

## UZASADNIENIE

Apelacja oskarżonej skutkowałą zmianą zaskarżonego wyroku i uniewinnieniem J. W. od popełnienia zarzucanego jej czynu. W tej sytuacji bezprzedmiotowa stała się apelacja prokuratora.

Sąd I instancji dał wiarę oskarżonej, iż przed wypadkiem jechał za nią autobus, zasygnalizowała skręt w lewo i zbliżyła się do osi jezdni ( okoliczności te nie były kwestionowane ). Pomimo tego sąd ten uznał, iż J. W. przyczyniła się do zaistnienia wypadku, poprzez to, że wykonując na skrzyżowaniu manewr skrętu w lewo nie upewniła się, czy może bezpiecznie ten manewr wykonać. W czasie, gdy kierująca samochodem rozpoczęła manewr skrętu w lewo motocyklista był na lewym pasie ruchu poruszając się w pobliżu osi jezdni. Sąd rejonowy podzielił analizę zachowania uczestników wypadku drogowego przeprowadzoną przez biegłego z zakresu ruchu drogowego i uznał, iż J. W. naruszyła art. 22 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Z treści tego przepisu wynika, że kierujący może zmienić kierunek jazdy tylko z zachowaniem szczególnej ostrożności. Przed wykonaniem skrętu w lewo kierujący powinien zbliżyć się do osi jezdni i z wystarczającym wyprzedzeniem sygnalizować manewr skrętu w lewo, zmieniając kierunek ruchu kierujący winien obserwować pas jezdni dla przeciwnego kierunku ruchu. Okoliczności wypadku świadczą, że przed skrętem w lewo oskarżona nie upewniła się, czy może ten manewr bezpiecznie wykonać. Konkludując sąd I instancji uznał, że mimo, iż bezpośrednim sprawcą wypadku był ewidentnie motocyklista, to jednak J. W. naruszyła przepisy określające zachowanie wyjątkowej ostrożności podczas wykonywania manewru skrętu w lewo, co pozostawało w związku przyczynowo skutkowym z zaistniałym zdarzeniem drogowym.

Sąd odwoławczy nie podzielił tych ustaleń i ocen.

Sąd I instancji odwołał się do linii orzecznictwa ( np. orzeczenia Sądu Najwyższego z dnia 12 sierpnia 2009 r. V KK 34/09 (OSNKW z. 9, poz. 81) i z dnia 8 marca 2006 r. IV KK 416/05 ), w której z obowiązku zachowania szczególnej ostrożności ciążącej na wykonującym skręt w lewo, wyprowadzono nakaz upewnienia się, że manewr ten nie spowoduje zajeżdżenia drogi także pojazdami jadącemu z tyłu. Jednak, wymienione rozstrzygnięcia wprost podkreślały, że warunkiem sprostania obowiązkowi szczególnej ostrożności ze strony kierowcy wykonującego manewr skrętu w lewo jest nieustająca obserwacja sytuacji na drodze, umożliwiająca percepcję wszystkich zmian i odpowiednie dostosowanie się do nich (V KK 34/09), natomiast formą realizacji tego obowiązku jest spojrzenie w lusterko wsteczne lub boczne, czy znajdujący się z tyłu pojazd nie uniemożliwia wykonania tego manewru (IV KK 416/05). Tymczasem, w realiach tej sprawy nie ma podstaw do twierdzenia, że oskarżona tych wymagań nie dopełniła. Z niepodważonych niczym wyjaśnień J. W. wynika, że znajdując się na drodze K-12 zbliżając się do skrzyżowania w M., zamierzając skrócić w lewo, wykonała nie tylko obowiązki wynikające z art. 22 ust. 2 pkt PrDrog i art. 22 ust. 5 PrDrog, tj. zjechała do środka jezdni oraz zasygnalizowała zamiar zmiany kierunku jazdy, ale także przed skrętem sprawdzała w lusterku, jak kształtuje się sytuacja na drodze za jej pojazdem. Nie dostrzegła jednak żadnych przeszkód do wykonania zaplanowanego manewru. Istotne jest przy tym to, że pozostały materiał dowodowy nie wykluczył wiarygodności takiego twierdzenia oskarżonej. Motocyklista przed zdarzeniem poruszał się z prędkością 98 km/h, przez sekundę przejeżdżał 27, 32 m. Ślad jego hamowania wynosił 20, 2 m. biegły wyliczył, iż mógł podjąć decyzję o hamowaniu będąc w odległości około 58 m od skrzyżowania. Nie wszystkie okoliczności wypadku dało się ustalić; jednakże pojawiających się w tym zakresie opcji nie można interpretować na niekorzyść J. W.. Za oskarżoną jechał autobus. Nie wiadomo jak był usytuowany na swoim pasie drogi. Według biegłego dla wyliczeń można przyjąć, iż długość tego pojazdu wynosiła 12 m. Przed skrzyżowaniem musiał on się zbliżyć do spalniającej oskarżonej i ostatecznie długość tego zespołu pojazdów mogła wynosić około 20-30 metrów. Autobus niewątpliwie zasłaniał oskarżanej widok z tyłu na drogę i nie widziała wcześniej zbliżającego się z tego kierunku motocyklisty. Musiała jednak obserwować przed wykonaniem zaplanowanego manewru, jaka jest sytuacja za nią, do czego zmuszał ją też poruszający się w tym samym kierunku autobus ( upewniając się co do możliwości wykonania tego manewru nie widziała motocyklisty ). Motocyklista wykonywał manewr wyprzedzania, zbliżając się do skrzyżowania, gdzie obowiązywał zakaz takiego manewru oraz w jego obrębie znajdowało się przejście dla pieszych. Jako mieszkaniec tego terenu musiał znać drogę. Wyprzedzając jechał tuż przy osi jezdni, czyli przemieszczenie się zza autobusu na ten tor ruchu nie wymagało większej ilości czasu

i przestrzeni ( nie wiadomo w jaki sposób wykonał ten manewr ). W sumie od wyjechania zza autobusu do wypadku mogło upłynąć około 3 sekund.

Oskarżona podniosła, iż jechała cały czas wolno, gdyż w M. zamierzała skręcać w lewo; jej jazda musiał być czytelna dla uczestników ruchu, którzy ją widzieli. Motocyklista jechał jednak wyjątkowo brawurowo, z nadmierną prędkością, wyjechał zza autobusu, nie upewniając się co do warunków wykonania manewru wyprzedzania tego pojazdu, jego jazda wskazuje ( podjęcie tego manewru, zbyt późne hamowanie ), że nie widział wcześniej pojazdu oskarżonej. Oskarżona opisuje sytuację na drodze przed wykonaniem skrętu w lewo ( zarówno z przodu, jak i z tyłu ). Przekonuje to o tym, obserwowwała i analizowała warunki jazdy. Podnosi ona, iż przed skrętem spojrziała w lusterka boczne, widziała autobus i nie spostrzegła motocyklisty. Oskarżona zdawała sobie sprawę, że wjeżdża w rejon drogi objętej zakazem wyprzedzania. Kierujący motorem nie zachował szczególnej ostrożności podczas wykonywania manewru wyprzedzania; prowadził go w miejscu do tego zabronionym, w sytuacji, gdzie na drodze występowało przejście dla pieszych oraz podwójna linia ciągła P-4. Kierujący motocyklem ignorował znaki drogowe występujące na miejscu zdarzenia, o których był dostatecznie informowany z odległości 150 m. Ponadto przekraczając dozwoloną prędkość stracił możliwość uniknięcia wypadku. Analizując przedstawione przez biegłego okoliczności wypadku, skoro J. W. nie widziała wyprzedzającego, musiał on zjechać na lewą stronę drogi w odstępie czasowym około 3 sekund od wypadku.

Z uzyskanej opinii biegłego wynikają zarówno ograniczenia pola obserwacji spowodowane wzajemnym usytuowaniem pojazdów uczestniczących w kolizji, jak i zwłaszcza krótki czas, w jakim istniała możliwość zauważenia zbliżającego się motocykla, będący następstwem niezwykłej - jak na warunki ruchu w tym miejscu - jego prędkości i sposobu jazdy. Nie ulega wątpliwości, że taki sposób jazdy kierującego motocyklem mógł w istotny sposób wpłynąć na brak możliwości dostrzeżenia przez oskarżoną bardzo szybko zmieniającej się sytuacji drogowej. To właśnie uwarunkowania tego konkretnego zdarzenia (sposób jazdy kierującego motocyklem, rozwijana przez niego prędkość, toru wyprzedzania przy osi jezdni, zakres pola obserwacji dostępnego dla oskarżonej) sprawiły, że nawet wykonanie przez nią obowiązku szczególnej ostrożności, również w postaci sprawdzenia w lusterkach wstecznych nie zapewniło jej możliwości dostrzeżenia motocyklisty, który ignorując wszelki zasady ruchu drogowego w miejscu niedozwolonym i nie licząc się z sytuacją na drodze błyskawicznie podjął manewr wyprzedzania autobusu, ignorując oprócz wspomnianych zakazów, jaka sytuacja jest przed wyprzedzaniem autobusem.

Materiał dowodowy przedstawiony przez oskarżyciela publicznego nie dostarczył wystarczających podstaw do przypisania jej odpowiedzialności karnej za zaistniałe zdarzenie. To kierujący motocyklem powinien zdawać sobie sprawę z tego, że decydując się na wyprzedzenie ( być może więcej niż jednego pojazdu ), ma w tym czasie niemal całkowicie ograniczoną możliwość obserwowania zachowania kierujących pozostałymi wyprzedzanymi pojazdami, a dostateczną wiedzę w tym zakresie uzyska dopiero wtedy, gdy znajdzie się na lewej stronie jezdni, a jadąc przy jej osi, musi jeszcze zbliżyć się do przodu autobusu. Jest więc oczywiste, że podejmując tak ryzykowny manewr powinien wykonywać go w takiej odległości od poprzedzającego pojazdu i z taką prędkością, by co najmniej móc zatrzymać swój pojazd przed miejscem, gdzie pierwszy z wyprzedzanych pojazdów wykonywał skręt lewo (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 stycznia 2003 r. III KK 421/02 z aprobowaną glosą R.A. S., Pi Pr. 2004, nr 9, s. 111-116).

Zdaniem sądu I instancji J. W. powinna cały czas sprawdzać, czy z przypadkiem tyłu nie nadjedzie inny pojazd, zwłaszcza bezpośrednio przed wykonaniem manewru w lewo.

Problemem w sprawie jest ocena, do jakiej staranności w dany realia oskarżona była zobowiązana. W tym zakresie sąd okręgowy podzielił zapatrywania podniesione w niżej wymienionych judykatach.

Wynikające ze sprawy zagadnienie powinno skłaniać do poszukiwania rozwiązania w sferze materialnoprawnej. Problematyka swego rodzaju stopniowania obowiązku zachowania ostrożności przez uczestników ruchu drogowego, jest zróżnicowana już na gruncie samych przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym. Norma art. 3 ust. 1 tej ustawy nakazuje zachowanie ostrożności wszystkim uczestnikom tego ruchu, a jednocześnie przewiduje wprowadzenie w szczegółowych rozwiązaniach dalej idącego obowiązku - „szczególnej” ostrożności. Taki właśnie - kwalifikowany stopień ostrożności przewidziano między innymi w art. 22 PrDrog. Rzecz jednak w tym, czy na gruncie tego

rozwiązania można jednoznacznie przyjąć, że realizacja obowiązku szczególnej ostrożności obejmuje również upewnienie się, że inny uczestnik ruchu drogowego - poza wymienionymi wprost w przepisach określających zasady zmiany i przecinania się kierunków ruchu - nie zagraża bezpieczeństwu wykonywanego manewru rażąco łamiąc zasady tego ruchu. Odwołanie się do innych przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym określających zasady różnych manewrów nie uzasadnia w sposób oczywisty takiego wniosku. Nie ulega bowiem wątpliwości, że w wielu wypadkach ustawodawca wprost nakłada na kierujących pojazdami obowiązek upewnienia się co do możliwości bezpiecznego wykonania konkretnego manewru. Tak jest np. w sytuacjach przewidzianych w [art. 18 ust. 2](#) i [18a ust. 2](#) PrDrog, w [art. 24 ust. 1](#) PrDrog. W innych z kolei, ustawodawca posługuje się formułą szczególnej ostrożności generalnie w odniesieniu do określonego manewru z podkreśleniem obowiązku upewnienia się - odniesionego do pewnej jego fazy - [art. 28 ust. 1](#) PrDrog i z pewną modyfikacją również [art. 23 ust. 1 pkt 3](#) PrDrog. Skoro zatem ustawodawca dokonał nie tylko podziału na ostrożność „zwykłą” i „szczególną”, ale również stworzył cały katalog sytuacji, w których obowiązek zachowania szczególnej ostrożności posuwa aż do granicy upewnienia się co do możliwości bezpiecznego wykonania określonego manewru lub jego części, to nie ma wystarczających podstaw do tego, aby tę właśnie - niewątpliwie dalej idącą postać szczególnej ostrożności, utożsamiać każdorazowo z jej podstawowym zakresem. W sytuacji, gdy ustawa wyraźnie rozdziela te dwa pojęcia, utożsamianie ich na drodze interpretacji, stanowiłoby wkroczenie w sferę tworzenia, a nie stosowania prawa. Ponadto, próba zrównania zakresu obowiązku zachowania szczególnej ostrożności wymaganej przy niektórych manewrach - z obowiązkiem upewnienia się co do możliwości bezpiecznego wykonania określonego manewru i dopiero po przeprowadzeniu takiego wstępnego zabiegu budowanie normy zachowania obarczonej sankcją karną, stanowi w istocie tworzenie sfery odpowiedzialności karnej w oparciu o wykładnię, a nie o treść wynikającą wprost z przepisu rangi ustawowej. Formułując tezę, że jednokrotne spojrzenie w lusterko nie spełnia obowiązku szczególnej ostrożności wymaganej przez przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym w związku z wykonywaniem manewru skrętu w lewo, sąd I instancji pomija kolejne elementy zachowania oskarżonej, zarówno przed podjęciem wspomnianego manewru, jak i w trakcie jego wykonywania. Rzetelne wnioski wyprowadzone z tych rozważań i przyjęte w II instancji w ramach uzupełniania ustaleń faktycznych, odbiegają w sposób istotny od tezy sformułowanej w zaskarżonym wyroku. Sąd I instancji, co do zakresu obowiązków ciężących na kierującym pojazdem podejmującym manewr skrętu w lewo uznał, że w realiach tej sprawy oskarżona podjęła działania realizujące te obowiązki również w postaci rozszerzonej, wykraczającej poza literalne brzmienie przepisu [art. 22 ust. 1](#) PrDrog. Sąd odwoławczy uniewinniając oskarżoną uznał, że przepis [art. 22 ust. 2](#) ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo drogowie (t.j. Dz.U. z 2012 r. [poz. 1137](#) ze zm. ) nie zawiera obowiązku upewnienia się przez uczestnika ruchu czy wykonując manewr zmiany kierunku ruchu polegający na skręcie w

lewo, nie spowoduje zajechania drogi innym uczestnikom ruchu jadącym za tym uczestnikiem. Należy podnieść, że wymóg zachowania szczególnej ostrożności wskazany w [art. 22 ust. 1](#) PrDrog nie obejmuje swoim zakresem pojęciowym obowiązku upewnienia się przez kierowcę wykonującego taki manewr, że w chwili wykonywania manewru skrętu w lewo nie zajecha drogi nieprawidłowo wyprzedzającemu go innemu uczestnikowi ruchu drogowego.

Bazując na tych stwierdzeniach, sąd okręgowy przyjął, że oskarżona wykonała wszystkie obowiązki wynikające z przepisów prawa o ruchu drogowym i nie mogła przypuszczać, iż kierujący motocyklem ( o którym nie miała wiedzy ) jadąc za nią podejmie niedozwolony przez przepisy Prawa o ruchu drogowym manewr wyprzedzania. Wypowiedziany przez sąd okręgowy pogląd o normatywnej zawartości pojęcia „szczególnej ostrożności” na gruncie [art. 22 ust. 1](#) PrDrog w zakresie manewru zmiany kierunku ruchu ( wbrew twierdzeniom sądu I instancji nie jest odosobniony ) znajduje wsparcie zarówno w orzecznictwie Sądu Najwyższego (zob.np. wyrok SN z dnia 1 grudnia 2005 r., [III KK 151/05](#); postanowienia SN: z dnia 20 listopada 2012 r., [V KK 110/12](#), z dnia 8 stycznia 2013 r., [III KK 109/12](#), OSNKW 2013, z. 4, [poz. 29](#));

SN - Izba Karne z dnia 20 lutego 2014 r. [V KK 382/13](#), Legalis;

SN - Izba Karne z dnia 18 stycznia 2013 r. [V KK 211/12](#), Legalis ), jak też w doktrynie (W. Kotowski, Ustawa - Prawo o ruchu drogowym. Komentarz praktyczny, Warszawa 2004, s.405; R. A. Stefański, Prawo o ruchu drogowym. Komentarz, Warszawa 2005, s.215-218 i tenże glosa do postanowienia SN z dnia 8 stycznia 2013 r., [III KK 109/12](#), OSP 2013/5/50,

Przywołać należy zwłaszcza obszernie uzasadnione stanowisko Sądu Najwyższego zawarte w postanowieniu z dnia 8 stycznia 2013 r., III KK 109/12, gdzie wskazano, że PrDrog różnicuje sytuację, w której obowiązek zachowania szczególnej ostrożności posunięty jest aż do granicy upewnienia się co do możliwości bezpiecznego wykonania manewru, a taki obowiązek nie został nałożony w art. 22 ust. 2 PrDrog, zaś do manewru skrętu w lewo nie ma zastosowania przepis art. 22 ust. 4 PrDrog. Słusznie także Sąd Najwyższy zwrócił uwagę, że „o odpowiedzialności kierowcy wykonującego skręt w lewo można byłoby więc mówić wtedy, gdy widział (lub mógł i powinien był widzieć) pojazd poruszający się w sposób stwarzający zagrożenie lub wręcz uniemożliwiający bezpieczne wykonanie manewru, a mimo to ten manewr w dalszym ciągu realizował. Jednak w takiej sytuacji odpowiedzialność ta będzie związana w pierwszej kolejności z naruszeniem zasady ograniczonego zaufania (art. 4 PrDrog)”.

Na marginesie zaś należy podkreślić, że z niekwestionowanych ustaleń sądu I instancji wynika, iż oskarżona po zmniejszeniu prędkości i przyhamowaniu oraz włączeniu kierunkowskazu nie widziała motocyklisty, co wyłącza także możliwość ustalenia, iż wówczas zorientowała się co do tego, że zachowuje się on sprzecznie z regułami ruchu drogowego (art. 4 PrDrog). Oskarżona wykonała nałożone w myśl przepisów PrDrog obowiązki przy wykonywaniu manewru skrętu w lewo, a nadto przepisy PrDrog nie nakładały na nią obowiązku upewnienia się, czy ktoś jadący za nią nie wykonuje niedozwolonego manewru wyprzedzania jej samochodu.

Rzecz w tym zwłaszcza, iż w momencie rozpoczęcia wykonywania manewru skrętu w lewo nie miała ona obowiązku patrzeć w lusterko wsteczne. Stosownie do dyspozycji art. 22 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (tekst jedn. - Dz.U. Nr 108 z 2005 r., poz. 908 ze zm.), kierujący pojazdem może - tak samo jak pod rządami art. 19 ust. 1 ustawy z dnia 1 lutego 1983 r. - Prawo o ruchu drogowym (tekst jedn. - Dz.U. Nr 11 z 1992 r., poz. 41 ze zm.) - „zmienić kierunek jazdy (...) tylko z zachowaniem szczególnej ostrożności”, ale już nie „pod warunkiem, że nie spowoduje to zajeżdżenia drogi innym kierującym”, który był zawarty w zacytowanym przepisie dawnego kodeksu drogowego. Ratio legis pominięcia takiego zastrzeżenia w nowym kodeksie wydaje się oczywista. Nie chodziło o to, że ów warunek mieści się w wymogu zachowania szczególnej ostrożności przez zmieniającego kierunek jazdy, a więc pozostawienie tegoż warunku byłoby zbędne. Zamierzeniem racjonalnego ustawodawcy było jasne określenie obowiązków i praw uczestników ruchu przy uwzględnieniu wzrastającego natężenia ruchu drogowego i dążeniu do zapewnienia jego bezkolizyjności. Jeżeli zamierzający zmienić kierunek jazdy postąpi zgodnie z art. 22 ust. 5 PrDrog, czyli zawniczuje i wyraźnie zasygnalizuje ten manewr, to w momencie jego wykonywania nie ma obowiązku upewniać się, czy nie zajedzie drogi nieprawidłowo wyprzedzającemu go. Skręcający w lewo ma - w myśl art. 25 ust. 1 i 3 PrDrog - obowiązek ustąpić pierwszeństwa przejazdu jadącemu z kierunku przeciwnego. Musi więc przede wszystkim baczyć, aby nie zajeżdżał drogi temu pojazdowi, a nie zaś kierującemu, który nie zachowuje się w sposób nakazany przez art. 24 ust. 5 PrDrog ( ten może wyprzedzać uprzednio sygnalizującego skręt w lewo tylko z jego prawej strony). Inaczej mówiąc, kierującemu nie można zarzucić naruszenia zasad ruchu drogowego, jeżeli postępuje zgodnie z nimi; o ile nie zajdzie wyjątek wyłączający prawo do postąpienia w myśl obowiązujących zasad. Stosownie do dyspozycji art. 4 PrDrog, kierujący ma prawo liczyć, że inni uczestnicy ruchu przestrzegają przepisów ruchu drogowego, chyba że okoliczności wskazują na możliwość odmiennego ich zachowania. Sąd I instancji nie wykazał, że takie okoliczności były lub powinny się znaleźć w polu uwagi oskarżonej. Według ustaleń faktycznych, pionowy znak ostrzegawczy uprzedzający o przejściu dla pieszych i poziomy znak w postaci podwójnej białej linii ciągłej, już od 150 metrów od skrzyżowania odpowiednio sygnalizowały motocykliście ( także oskarżonej ), że w obrębie miejsca zdarzenia nie wolno nikogo wyprzedzać ani przejeżdżać przez tę linię. Oskarżona musiała mieć włączony lewy kierunkowskaz już w momencie podejmowania przez motocyklistę manewru hamowania ( 58m ). Bezpośrednio przed włączeniem kierunkowskazu oskarżona spojrzała w lusterko wsteczne i nie dostrzegła w nim motoru. Fakt ten wynika z jej wyjaśnień i nie został obalony żadnymi innymi dowodami. Natomiast upatrywanie naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym przez sąd I instancji w fakcie, że wykonując manewr skrętu w lewo uczyniła to bez upewnienia się czy nie jest wyprzedzana nastąpiło bez wskazania, jakie przepisy obowiązującego Prawa o ruchu drogowym zostały przez nią złamane, pomija ten sąd brak takiego nakazu w przytoczonych wyżej przepisach art. 22 ust. 1 i 2 oraz art. 25 ust. 1 i 3 PrDrog, jak i w powiązanych z nimi art. 22 ust. 4 PrDrog, który dotyczy tylko zmieniającego pas ruchu, a nie - kierunek jazdy. Sąd rejonowy pominął więc, że wymóg zachowania szczególnej ostrożności, określony w art. 22 ust.

1 PrDrog, przez zmieniającego kierunek jazdy w lewo, nie obejmuje obowiązku upewnienia się w chwili wykonywania tego manewru, czy nie zajechał on drogi nieprawidłowo (z lewej strony) wyprzedzającemu go.

W świetle obowiązujących przepisów samodzielność jurysdykcyjna sądu karnego jest jedną z naczelnych zasad procesu karnego, podobnie jak i uprawnienie do kontroli oraz oceny wszystkich przeprowadzonych dowodów, w tym także opinii biegłych. Skoro więc sąd odwoławczy dokonał tylko odmiennej oceny prawnej tych samych ustaleń, które już poczynił sąd I instancji ( uzupełniając je i uszczegóławiając ) to nie miał również potrzeby ponownego analizowania poszczególnych dowodów, w tym zwłaszcza parametrów technicznych ustalonych przez biegłego ( w tym zakresie biegły został też uzupełniając przesłuchany ). Sama faktyczna podstawa orzekania generalnie nie uległa tym samym zmianie. Natomiast ta część opinii biegłego dotycząca zakresu obowiązków, jakie pod adresem oskarżonej sformułował, jest regulowana przepisami ustawy- Prawo o ruchu drogowym, wkroczyła i należy do ocen prawnych, do których w pełni właściwym był sąd okręgowy. W tym bowiem zakresie jedynym organem uprawnionym do procesowego zajmowania stanowiska - jest sąd. Nie jest bowiem dopuszczalne korzystanie z opinii biegłych w zakresie interpretacji przepisów obowiązującego prawa.

Z tych wszystkich powodów i na podstawie art. 414 § 1 kpk i art. 17 § 1 pkt 2 kpk w zw. z art. 458 kpk sąd odwoławczy orzekł jak w wyroku ( zmienił zaskarżony wyrok i uniewinnił oskarżoną od popełnienia przypisanego jej czynu); a nadto na podstawie art. 632 pkt 2 kpk o kosztach procesu rozstrzygnął jak w jego części dyspozytywnej.