnieje dopiero wówczas, gdy Sąd przeprowadzi postępowanie w sposób pełny i kompletny, a następnie podda wszystkie zebrane dowody ocenie, która będzie spełniała rygory art. 7 k.p.k.;

ewentualnie, z daleko posuniętej ostrożności procesowej:

II. rażące i mające istotny wpływ na treść orzeczenia naruszenie prawa materialnego, a mianowicie:

1. art. 177 § 2 k.k. w zw. z art. 177 § 1 k.k. w zw. z art. 23 ust. 1 pkt 1 p.r.d. przez niewłaściwe niezastosowanie polegające na bezpodstawnym niedokonaniu oceny zachowania oskarżonego z perspektywy zasady dotyczącej bezpiecznego wymijania, w skutek przyjęcia oderwanego od realiów stanu faktycznego założenia opartego na hipotezie, że „oskarżony nie mógł wyminąć samochodu pokrzywdzonego zgodnie z zasadą, wynikającą z przepisu art. 23 ust. 1 pkt 1 p.r.d., gdyż nawet gdyby tak postąpił, tzn. zjechał w prawo, zwinął, a nawet zatrzymał się, pokrzywdzony i tak swym pojazdem by w zespół pojazdów oskarżonego uderzył – jadąc cały czas na wprost”, podczas gdy - pomijając ww. nieuprawnioną hipotezę – z uwagi na znaczną szerokość asfaltowej nawierzchni jezdni oraz asfaltowego pobocza, oskarżony mógł wykonać bezpieczny manewr wymijania, natomiast zjeżdżając na pas jezdni właściwy dla kierunku jazdy pokrzywdzonego stworzył, a

co najmniej istotnie zwiększył poziom prawdopodobieństwa wystąpienia wypadku i popełnił podstawowy błąd w technice i taktyce jazdy mimo wykonywania zawodu kierowcy przez 30-ści lat, a podjęty przez niego wadliwie manewr pozostawał w bezpośrednim związku przyczynowo-skutkowym z wypadkiem, tym bardziej, że oskarżony przewidywał (miał wrażenie), iż pokrzywdzony będzie chciał „schować się” za ciężarówką, a w konsekwencji Sąd II instancji winien był przypisać oskarżonemu popełnieniu czynu z art. 177 § 2 k.k., albowiem oskarżony pomimo przewidywania zachowania pokrzywdzonego podjął wadliwie działanie skręcając ostro w lewo zamiast prawo; tym bardziej, co wynika z uzupełniającej opinii biegłego w toku postępowania przed II instancją, że „należy mieć na uwadze, że kierujący ciągnikiem siodłowym jest kierowcą zawodowym i tego rodzaju sytuacje, jak ta, która miała miejsce na drodze, nie powinna go zaszokować, tego rodzaju sytuacje się zdarzają”, oraz że „w momencie zderzenia samochód F. znajdował się w większości na swoim pasie ruchu, tylko lewy bok znajdował się na pasie ruchu ciągnika siodłowego i uwzględniając ślady na drodze, gdyby ciągnik siodłowy poruszał się możliwie najbliżej prawej krawędzi jezdni, to przy szerokości 7,4 metra, a więc każdy pas 3,7 metra i szerokości ciągnika ok 2,5 metra można wnioskować, że te pojazdy wyminęłyby się bezkolizyjnie”;

2. art. 177 § 2 k.k. w zw. z art. 177 § 1 k.k. w zw. z art. 20 ust. 3 pkt 2 lit. b p.r.d. przez niewłaściwe niezastosowanie polegające na błędnym uznaniu przez Sąd II instancji, że pomiędzy zachowaniem oskarżonego polegającym na przekroczeniu dopuszczalnej prędkości o 13 km/h a zaistniałym wypadkiem nie zachodzi związek przyczynowy, wskutek przyjęcia bezpodstawnego, oderwanego od realiów stanu faktycznego, założenia opartego na hipotezie, że „gdyby pokrzywdzony nie skręcił na swój pas ruchu, to i tak to zderzenia pojazdów by doszło” (przy jednoczesnym stwierdzeniu, że „gdyby pokrzywdzony pozostał na lewym pasie ruchu to manewr podjęty przez oskarżonego byłby prawidłowy i mógłby pozwolić mu uniknięcia wypadku”), podczas gdy oskarżony umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, przekraczając dopuszczalną prędkość w porze nocnej, czym aktywnie pozbawił się możliwości uniknięcia wypadku i doprowadził do powstania skutku, czego następstwem winno być uznanie, że naruszenie zasady bezpiecznej prędkości pozostawało w

bezpośrednim związku przyczynowo- skutkowym z wypadkiem; stosowanie się do dopuszczalnych administracyjnie limitów prędkości, zwłaszcza w porze nocnej, jest elementarnym obowiązkiem każdego uczestnika ruchu, ponieważ prędkość ta umożliwia należytą kontrolę nad pojazdem, pozwala na wykonanie bezpiecznego manewru, a przede wszystkim przyczyniłaby się do zmniejszenia skutków zderzenia, czego Sąd II instancji nie czyni przedmiotem rozważań;

3. art. 177 § 2 k.k. w zw. z art. 177 § 1 k.k. w zw. z art. 3 p.r.d. przez niewłaściwe zastosowanie polegające na przyjęciu przez Sąd II instancji, że manewr obronny podjęty przez oskarżonego może być jedynie oceniany w kontekście art. 3 p.r.d. i uznanie, iż oskarżony podjął wszelkie działania by wypadku uniknąć i nie mógł przewidzieć jak zachowa się pokrzywdzony, podczas gdy oskarżony przewidywał, iż pokrzywdzony będzie chciał „schować się” za ciężarówką kończąc manewr wyprzedzania, a jedyną bezpieczną możliwością uniknięcia zderzenia było zjechać do prawej strony drogi, a nie gwałtownie w lewo podczas wymijania, tymczasem oskarżony gwałtownie skręcając w lewo spowodował zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, co uzasadnia przyjęcie związku przyczynowego pomiędzy zachowaniem oskarżonego a zderzeniem pojazdów;

- co oznacza, że w okolicznościach niniejszej sprawy przestrzeganie przez oskarżonego naruszonych przez niego zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego zapobiegłoby powstaniu niebezpieczeństwa zderzenia i uzasadnia obiektywne przypisanie oskarżonemu skutku.

Wskazując na powyższe, skarżąca wniosła o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy Sądowi Okręgowemu w Bydgoszczy do ponownego rozpoznania w postępowaniu odwoławczym.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Kasacja jest zasadna.

Bezsprzecznie charakter i ilość materiału dowodowego zebranego w niniejszej sprawie powodują, że absolutnie fundamentalny charakter dla rozstrzygnięcia jej miała opinia biegłego – W. S. – z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych. Brak bowiem bezpośrednich świadków będących w stanie odtworzyć cały przebieg zdarzenia i w oparciu o zeznania których można było

zweryfikować wyjaśnienia oskarżonego. Stąd materiału do takiej weryfikacji upatrywać należy nieomal wyłącznie w oględzinach miejsca zdarzenia i analizującej je opinii biegłego.

Na opinii tej wprost oparł się Sąd I instancji wydając wyrok skazujący.

Problemem jednak już jest to, co zostało frontalnie zarzucone w kasacji, że akceptację dla treści tej opinii wyraził również Sąd Odwoławczy, choć jego rozstrzygnięcie jest całkowicie odmienne od zawartego w wyroku Sądu Rejonowego, który w jego ocenie dokonał błędnych ustaleń faktycznych.

Jak wynika bowiem z uzasadnienia wyroku Sądu Okręgowego (pkt 3.3 formularza) w ocenie tego Sądu *„biegły W. S. dopuszczony przez Sąd I instancji wydał bowiem wyczerpującą i rzetelną opinię pisemną oraz uzupełniające opinie ustne w sprawie, odnosząc się do wszystkich wątpliwości”*. Jednocześnie jednak (w pkt 3.1 tego formularza) ten sam Sąd Okręgowy wskazuje, że *„zdaniem Sądu Odwoławczego, wbrew stanowisku biegłego sądowego z zakresu ruchu drogowego W. S., manewr obronny podjęty przez oskarżonego może być jedynie oceniany w kontekście art. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym (...). Zdaniem Sądu II instancji w realiach niniejszej sprawy (...) oskarżony podjął wszelkie działania by wypadku uniknąć i nie mógł przewidzieć jak zachowa się pokrzywdzony”*.

Zgodzić się trzeba z zarzutem autora kasacji, że nie sposób przyjąć, iż opinia jest wyczerpująca i rzetelna, a jednocześnie nie akceptować jej wniosków.

Trzeba też wskazać w tym miejscu, w czym Sąd Odwoławczy m.in. upatruje błędnych ustaleń faktycznych dokonanych przez Sąd Rejonowy. Jak wynika z uzasadnienia zaskarżonego wyroku Sąd I instancji błędnie przyjął, że *„kierujący pojazdem marki F. poruszał się z **niewiarygodnie niską prędkością 90 km/h** w trakcie wyprzedzania innego bądź kilku innych pojazdów na podstawie **wyłącznie opinii biegłego W. S.** (podkreślenia SN), który po prostu taką prędkość bez żadnego uzasadnienia przyjął, co jest w istocie niemożliwe z uwagi na charakter przyspieszenia pojazdu, który wykonuje manewr wyprzedzania”* (pkt 3.2 f. formularza uzasadnienia).

Trudno nie dostrzec, że Sąd Odwoławczy w tym fragmencie swego wyводу, wprost kwestionuje wiarygodność omawianej opinii.

Dostrzegając realia niniejszej sprawy, stwierdzić należy, że ustalenie prędkości z jaką poruszał się pojazd kierowany przez pokrzywdzonego i ocena poprawności manewru obronnego wykonanego przez oskarżonego bezpośrednio przed zaistnieniem kolizji, to dwie najważniejsze kwestie dla rozstrzygnięcia przedmiotowej sprawy.

Skoro zaś zdaniem Sądu Okręgowego opinia biegłego w powyższym zakresie nie jest wiarygodna lub wręcz błędna, to znaczy, że Sąd Odwoławczy *de facto* wnioski tej opinii odrzucił. Konkluzja ta pozostawać musi w głębokiej sprzeczności z deklaracją tego Sądu co do poprawności tej opinii i braku potrzeby dopuszczenia dowodu z opinii sporządzonej przez innego biegłego lub zespół biegłych.

Sąd Najwyższy dostrzega problem z możliwością precyzyjnego ustalenia prędkości z jaką poruszał się w chwili zdarzenia pojazd pokrzywdzonego w sytuacji braku pozostawienia przez ten samochód śladów hamowania. Pewną wskazówkę może stanowić tu jednak wskazanie zablokowanego prędkościomierza, lecz wymaga to szczegółowego rozpytania biegłego. Nie ma też przeszkód, aby opinia przedstawiała alternatywne wersje zaistnienia kolizji w zależności od przyjętej prędkości pojazdu pokrzywdzonego. Z pewnością natomiast, należy zgodzić się z Sądem Odwoławczym, że przyjęcie prędkości administracyjnie dopuszczalnej było w tych warunkach założeniem najmniej przekonującym i radykalnie obniżającym jakość sporządzonej opinii.

Wskazane sprzeczności i wady opinii, spowodowały że postawiony w kasacji zarzut obraży art. 193 § 1 k.p.k. w zw. z art. 167 k.p.k. w zw. z art. 437 § 2 k.p.k. (pkt I.3 kasacji) odczytując go przez pryzmat art. 118 § 1 k.p.k. należało uznać za trafny (choć poprawnie winien on wskazywać wprost na naruszenie prawa procesowego w zakresie art. 433 § 2 k.p.k. w zw. z art. 201 k.p.k., znacznie ułatwiłoby to też lekturę stawianego w tym zakresie zarzutu), co musiało skutkować decyzją Sądu Najwyższego o uchyleniu zaskarżonego wyroku.

Przedwczesny natomiast jest zarzut obraży art. 7 k.p.k. Istotą problemu jest bowiem rezygnacja przez Sąd Odwoławczy dla rozstrzygnięcia sprawy z posłużenia się biegłym posiadającym wiedzę specjalistyczną w zakresie rekonstrukcji wypadków drogowych i zastąpienie jej własnymi wnioskowaniami tego Sądu.

Wnioskowania te, co do konkluzji, mogą ostatecznie okazać się słuszne, jednak na obecnym etapie procesu można jedynie stwierdzić, że nie są one oparte na rzetelnej i fachowej ocenie dwóch najważniejszych czynników zdarzenia – ustaleniach co do prędkości z jaką poruszał się pojazd pokrzywdzonego i powiązanej z nią ocenie manewru obronnego, jaki wykonał oskarżony.

Nie mógł natomiast osiągnąć oczekiwanego przez skarżącego skutku zarzut obrazy art. 457 § 3 k.p.k. w zw. z art. 424 § 1 k.p.k. wobec treści art. 537a k.p.k.

Ponownie rozpoznając sprawę Sąd Okręgowy powinien dopuścić dowód z nowej opinii sporządzonej przez innego biegłego lub właściwy instytut i przez pryzmat uzyskanych wniosków przystąpić do ponownego rozpoznania apelacji.

Kierując się przedstawionymi względami, Sąd Najwyższy orzekł, jak na wstępie.

(r.g.)

[ms]