



Sygn. akt I KK 96/21

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 13 października 2022 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Małgorzata Gierszon (przewodniczący)

SSN Małgorzata Wąsek-Wiaderek

SSN Włodzimierz Wróbel (sprawozdawca)

Protokolant Dorota Szczerbiak

przy udziale prokuratora Prokuratury Krajowej Andrzeja Pogorzelskiego,
w sprawie **J. C.**

skazanego z art. 177 § 2 k.k. i in.

po rozpoznaniu w Izbie Karnej na rozprawie

w dniu 13 października 2022 r.,

kasacji, wniesionej przez obrońcę

od wyroku Sądu Okręgowego w Białymstoku

z dnia 18 lutego 2021 r., sygn. akt VIII Ka 729/20,

zmieniającego wyrok Sądu Rejonowego w Białymstoku

z dnia 4 września 2020 r., sygn. akt III K 249/18,

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

2) nakazuje zwrot J. C. uiszczonej opłaty kasacyjnej.

UZASADNIENIE

Wyrokiem Sądu Rejonowego w Białymstoku z dnia 4 września 2020 r. (sygn. akt III K 249/18) J. C. został uznany winnym tego, że w dniu 10 stycznia 2015 r. w S. na ulicy [...] prowadził w ruchu lądowym pojazd mechaniczny m-ki [...] o numerze rejestracyjnym [...] znajdując się w stanie nietrzeźwości stwierdzonym badaniem alcotestem z wynikiem - 0,59 mg/dm³ alkoholu w wydychanym powietrzu, tj. czynu art. 178a § 1 k.k. w zw. z art. 4 § 1 k.k. oraz tego, że w dniu 10 stycznia 2015 r. na ulicy [...] umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, że znajdując się w stanie nietrzeźwości - 0,59 mg/dm³ alkoholu w wydychanym powietrzu, kierując samochodem osobowym marki [...] o numerze rejestracyjnym [...] jechał z prędkością przekraczającą dozwoloną administracyjnie prędkość, która to prędkość nie zapewniała panowania nad pojazdem przy panujących warunkach drogowych oraz nie zachował szczególnej ostrożności podczas przecinania się kierunków ruchu i nie umożliwił bezpiecznego opuszczenia jezdni pieszemu M. A. prowadzącemu rower przez jezdnię ulicy [...], na skutek czego potrącił kierowanym przez siebie samochodem M. A., a następnie wbrew obowiązкови nie udzielił pomocy w/w pokrzywdzonemu znajdującemu się w bezpośrednim niebezpieczeństwie utraty życia lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, mogąc tej pomocy udzielić bez narażenia siebie lub innej osoby na niebezpieczeństwo utraty życia lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, w ten sposób że po potrąceniu kierowanym przez siebie samochodem pozostawił M. A. leżącego i nieprzytomnego na ulicy [...] i zbiegł z miejsca zdarzenia, przy czym na skutek przedmiotowego zdarzenia M. A. doznał obrażeń ciała, które to obrażenia skutkowały wstrząsem krwotocznym i urazowym powodując zgon M. A., tj. czynu z art. 177 § 2 k.k. w zw. z art. 178 § 1 k.k. w zb. z art. 162 § 1 k.k. w zw. z art. 11 § 2 k.k. w zw. z art. 4 § 1 k.k.

Na podstawie art. 85 § 1 i 2 k.k., art. 86 § 1 k.k., art. 90 § 2 k.k. wymierzono oskarżonemu karę łączną 4 lat pozbawienia wolności i łączny środek karny dożywotniego zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych.

Wyrok ten został zmieniony wyrokiem Sądu Okręgowego w Białymstoku z dnia 18 lutego 2021 r. (sygn. akt VIII Ka 729/20) w ten sposób, że z treści czynu przypisanego oskarżonemu J. C. wyeliminowano słowa „przekraczającą dozwoloną

administracyjnie prędkość” oraz dokonano redakcyjnych zmian w wyrzeczeniach o zakazie prowadzenia pojazdów.

W pozostałym zakresie zaskarżony wyrok utrzymano w mocy.

Kasację od tego wyroku wniósł obrońca skazanego, zarzucając orzeczeniu:

„1. obrazę prawa materialnego, a to art. 13 ust. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym, wskutek jego pominięcia w prawnej ocenie zachowania się pieszego uczestniczącego w wypadku, co skutkowało niezasadnym uznaniem, że pokrzywdzony przechodził przez ulicę [...] w miejscu dozwolonym, podczas, gdy łączne uwzględnienie norm art. 13 ust. 2 i 13 ust. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym przy uwzględnieniu okoliczności sprawy, nakazywałoby uznanie, że pokrzywdzony nie spełniając warunku, od którego art. 13 ust. 3 ustawy Prawo drogowe uzależnia możliwość wejścia na skrzyżowanie, znalazł się na nim wskutek złamania przepisów, a tym samym wszedł na miejsce dla niego w tych warunkach niedozwolone; przy czym naruszenie przez Sąd Okręgowy przywołanej normy praw materialnego miało istotny wpływ na treść wydanego rozstrzygnięcia, gdyż powodowało, że Sąd niezasadnie uznał, jakoby to nie pokrzywdzony był sprawcą wypadku, lecz zaledwie przyczynił się do niego w stopniu „subminimalnym”, a ustalenie to zdeterminowało treść zaskarżonego orzeczenia,

2. rażące naruszenie prawa procesowego, które miało istotny wpływ na treść zaskarżonego orzeczenia, a to :

a) art. 433 § 2 k.p.k. i art. 457 § 3 k.p.k., polegające na tym, że Sąd Odwoławczy w wyniku nierzetelnego rozpoznania środków odwoławczych obrońców oskarżonego nie poddał wszechstronnej analizie zarzutów w nich sformułowanych oraz nie ustosunkował się do nich w stopniu wystarczającym, o czym świadczy treść pisemnego uzasadnienia zaskarżonego wyroku, co miało istotny wpływ na treść zaskarżonego orzeczenia albowiem skutkowało niezasadnym utrzymaniem w mocy wyroku w tej jego części, w której niezasadnie Sąd przypisał oskarżonemu odpowiedzialność za czyn zarzucony mu w pkt. II aktu oskarżenia, a nadto wymierzył mu za ten czyn rażąco surową karę pozbawienia wolności i rażąco surowy środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów

mechanicznych, jak również w tej jego części, w której Sąd uznał oskarżonego winnym popełnienia przestępstwa z pkt. I aktu oskarżenia i wymierzył mu za to surowe kary i środki karne, co w konsekwencji rzutowało też na wymierzenie oskarżonemu rażąco surowych kar i środków karnych w wymiarze łącznym,

b) art. 5 § 2 k.p.k., art. 7 k.p.k. w zw. z art. 410 k.p.k. w zw. z art. 437 § k.p.k. polegające na dokonaniu sprzecznej z zasadami prawidłowego rozumowania oraz wskazaniemi wiedzy i doświadczenia życiowego a nadto zasadą in dubio pro reo oceny dowodów, która pociągnęła za sobą przyjęcie wadliwego ustalenia w zakresie okoliczności stanowiących podstawę faktyczną wyroku, zasadniczo odmiennych od przy tym od ustaleń poczynionych w tym względzie przez Sąd I instancji, która to obraza przepisów prawa procesowego skutkowała wydaniem niesprawiedliwego orzeczenia opartego na błędnych ustaleniach faktycznych, jakoby to oskarżony spowodował wypadek drogowy ze skutkiem śmiertelnym, a nie spowodował go pokrzywdzony, który według błędnego, dowolnego, a nadto odmiennego od ustaleń Sąd I Instancji, ustalenia Sądu Okręgowego miał zaledwie w „subminimalnym” stopniu przyczynić się do zdarzenia, podczas gdy de facto to on ten wypadek spowodował; jak również na błędnych, zupełnie nowych i nie podnoszonych w apelacji prokuratora okolicznościach, jakoby mój Mocodawca po wypadki rozpoczął szeroko zakrojone działania mataczenia w sprawie, próbował wciągnąć w to kolegę M. S. i wciągnął „w przestępcze, mataczące działania” kolegów i koleżanki, na co dzień pełniących z nim służbę w Policji, a nawet przełożonych.

c) art. 170 § 1 pkt. 5 k.p.k. w zw. z art. 167 k.p.k., art. 169 § 2 k.p.k., art. 196 § 2 i 3 k.p.k. i art. 201 k.p.k., a nadto art. 452 § 3 k.p.k. skutek niezasadnego oddalenia - jako rzekomo w sposób oczywisty zmierzającego do przedłużenia postępowania - wniosku dowodowego obrońcy, który - wg Sądu Okręgowego mogła ona zgłosić w Sądzie I instancji - o przeprowadzenie dowodu z uzupełniającej opinii biegłego M. K. na okoliczność rozliczenia czasoprzestrzennego wypadku w sytuacji, gdyby przyjąć, że pokrzywdzony w czasie zdarzenia poruszał się krokiem szybkim lub biegł, które to uchybienie miało istotny wpływ na treść zaskarżonego wyroku, albowiem skutkowało tym, że Sąd Okręgowy, podobnie, jak Sąd I instancji w dokonanych ustaleniach stanowiących

podstawę rozstrzygnięcia, opartą się na wewnętrznie i wzajemnie sprzecznych opiniach biegłych, z których dwie - a mianowicie opinia IES i opinia PTK - sporządzone były przez biegłych, którym brak było cech bezstronności, co zawarzyło na sposobie opiniowania, zdeterminowanego wolą sporządzenia opinii niekorzystnej dla oskarżonego, mimo braku ku temu dostatecznych podstaw wynikających z materiału dowodowego sprawy.

c) art. 440 k.p.k. i art. 433 § 1 k.p.k. poprzez wyjście przez Sąd Odwoławczy poza granice zarzutów podniesionych w apelacji oskarżyciela publicznego oraz niezasadne uznanie tej apelacji za taką, „której nie można odmówić racji”, choć apelacja ta była całkowicie pozbawiona podstaw, co miało istotny wpływ na treść wydanego rozstrzygnięcia.”

Podnosząc powyższe zarzuty, skarżący wniósł o uchylenie wyroku Sądu Okręgowego w Białymstoku i przekazanie sprawy oskarżonego do ponownego rozpoznania temu Sądowi.

Prokurator w odpowiedzi na kasację wniósł o jej oddalenie jako oczywiście bezzasadnej.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje.

Kasacja okazała się zasadna w zakresie w jakim kwestionowała prawidłowość dokonanej w sprawie kontroli apelacyjnej w odniesieniu do tych zarzutów, które koncentrowały się na wykazaniu braku dostatecznego uzasadnienia naruszenia reguł ruchu drogowego, które były przyczyną wypadku. Sąd w uzasadnieniu wyroku jedynie przywołał tezy biegłych o nieprawidłowościach w prowadzeniu pojazdu przez oskarżonego, ale nie poczynił żadnych konkluzji, które odnosiłyby się do zarzutów apelacji. Jedyna zmiana merytoryczna, która też nie została adekwatnie osadzona w rozważaniach i wnioskach Sądu to ta, że „po pokonaniu skrzyżowania ulicy [...] z ulicą [...] nie było znaku ograniczającego prędkość, należało przyjąć, że dozwolona administracyjnie prędkość w miejscu po którym z najwyższym prawdopodobieństwem przechodził pieszy była równa 50 km/h. W opiniach zespołów biegłych były rozważane warianty zdarzenia i przyjmowane za prawdopodobne w których prędkość samochodu oskarżonego była

mniej niż 50 km/h. Stosując po raz kolejny zasadę z art. 5 § 2 k.p.k., przesądając wszelkie nieusuwalne wątpliwości na korzyść sprawcy, należało wyeliminować z treści przypisanego mu czynu słowa „przekraczającą dozwoloną administracyjnie prędkość”.

Sąd nie wskazał, jakie to ma znaczenie dla ostatecznego przypisania sprawstwa oskarżonemu. Cytowani przez niego biegli wskazywali, że „do potrącenia pieszego doszło na lewym pasie ruchu, patrząc z perspektywy kierowcy Renault, ponieważ samochód poruszał się środkiem jezdni”, „pieszy wkraczając na jezdnię nie zachował szczególnej ostrożności, niewłaściwie obserwował sytuację panującą na drodze, bądź niewłaściwie tą sytuację ocenił i wkroczył na jezdnię zmuszając kierującego pojazdem do istotnej zmiany prędkości samochodu, a zatem wymuszając pierwszeństwo przejazdu na kierującym samochodem. Kierujący samochodem albo znacząco spóźnił się z podjęciem decyzji o zastosowaniu manewru hamowania albo w sposób znaczący przekroczył dopuszczalną prędkość w miejscu wypadku przez co istotnie przyczynił się do sytuacji niebezpiecznej na drodze, potrącenia pieszego” czy też „kierowca samochodu jadąc z prędkością administracyjnie dozwoloną, przy przyjęciu że pokrzywdzony szedł krokiem normalnym - nie miałby szans zatrzymać samochodu przed pokrzywdzonym (...) Jednakże w takich warunkach drogowych i atmosferycznych do obowiązków kierującego należałoby m.in. dostosowanie prędkości, zatem przy uznaniu kierującego, że prędkość dopuszczalna nie zapewnia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, prędkość tę należało zredukować”. Przypomnieć należy, że przyjęto, że feralnego dnia warunki pogodowe nie były najlepsze, zapadał zmrok i padał niewielki śnieg z deszczem. Sąd podtrzymując rozstrzygnięcie co do sprawstwa wypadku, zaakceptował także ustalenie, że wpływ nieprawidłowego zachowania pokrzywdzonego (wejście na jezdnię w miejscu niedozwolonym) jedynie subminimalnie przyczyniło się do wypadku o konkretnych skutkach.

Wszystkie powyższe wskazania Sądu oparte na opiniach biegłych w sprawie nie są wystarczające dla prawidłowego odniesienia się do zarzutów odwoławczych i co za tym idzie rzetelnego uzasadnienia podstawy dla odpowiedzialności karnej oskarżonego. Zagadnienie tzw. prędkości bezpiecznej czy też dostosowanej jest

znacznie bardziej złożone, niż wynika z rozważań Sądu odwoławczego. Jak zasadnie wskazuje się w doktrynie „Przepisy ruchu drogowego wymagają od kierującego dostosowania prędkości jazdy do panujących warunków, ograniczeń i widoczności drogi. Chodzi o to, żeby kierujący miał dość czasu na skuteczne wykonanie wszystkich czynności psychicznych i fizycznych wymaganych w danej sytuacji, by nie zakłóciło to normalnego ruchu pojazdu. Wynika stąd określony związek między wieloma czynnikami, takimi jak: właściwości pojazdu, jakość i charakter drogi, nasilenie ruchu czy stan psychiczny kierującego. Związek ten w niekorzystnym układzie doprowadza do wypadku. Dlatego też wprowadzone zostało ograniczenie prędkości zarówno formalne, jak i merytoryczne.” (K. Pawelec, 3. Zasada prędkości dostosowanej [w:] Zarys metodyki pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych, Warszawa 2021, s. 139). Zgodnie z dyspozycją art. 19 p.r.d. kierujący pojazdem jest obowiązany jechać z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem, z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa, a w szczególności: rzeźby terenu, stanu i widoczności drogi, stanu i ładunku pojazdu, warunków atmosferycznych i natężenia ruchu. Zatem prędkość bezpieczna to taka, przy której kierujący pojazdem kontroluje jego ruch w konkretnych warunkach drogowych, czyli m.in. zapewnia sobie odpowiednią ilość czasu potrzebną na bezpieczne i skuteczne wykonanie wszystkich czynności psychicznych oraz fizycznych niezbędnych w danej sytuacji, aby nie powodować zaburzeń w normalnym ruchu.

Oznacza to, że w konkretnej sprawie fakt, że nastąpił wypadek stanowić może jedynie wstępną hipotezę, że doszło do naruszenia reguł ostrożności w ruchu w stopniu istotnym i stwarzającym nieakceptowalne (karygodne) ryzyko. Hipoteza ta musi zostać w toku postępowania udowodniona. Zwłaszcza, że zagadnienie prędkości bezpiecznej było na przestrzeni lat przedmiotem wielu wypowiedzi Sądu Najwyższego, który bynajmniej nie akceptował jakiegokolwiek uproszczonego czy wręcz schematycznego rozumowania. Wskazywano m.in., że przekroczenie prędkości administracyjnie dozwolonej, nie zawsze powoduje powstanie stanu zagrożenia na drodze, chociaż respektowanie tego przepisu, zwłaszcza w warunkach nocnych i przy zmniejszonej widoczności, jest podstawowym obowiązkiem każdego kierowcy, ponieważ prędkość ta zapewnia należyte

panowanie nad pojazdem (wyrok z dnia 23 lipca 2014 r., V KK 32/14) czy nie można nałożyć na kierowcę obowiązku jazdy z taką prędkością, która umożliwiałaby mu spostrzeżenie nieoświetlonej i niekontrastującej z otoczeniem przeszkody na drodze, w postaci pokrzywdzonego prowadzącego w poprzek tej drogi rower (wyrok z dnia 5 stycznia 2000 r., II KKN 419/97) . Nałożenie na kierowcę obowiązku jazdy z taką prędkością, która umożliwiałaby zatrzymanie pojazdu przed nieoświetloną przeszkodą znajdującą się na drodze prowadziłoby w konsekwencji do sparaliżowania ruchu drogowego w warunkach nocnych. Nie jest przy tym wystarczające dla przypisania przestępstwa spowodowania wypadku drogowego stwierdzenie, iż jadąc z prędkością mniejszą sprawca mógłby wypadku uniknąć. Nie można bowiem zasady ograniczonego zaufania na drodze przekształcać w zasadę braku zaufania, gdyż prowadziłoby to do zupełnego paraliżu ruchu.

W niniejszej sprawie zupełnie odstąpiono od ustalenia jak powinien zachowywać się oskarżony poruszając się na danym odcinku drogi by, z jednej strony uniknąć stworzenia zagrożenia i móc wykonać wszelkie wymagane od niego manewry, a z drugiej by wciąż stanowiły one racjonalny sposób poruszania się w normalnym ruchu. Samo twierdzenie, że powinien on być zredukować prędkość, albo wcześniej zareagować nie prowadzi jednak do żadnej czytelnej konkluzji o wymaganym przez prawo (m.in. art. 19 p.r.d.) sposobie postępowania. Równie dobrze można byłoby wskazać, że kierowca w ogóle nie powinien się poruszać pojazdem lub profilaktycznie hamować „do zera” co jakiś czas by dać szansę bezpiecznego przejścia m.in. nietrzeźwym pieszym w miejscu niedozwolonym. Pomiędzy tymi oczywiście absurdalnymi, hipotetycznymi „zaleceniami”, a tymi podniesionymi przez Sąd nie ma szczególnej jakościowej różnicy. Wszystkie są bowiem arbitralne i nie pozostają w powiązaniu z przyjętym w doktrynie czy orzecznictwie rozumieniem art. 19 p.r.d. Nie jest zatem możliwe przypisanie sprawstwa wypadku drogowego bez konkretnego i opartego na adekwatnym kontekście normatywnym ustalenia jak powinien zachować się modelowy kierowca w danych warunkach, by uniknąć stworzenia nieakceptowalnego, istotnego ryzyka, a następnie krytycznie zestawić to, co faktycznie miało miejsce z tym modelowym przebiegiem zdarzenia. Nie jest wówczas wykluczone, że Sąd dojdzie do wniosku,

że sposób zachowania kierującego był akceptowalny z punktu widzenia ogółu zasad ruchu drogowego, gdyż konkretny przebieg wypadku był na tyle nietypowy i mało prawdopodobny, że zobowiązanie kierującego do tak ostrożnej jazdy, by uniknąć tego konkretnego przebiegu zdarzenia stałoby w sprzeczności z istotą samego ruchu drogowego. Powyższa hipotetyczna konstatacja nie jest jednak możliwa bez precyzyjnego zrekonstruowania owego wymaganego regułami bezpieczeństwa zachowania. W perspektywie spojrzenia na sam ruch drogowy zawsze można powiedzieć, że kierujący mógł być bardziej ostrożny, ale od pewnego poziomu tego coraz bezpieczniejszego zachowania dochodziłoby do stawiania mu wymogów nieracjonalnych z punktu widzenia społecznego znaczenia i sensu ruchu pojazdów.

Sąd odwoławczy rozpozna w ponownym postępowaniu apelację i na podstawie zgromadzonego materiału dowodowego odnieść musi się do zarzutów, które traktują o braku adekwatnego wyjaśnienia podstawy przypisania oskarżonemu sprawstwa zarzuconego czynu. Zwłaszcza Sąd musi zrekonstruować precyzyjnie wymagany normami regulującymi ruch drogowy sposób bezpiecznego zachowania kierującego, biorąc pod uwagę powyżej zarysowane zastrzeżenia.

[as]