



Sygn. akt II KK 6/12

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 15 listopada 2012 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Waldemar Płóciennik (przewodniczący)

SSN Włodzimierz Wróbel (sprawozdawca)

SSA del. do SN Dariusz Czajkowski

Protokolant Ewa Oziębła

przy udziale prokuratora Prokuratury Generalnej Barbary Nowińskiej,

w sprawie **M. W.**

skazanego z art. 177 § 2 kk i in.

po rozpoznaniu w Izbie Karnej na rozprawie

w dniu 15 listopada 2012 r.,

kasacji, wniesionej przez obrońcę skazanego

od wyroku Sądu Okręgowego w P.

z dnia 20 września 2011 r., sygn. akt IV Ka (...)

utrzymującego w mocy wyrok Sądu Rejonowego w B.

z dnia 7 października 2009 r., sygn. akt II K (...),

**uchyla zaskarżony wyrok Sądu Okręgowego w P. i sprawę
przekazuje temu Sądowi do ponownego rozpoznania w
postępowaniu odwoławczym.**

UZASADNIENIE

Wyrokiem Sądu Rejonowego w B. z dnia 7 października 2009 r. (sygn. akt II K (...)) M. W. został skazany za czyn polegający na tym, że w dniu 11 lipca 2008 r.

w K. przyczynił się do zaistnienia wypadku drogowego w ten sposób, że będąc zatrudniony w Stacji Diagnostycznej „F.” w P. w charakterze diagnosty samochodowego i wykonując okresowe badania techniczne przyczepy ciężarowej marki „G.” nr rej (...) w dniu 20 czerwca 2008 r., dopuścił ją do ruchu mimo braku możliwości identyfikacji pojazdu, istnienia wad konstrukcyjnych, w następstwie czego doszło do pęknięcia dyszla i oderwania się przyczepy od ciągnącego ją samochodu marki I. o nr rej. (...), a następnie przemieszczenia się przyczepy na lewy pas ruchu, bezpośrednio na tor ruchu nadjeżdżającego z przeciwną stronę samochodu osobowego marki L., w następstwie czego kierujący tym pojazdem B. T. i pasażerowie A. T., A. T., W. T. i N. K. doznali obrażeń ciała, w skutek których ponieśli śmierć na miejscu zdarzenia, tj. przestępstwo z art. 179 k.k. w zb. z art. 177 § 2 k.k. w zw. z art. 11 § 2 kk. na karę 2 lat i 6 miesięcy pozbawienia wolności oraz orzeczono wobec niego zakaz wykonywania zawodu diagnosty samochodowego na okres 5 lat.

Od tego wyroku apelację w dniu 30 listopada 2009 r. wniósł obrońca oskarżonego zarzucając obrazę przepisów prawa procesowego polegającą na tym, że w ocenie obrony orzeczenie to zawiera sprzeczność, która uniemożliwia jego wykonanie, a nadto narusza zasadę obiektywizmu oraz błąd w ustaleniach faktycznych przyjętych za podstawę orzeczenia. Wskazując na powyższe uchybienia, obrona wniosła o uchylenie zaskarżonego wyroku i uniewinnienie oskarżonego od postawionego mu zarzutu, ewentualnie o przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania.

Wyrokiem z dnia 6 sierpnia 2010 r. Sąd Okręgowy w P. (sygn. akt IV Ka (...)) zmienił zaskarżony wyrok w ten sposób, że w zachowanie polegające na dopuszczeniu do ruchu przyczepy ciężarowej uznał za zachowanie nieumyślne, co skutkowało wyeliminowaniem z kwalifikacji prawnej podstawy skazania przepisu art. 179 k.k. (oraz konsekwentnie art. 11 § 1 k.k.). Wymierzoną karę pozbawienia wolności obniżono do jednego roku i jej wykonanie zawieszono na okres próby 5 lat oraz wymierzono na podstawie art. 71 § 1 k.k. karę grzywny w wysokości 100 stawek dziennych ustalając wysokość każdej na 20 zł.

Od tego wyroku kasację wniósł Rzecznik Praw Obywatelskich zarzucając naruszenie przepisów prawa procesowego:

- 1) art. 452 § 1 k.p.k. przez przeprowadzenie w postępowaniu odwoławczym, wbrew zakazowi, postępowania dowodowego co do istoty sprawy, bowiem w zakresie dotyczącym istoty odpowiedzialności karnej oskarżonego,
- 2) art. 457 § 3 k.p.k. i art. 424 § 1 k.p.k., przez sporządzenie uzasadnienia wyroku o charakterze reformatoryjnym w sposób nie odpowiadający standardom wynikającym z tych przepisów, brak wskazania w należyтым stopniu, czym kierował się Sąd wydając orzeczenie diametralnie zmieniające zaskarżony wyrok, co uniemożliwiło praktyczne prześledzenie i ocenę prawidłowości toku rozumowania Sądu Odwoławczego, które doprowadzić go miało do dokonania odmiennych ustaleń faktycznych niż ustalenia poczynione przez Sąd Rejonowy,
- 3) art. 4 k.p.k., art. 7 k.p.k. i art. 410 k.p.k. przez oczywiście błędną i powierzchowną ocenę materiału dowodowego, dokonaną w sposób dowolny, bez uwzględnienia zasad prawidłowego i logicznego rozumowania w następstwie uwzględnienia okoliczności przemawiających wyłącznie na korzyść oskarżonego, wyrażającą się w braku analizy całości przepisów regulujących tok postępowania diagnosty w trakcie wykonywania badań technicznych pojazdu przed dopuszczeniem go do ruchu - co skutkowało wadliwym, w ocenie Autora kasacji przekonaniem Sądu Odwoławczego o braku możliwości przypisania oskarżonemu umyślności naruszenia jego obowiązków, co dało podstawę do zmiany ustaleń faktycznych w zakresie sprawstwa występkę z art. 179 k.k. i wyeliminowania tego przepisu z podstawy skazania.

Podnosząc powyższe, Autor kasacji wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania w postępowaniu odwoławczym.

Na skutek kasacji Rzecznika Praw Obywatelskich, Sąd Najwyższy wyrokiem z dnia 13 lipca 2011 r. (sygn. akt II KK [...] /11) uchylił zaskarżony wyrok i sprawę przekazał do ponownego rozpoznania Sądowi Okręgowemu w P. w postępowaniu odwoławczym. Sąd Najwyższy podzielił zarzut naruszenia art. 7 k.p.k. przez poczynienie lakonicznych i dowolnych rozważań, które sąd *ad quem* zawarł w pisemnym uzasadnieniu wyroku. Podobnie, uznano za zasadny zarzut naruszenia art. 457 § 3 k.p.k. i art. 424 § 1 k.p.k., gdyż Sąd Odwoławczy nie uzasadnił swojego twierdzenia o braku realizacji znamion typu z art. 179 k.k., zwłaszcza przyjęcia, że czyn ten można popełnić jedynie z zamiarem bezpośrednim, a nie wynikowym. Ponadto Sąd Najwyższy wskazał szereg uchybień polegających na zignorowaniu

określonych elementów ustalonego stanu faktycznego (m.in. braku możliwości identyfikacji przyczepy ze względu na nieczytelny nr VIN) oraz stanu prawnego (m.in. obowiązku wynikającego ze stosownych rozporządzeń, a polegającego na konieczności zweryfikowania przez diagnostę, czy ewentualny zakres modyfikacji przyczepy nie stanowił zagrożenia dla bezpieczeństwa w ruchu).

Po ponownym rozpoznaniu sprawy, Sąd Okręgowy w P. wyrokiem z dnia 20 września 2011 r. (sygn. akt IV Ka (...)) utrzymał w mocy zaskarżony wyrok Sądu Rejonowego w B. z dnia 7 października 2009 r. (sygn. akt II K (...)) uznając apelację za oczywiście bezzasadną. Wskazano w uzasadnieniu na poprawność rozumowania Sądu I instancji, który zaznaczył, że skoro, jak wynika ze sporządzonych w sprawie opinii biegłych, nawet laik zauważyłby przeróbki przyczepy, tym bardziej powinien dostrzec to diagnosta. Zignorowanie sięgnięcia przez oskarżonego po uzupełniającą opinię rzeczoznawcy wskazywało na to, iż co najmniej godził się na dopuszczenie do ruchu pojazdu bezpośrednio zagrażającego temu ruchowi. Sąd Odwoławczy podkreślił, że sąd a quo szczegółowo odniósł się do wszystkich okoliczności faktycznych ujawnionych w toku postępowania i przy wyrokowaniu na względzie miał wszelkie zebrane w sprawie dowody.

Od tego wyroku w dniu 22 listopada 2011 r. kasację na korzyść wniosł obrońca M. W. zarzucając mu:

- 1) rażące naruszenie prawa materialnego mające wpływ na treść wyroku art. 179 k.k. przez jego błędną interpretację i zastosowanie.
- 2) rażące naruszenie przepisów postępowania - art. 4 i 7 k.p.k. i art. 410 k.p.k. - przez błędną ocenę materiału dowodowego dokonaną w sposób dowolny bez uwzględnienia zasad logicznego i prawidłowego rozumowania wyrażającego się w braku prawidłowej oceny dowodów zgromadzonych przez sądy obu instancji dowodów z opinii biegłych w zakresie możliwości zauważenia wad przyczepy, stanu technicznego przyczepy, oceny czynności wykonywanych przez diagnostę podczas badania pojazdu, braku analizy przepisów regulujących zasady postępowania diagnosty podczas wykonywania badań technicznych pojazdu przy wykonywaniu badania okresowego - co skutkowało wadliwym przekonaniem Sądu Odwoławczego, że M. W. dopuścił się zarzucanego mu czynu w zamiarze wynikowym.
- 3) obrazę przepisów postępowania - art. 457 § 3k.p.k. i 424 § 1 pkt 1 k.p.k. – przez ponownie sporządzenie uzasadnienia w sposób nie odpowiadający

zasadom wynikającym z tych przepisów, tj. brak wskazania w należyтым stopniu, czym kierował się sąd wydając orzeczenie uznające apelację za oczywiście bezzasadną pomimo, że podczas rozpraw sądu okręgowego przeprowadzono szereg dowodów między innymi opinii biegłych, co do których sąd okręgowy nie wypowiedział się w zakresie ich oceny i przydatności do poczynienia ustaleń faktycznych dla rozważań w zakresie rodzaju zamiaru oraz nieuczynienie zadość wytycznym zawartym w uzasadnieniu Sądu Najwyższego zdanie ostatecznie uzasadnienia.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Część zarzutów podniesionych w kasacji ma oczywiście bezzasadny charakter. W szczególności, kwestionowanie znaczenia dowodowego zeznań świadków J.W. oraz J.S. dla ustalenia stanu przyczepy w chwili przeprowadzenia przez skazanego badań technicznych w istocie sprowadza się do podważania ustalonego przez Sąd pierwszej instancji i zaakceptowanego przez Sąd odwoławczy stanu faktycznego. Autor kasacji pomija wszakże, że zeznania świadków nie były jedynym dowodem przeprowadzonym przez sąd, który w głównej mierze stan przyczepy ustalił w oparciu o opinie biegłych. W tym kontekście zeznania świadków J.W. oraz J.S. mają raczej charakter uzupełniający dla ustalenia rzeczywistego stanu przyczepy. Służą natomiast Sądowi odwoławczemu, jako argument uzasadniający twierdzenie, że zły stan przyczepy był oczywisty, bez potrzeby przeprowadzania szczegółowych badań i możliwy do ustalenia nawet dla nieprofesjonalisty. Sam zresztą Autor kasacji wskazuje na te okoliczności na str. 7 uzasadnienia kasacji.

Autor kasacji zarzuca nadto, że w myśl obowiązujących w tym zakresie regulacji prawnych, diagnosta nie ma obowiązku ani możliwości prawnych lub faktycznych określania ewentualnych zmian konstrukcyjnych, ani też oceny za pomocą specjalistycznego oprzyrządowania, czy materiał, z którego został wykonany pojazd lub jego część uległ „zmęczeniu materiałowemu” i jest narażony na pęknięcie. Przepisy te nie nakładają także na diagnostę obowiązku ustalania „czy konstrukcja przyczepy lub pojazdu jest oryginalna”. Autor kasacji podkreślił ponadto, że diagności nie posiadają wzorów konstrukcyjnych przyczep, do których podczas ewentualnego badania mogliby odnosić się celem porównania badanej przyczepy ze wzorcem”, zaś w sposób organoleptyczny nie jest w stanie stwierdzić, że doszło do mikropęknięć świadczących o zmęczeniu materiału.

Należy podkreślić, że analiza obowiązujących w tym zakresie regulacji prawnych prowadzi do jednoznacznego wniosku, że w przypadku stwierdzenia przez diagnostę, że z uwagi na określone cechy pojazdu, może on stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu, zobowiązany jest on do zatrzymania prawa jazdy, co równoznaczne jest z niedopuszczeniem takiego pojazdu do ruchu, ewentualnie powinien zlecić dodatkowe badania. Kwestia ta była przedmiotem szczegółowych rozważań Sądu odwoławczego oraz sądu pierwszej instancji, które Sąd Najwyższy podziela.

Uzasadniając zarzut naruszenia art. 179 k.k., Autor kasacji stwierdza, że Sąd Odwoławczy nie wypełnił wytycznych Sądu Najwyższego w zakresie uzasadnienia przyjętej kwalifikacji czynu. W szczególności, Autor kasacji zarzucił, że ani Sąd pierwszej instancji ani Sąd drugiej instancji nie uzasadnił tego, że w ocenianym stanie faktycznym dopuszczona do ruchu przyczepa znajdowała się w stanie „bezpośrednio zagrażającym bezpieczeństwu w ruchu drogowym”, czego wymaga treść art. 179 k.k. Ta cecha dopuszczonego do ruchu pojazdu powinna być także objęta świadomością sprawcy. Tak sformułowany zarzut w istocie sprowadza się do zarzutu naruszenia prawa procesowego, w szczególności zaś niedochowania standardów określających sposób uzasadnienia wyroku i w tym sensie tożsamy jest z zarzutem określonym w pkt 3 *petitum* kasacji. Autor kasacji nie wskazuje natomiast, na czym miałyby polegać błędna interpretacja art. 179 przyjęta przez Sąd odwoławczy czy też błędne zastosowanie tego przepisu do ustalonego stanu faktycznego. Można jedynie domyślać się, że zdaniem Autora kasacji, nie jest wystarczające dla przyjęcia realizacji znamion przestępstwa z art. 179 k.k. ustalenie, że sprawca miał świadomość takiego stanu pojazdu, „który może doprowadzić do zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu pojazdów”.

Dla realizacji znamion przestępstwa z art. 179 k.k. konieczne jest ustalenie, że określony pojazd dopuszczony do ruchu, znajduje się w stanie bezpośrednio zagrażającym bezpieczeństwu w ruchu pojazdów. Wymaga to wskazania na konkretne cechy pojazdu, który w przypadku wzięcia udziału w ruchu z wysokim prawdopodobieństwem („bezpośrednio”) doprowadzi do uszczerbku w dobrach prawnych uczestników ruchu. Oczywiście fakt wystąpienia takiego zdarzenia z udziałem pojazdu, który wcześniej został dopuszczony do ruchu, może stanowić istotny dowód, że taka cecha obiektywnie występowała w momencie dopuszczenia tego pojazdu do ruchu. Sąd nie jest wszakże zwolniony z obowiązku

przeprowadzenia odpowiednich wnioskowań w tym zakresie, bowiem nie w każdym przypadku wada pojazdu, która w efekcie doprowadziła do wypadku komunikacyjnego, miała w chwili przeprowadzania czynności związanych z decyzją o dopuszczeniu do ruchu, taki charakter, że już wówczas można było przyjąć wysoki stopień prawdopodobieństwa zaistnienia takiego wypadku.

Nie ulega wątpliwości, że w sprawie będącej przedmiotem rozpoznania wady takiej nie stanowił sam brak tabliczki znamionowej, korozja nadwozia czy też niedostatki estetyczne przyczepy. W istocie owa wadę stanowiła konstrukcja dyszla przyczepy, którą w opinii biegłych określono jako niespełniającą wszelkich prawideł sztuki konstrukcyjnej, w szczególności zaś sposób łączenia belek oraz ich różna średnica. Ze stwierdzenia zawartego w opinii biegłych, że konstrukcja ta „urągała wszelkim zasadom” można wnioskować, że wada ta przesądzała o bezpośrednim zagrożeniu dla bezpieczeństwa ruchu pojazdów w przypadku użytkowania przyczepy. Owe zasady konstrukcyjne mają przede wszystkim na celu zagwarantowanie stabilności połączenia przyczepy z pojazdem, co ma z kolei decydujące znaczenie dla bezpieczeństwa przemieszczania się pojazdu ciągnącego taką przyczepę, także w odniesieniu do innych uczestników ruchu.

Można więc przyjąć, że biegli zakwalifikowali dokonane zmiany konstrukcyjne jako stan, w którym zachodziło wysokie prawdopodobieństwo, że dojdzie do pęknięcia dyszla w czasie ruchu pojazdu ciągnącego przyczepę, co z uwagi na jej gabaryty stanowi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa innych uczestników ruchu.

Zupełnie inną kwestią jest uzasadnienie twierdzenia, że doszło także do realizacji znamion strony podmiotowej przestępstwa z art. 179 k.k. Orzekające w sprawie sądy przyjęły, że sprawca działał z zamiarem ewentualnym, godząc się na dopuszczenie pojazdu (przyczepy) w stanie bezpośrednio zagrażającym bezpieczeństwu w ruchu.

Zgodnie z art. 9 § 1 *in fine* k.k., umyślność w postaci zamiaru wynikowego (ewentualnego) zachodzi wówczas, gdy sprawca, co prawda nie chce popełnienia czynu zabronionego, ale „*przewidując możliwość jego popełnienia na to się godzi*”. Ustawa nie precyzuje bliżej, na czym miałyby polegać owo „godzenie się”. Zwrot ten wymaga więc interpretacji, zarówno w kontekście ustawowego opisu zamiaru bezpośredniego, jak też nieumyślności. Bez wskazania sposobu rozumienia tego

zwrotu przez sąd stosujący art. 9 § 1 in fine k.k., przyjęcie zamiaru wynikowego grozi arbitralnością i nie poddaje się kontroli odwoławczej.

Należy mieć na uwadze, że świadomość możliwości realizacji znamion typu czynu zabronionego jest też przeżyciem intelektualnym charakteryzującym tzw. świadomą nieumyślność (art. 9 § 2 k.k.). Użytego przez ustawodawcę w art. 9 § 1 in fine k.k. znamienia „godzi się”, które ma stanowić kryterium odróżniające zamiar ewentualny od świadomej nieumyślności, nie można więc utożsamiać z samą świadomością jakiegokolwiek możliwości realizacji znamion typu czynu zabronionego. Znamię to wyraża dodatkową kwalifikację strony podmiotowej, z uwagi na którą można zachowanie sprawcy potraktować jako zachowanie umyślne. Ustawodawca wprost charakteru tej kwalifikacji nie określa, tym niemniej zarówno w doktrynie prawa karnego, jak i orzecznictwie sądowym sformułowano szereg, niekiedy rozbieżnych, kryteriów rozumienia znamienia „godzi się”, przesądzających o przyjęciu lub odrzuceniu zamiaru ewentualnego. Sąd zobowiązany jest do wskazania, które ze sposobów rozumienia art. 9 § 1 in fine k.k. uznaje za słuszne oraz uzasadnienia swojego poglądu. Do tego obliguje go wymóg uzasadnienia przyjętej kwalifikacji prawnej, którego zarówno w orzeczeniu Sądu pierwszej instancji, jak też drugiej instancji zabrakło. Tymczasem spełnienie tego wymogu jest szczególnie istotne wówczas, gdy określony przepis jest przedmiotem odmiennych interpretacji, które przy zastosowaniu do konkretnego stanu faktycznego mogą także prowadzić do odmiennych ocen co do realizacji znamion przedmiotowych lub podmiotowych określonego czynu zabronionego. Uzasadnienie kwalifikacji prawnej nie może sprowadzać się wyłącznie do wskazania typu czynu zabronionego, ale powinno zawierać wyjaśnienie sposobu interpretacji poszczególnych znamion zawartych w tym typie, zwłaszcza zaś tych, które budzą wątpliwości wykładnicze. Nie chodzi przy tym o arbitralny wybór jednej z możliwych wykładni danego przepisu prezentowanych w doktrynie lub orzecznictwie, ale przedstawienie argumentów przemawiających, zdaniem dokonującego wykładni sądu, za takim a nie innym wyborem. Jeżeli takiego uzasadnienia nie można przedstawić albo równie uzasadnione są różne sposoby wykładni, stanowi to sygnał, że dany przepis może naruszać konstytucyjne zasady gwarancyjne właściwe dla prawa karnego, w tym, w szczególności, zasadę dostatecznej ustawowej określoności (art. 42 ust. 1 Konstytucji RP), co z kolei uzasadniałoby przekazanie do Trybunału Konstytucyjnego pytania prawnego o zbadanie konstytucyjności takiego przepisu.

Przedstawienie uzasadnienia przyjętej przez sąd kwalifikacji prawnej, co obejmuje uzasadnienie przeprowadzonej wykładni określonych znamion typu czynu zabronionego, pozwala dopiero skontrolować, czy dokonana przez ten sąd wykładnia jest prawidłowa i nie stanowi naruszenia prawa materialnego. Z drugiej strony pozwala także na ustalenie prawidłowości dokonanej przez sąd subsumcji i ostatecznej oceny prawnej ustalonego stanu faktycznego.

Analizując uzasadnienie wyroku Sądu odwoławczego, można dojść do wniosku, że wniosek o „godzeniu się” skazanego na dopuszczenie do ruchu przyczepy w stanie bezpośrednio zarażającym ruchowi pojazdów sąd wyprowadzał z faktu, że zły stan przyczepy był widoczny „na pierwszy rzut oka”, „gołym okiem”, musiał więc być też znanym skazanemu jako profesjonalnemu diagnoście. Problem polega na tym, że świadomość „złego stanu przyczepy” nie oznacza jeszcze automatycznie świadomości „bezpośredniego zagrożenia dla ruchu”, a nawet jeżeli świadomość takiego bezpośredniego zagrożenia skazany posiadał, to z wyroku Sądu Okręgowego nie wynika wprost, czy chodzi o świadomość jakiegokolwiek możliwości takiego stanu czy też świadomość wysokiego prawdopodobieństwa, że przyczepa w takim stanie się znajduje. Sąd natomiast stwierdza, że zły stan przyczepy widoczny był gołym okiem, a spawy na dyszlu i zmiany konstrukcyjne „winny skutkować odmową dopuszczenia do ruchu przedmiotowej przyczepy lub co najmniej zleceniem dodatkowej ekspertyzy”. Tak określając informacje, jakie powinny dotrzeć do sprawcy, Sąd odwoławczy jednocześnie przyznaje, że nie musiała to być świadomość wysokiego prawdopodobieństwa, że przyczepa jest w stanie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa, wówczas bowiem nie zachodzi podstawa do kierowania pojazdu do dalszych badań ale należy zatrzymać dowód rejestracyjny (por. § 6 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzoru dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz.U. z 2003 r., Nr 227, poz. 2250)). Skoro zaś zdaniem sądu, „widoczne na pierwszy rzut oka zmiany konstrukcyjne” miały taki charakter, że uzasadniały skierowanie przyczepy na dodatkowe badania, w takim razie sąd zakłada, że stan bezpośredniego zagrożenia nie był oczywisty, a jedynie prawdopodobny.

Koresponduje to z ustaleniami dokonanymi przez ten Sąd w warstwie realizacji znamion przedmiotowych, czyli obiektywnego występowania stanu bezpośredniego niebezpieczeństwa. Odnosząc się do wydanych w sprawie opinii

biegłych, Sąd odwoławczy stwierdza, że stan przyczepy, ustalony na podstawie opinii biegłych, „powinien skutkować zleceniem przez diagnostę co najmniej dodatkowej ekspertyzy”. Twierdzenie to również zakłada, że oceniając dyszel przyczepy w sposób organoleptyczny, a więc taki, który jest charakterystyczny dla badań przeprowadzanych przez diagnostę, można było mieć wątpliwości, co wadliwości konstrukcyjnej owego dyszla i znaczenia owych wad konstrukcyjnych dla bezpieczeństwa samej przyczepy. Tylko bowiem w takim wypadku uzasadniona byłaby teza o zleceniu dodatkowej ekspertyzy. Gdyby bowiem kwestia „bezpośredniości zagrożenia”, wynikająca z naruszenia zasad konstrukcji dyszla była oczywista, brak byłoby uzasadnienia dla przeprowadzania takich badań, bowiem, jak już wcześniej wskazano, diagnosta w takim wypadku zatrzymuje dowód rejestracyjny i nie dopuszcza pojazdu do ruchu. Skoro jednak sam Sąd odwoławczy sugeruje, że na podstawie informacji o przyczepie „ocenianych gołym okiem” uzasadnione powinno być zlecenie co najmniej dodatkowej ekspertyzy, to tym samym dopuszcza także możliwość, że stan bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu nie był oczywistym wnioskiem wynikających z badań organoleptycznych, ergo widoczne wady przyczepy uzasadniały świadomość jedynie możliwości stanu bezpośredniego zagrożenia dla ruchu.

Charakterystyczne jest także, że Sąd odwoławczy nie odniósł się do uznanych za w pełni wiarygodne zeznań kierowcy (P. W.) prowadzącego feralnego dnia pojazd z przyczepą. Gdyby faktycznie oczywistym było, że zamocowanie przyczepy stwarza bezpośrednie zagrożenie dla ruchu, trudno wytłumaczyć powód, dla którego kierowca ten zdecydował się mimo wszystko wykorzystać przyczepę do transportu. Kierowca ten, osobiście zapinając przyczepę do samochodu ciężarowego i „sprawdzając ogólny stan pojazdów nie zauważył niczego niepokojącego”(s. 5 uzasadnienia wyroku Sądu pierwszej instancji). Sąd odwoławczy nie odniósł się do tych ustaleń, które pozostają w sprzeczności z twierdzeniem, że wada konstrukcyjna dyszla przyczepy była rażąco wadliwa na pierwszy rzut oka. Kierowca nie mógł także w ocenie bezpieczeństwa przyczepy bazować na decyzji skazanego o dopuszczeniu jej do ruchu, skoro - jak przyjmuje to Sąd pierwszej instancji – nie sprawdzał, czy pojazd ma aktualne badania techniczne, nie wiedział więc, że badania takie odbyły się kilka tygodni wcześniej.

Sąd Okręgowy w P. zobligowany był do skontrolowania sposobu uzasadnienia przyjętej kwalifikacji prawnej przez Sąd Rejonowy w B. Akceptując

dokonaną przez sąd pierwszej instancji ocenę prawną czynu skazanego, nie przedstawił także własnej wykładni art. 9 § 1 in fine k.k. Z uzasadnienia wyroku Sądu odwoławczego w zakresie oceny prawidłowości subsumcji można co prawda pośrednio wnioskować, jakie kryterium normatywne Sąd uznał za wystarczające dla przyjęcia zamiaru ewentualnego (świadomość możliwości realizacji znamion czynu zabronionego wynikająca z postrzegalnego „na pierwszy rzut oka” złego stanu przyczepy), ale kryterium to nie jest prawidłowe, skoro nie pozwala na odróżnienie zamiaru ewentualnego od świadomej nieumyślności. Bez uzasadnienia sposobu rozumienia znamienia „godzi się”, dokonane przez Sąd odwoławczy oceny mają charakter arbitralny i nie spełniają standardu kontroli odwoławczej.

Z tego powodu, należało uchylić wyrok Sądu Okręgowego w P. i przekazać sprawę temu sądowi do ponownego rozpoznania w postępowaniu odwoławczym, w którym Sąd ten uzasadni przyjętą przez siebie wykładnię znamion zamiaru ewentualnego w odniesieniu do typu czynu zabronionego z art. 179 k.k. i w perspektywie tej wykładni dokona oceny prawidłowości kwalifikacji prawnej dokonanej przez Sąd pierwszej instancji, mając w szczególności na względzie konieczność posłużenia się takim kryterium, które pozwoli odróżnić zamiar ewentualny od świadomej nieumyślności.