



Sygn. akt IV KK 341/21

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 20 października 2022 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Małgorzata Gierszon (przewodniczący)

SSN Andrzej Siuchniński

SSN Włodzimierz Wróbel (sprawozdawca)

Protokolant Justyna Kryńska - Szufnara

w sprawie **P. T.**

skazanego z art. 177 § 2 k.k.

po rozpoznaniu w Izbie Karnej na rozprawie

w dniu 20 października 2022 r., przy udziale prokuratora Prokuratury Krajowej

Małgorzaty Kozłowskiej,

kasacji, wniesionej przez obrońcę

od wyroku Sądu Okręgowego w Częstochowie

z dnia 28 stycznia 2021 r., sygn. akt VII Ka 982/19

zmieniającego wyrok Sądu Rejonowego w Myszkowie

z dnia 27 maja 2019 r., sygn. akt II K 525/16,

- 1) uchyla zaskarżony wyrok i sprawę przekazuje Sądowi Okręgowemu w Częstochowie do ponownego rozpoznania w postępowaniu odwoławczym;**
- 2) nakazuje zwrot P. T. uiszczonych opłat kasacyjnych.**

UZASADNIENIE

Wyrokiem Sądu Rejonowego w Myszkowie z dnia 27 maja 2019 r. (sygn. akt II K 525/16) P. T. został uznany winnym tego, że w dniu 7 listopada 2015 r. w K. woj. [...] na trasie [...] kierując samochodem osobowym [...] nr rej. [...], umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym w ten sposób, że znajdując się pod wpływem środka odurzającego w postaci 3-metylometkatynonu w stężeniu 210 ng/ml, w wyniku niedostosowania prędkości do warunków drogowych, w jakich ruch się odbywał, utracił panowanie nad kierowanym pojazdem, czego konsekwencją było wypadnięcie pojazdu z drogi i dachowanie w następstwie czego w wyniku doznanych obrażeń śmierć na miejscu poniosła pasażerka samochodu L. P., natomiast drugi z pasażerów, P. Ś., doznał obrażeń powodujących naruszenie czynności narządu ciała na okres powyżej 7 dni, tj. o czyn z art. 177 § 2 k.k. i art. 177 § 1 k.k. w zw. z art. 178 § 1 k.k. przy zast. art. 11 § 2 k.k. i za to wymierzono mu karę 5 lat pozbawienia wolności. Na podstawie art. 42 § 3 k.k. orzeczono wobec oskarżonego zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych dożywotnio. Uznano ponadto P. T. za winnego popełnienia czynu wypełniającego znamiona art. 178a § 1 k.k. i za to, na podstawie art. 178a § 1 k.k., wymierzono mu karę 9 miesięcy pozbawienia wolności. Na podstawie art. 42 § 2 k.k. orzeczono wobec oskarżonego zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na okres 5 lat. Na podstawie art. 86 § 1 k.k. w zw. z art. 85 k.k. wymierzone kary połączono i wymierzono oskarżonemu karę łączną 5 lat i 6 miesięcy pozbawienia wolności. Na podstawie art. 90 § 2 k.k. w zw. z art. 88 k.k. połączono orzeczone środki karne i orzeka wobec oskarżonego zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych dożywotnio.

Wyrok ten został zmieniony wyrokiem Sądu Okręgowego w Częstochowie z dnia 28 stycznia 2021 r. (sygn. akt VII Ka 982/19) w ten sposób, że:

- przyjęto, że oskarżony nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym oraz wyeliminowano z opisu czynu, że oskarżony znajdował się pod wpływem środka odurzającego w postaci 3-metylometkatynonu w stężeniu 210 ng/ml czym wyczerpał znamiona przestępstwa określonego w art. 177 § 2 kk i art. 177 § 1 kk przy zast. art. 11 § 2 kk i za to na podstawie art. 177 § 2 kk w zw. z art. 11 § 3 kk wymierzono mu karę 3 lat pozbawienia wolności;

- orzeczono wobec oskarżonego zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na okres 6 lat;
- uniewinniono oskarżonego od popełnienia czynu z art. 178a § 1 k.k..

W pozostałej części zaskarżony wyrok utrzymano w mocy.

Od powyższego prawomocnego orzeczenia kasację wniósł obrońca skazanego, zarzucając wyrokowi:

„1. rażące naruszenie przepisów prawa procesowego, które mogło mieć wpływ na treść wyroku, a mianowicie art. 7 k.p.k. poprzez dokonanie dowolnej, a nie swobodnej oceny dowodów w postaci zeznań biegłego W. C. oraz wyciągnięcie wniosków z nich niewynikających, przejawiających się w uznaniu, że zeznania ww dowodzą, że pojazd oskarżonego w czasie zdarzenia był sprawny, a odczytanie danych z pojazdu było niemożliwe ze względu na brak odpowiednich systemów elektronicznych, co skutkowało niezasadnym utrzymaniem wyroku Sądu I instancji w mocy w tym zakresie;

2. rażące naruszenie przepisów prawa procesowego, które mogło mieć wpływ na treść wyroku, a mianowicie art. 7 k.p.k. poprzez dokonanie dowolnej, a nie swobodnej oceny dowodów w postaci zeznań biegłego W. N. oraz wyciągnięcie wniosków z nich niewynikających przejawiających się w uznaniu, że zeznania ww dowodzą, że oskarżony nie dostosował prędkości do warunków panujących na drodze, co skutkowało niezasadnym utrzymaniem wyroku Sądu I instancji w mocy w tym zakresie;

3. rażące i mające istotny wpływ na treść wyroku naruszenie prawa procesowego, tj. art. 433 § 2 k.p.k. w zw. z art. 7 k.p.k. polegające na arbitralnym i bezkrytycznym zaakceptowaniu przez Sąd odwoławczy niewątpliwie nieprawidłowej oceny materiału dowodowego poczynionej przez Sąd I instancji poprzez uznanie zeznań biegłego C. jako w spójnych i logicznych, przez to brak należytej kontroli odwoławczej zastosowania art. 7 k.p.k. w toku przeprowadzonego postępowania;

4. rażące i mające istotny wpływ na treść wyroku naruszenie prawa procesowego, tj. art. 433 § 2 k.p.k. w zw. z art. 7 k.p.k. polegające na arbitralnym i bezkrytycznym zaakceptowaniu przez Sąd odwoławczy niewątpliwie nieprawidłowej

oceny materiału dowodowego poczynionej przez Sąd I instancji poprzez uznanie zeznań biegłego N. jako w spójnych i logicznych, przez to brak należytej kontroli odwoławczej zastosowania art. 7 k.p.k. w toku przeprowadzonego postępowania;

5. rażące i mające istotny wpływ na treść wyroku naruszenie prawa procesowego, tj. art. 433 § 2 k.p.k. w zw. z art. 7 k.p.k. polegające na bezkrytycznym zaakceptowaniu przez Sąd odwoławczy niewątpliwie nieprawidłowej, gdyż dowolnej oceny materiału dowodowego poczynionej przez Sąd I instancji i przez to brak należytej kontroli odwoławczej zastosowania art. 7 k.p.k. w toku przeprowadzonego postępowania w zakresie wniosków, jakie płynęły z obu opinii z zakresu badania pojazdów oraz rekonstrukcji wypadków drogowych;

6. rażące i mające istotny wpływ na treść wyroku naruszenie prawa procesowego, tj. art. 433 § 2 k.p.k. w zw. z art. 7 k.p.k. polegające na bezkrytycznym zaakceptowaniu przez Sąd odwoławczy niewątpliwie nieprawidłowej, gdyż dowolnej oceny materiału dowodowego poczynionej przez Sąd I instancji i przez to brak należytej kontroli odwoławczej zastosowania art. 7 k.p.k. w toku przeprowadzonego postępowania w zakresie wniosków, jakie płynęły z opinii biegłego N. w szczególności poprzez pominięcie, iż biegły sporządzając opinię oraz formułując wnioski końcowe zakładał jakoby Oskarżony nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym znajdując się pod wpływem substancji odurzającej.

7. rażące i mające istotny wpływ na treść wyroku naruszenie prawa procesowego, tj. art. 433 § 2 k.p.k. w zw. z art. 7 k.p.k. polegające na arbitralnym i bezkrytycznym zaakceptowaniu przez Sąd odwoławczy niewątpliwie nieprawidłowej oceny materiału dowodowego poczynionej przez Sąd I instancji poprzez uznanie zeznań J. G. za wiarygodne, mimo, iż zeznania te nie znajdowały potwierdzenia w pozostałym zgromadzonym materiale dowodowym, w szczególności w zakresie prowadzenia przez oskarżonego pojazdu (nieostrożna jazda).

8. rażące i mające istotny wpływ na treść wyroku naruszenie prawa procesowego, tj. art. 170 § 1 pkt 5 k.p.k. w zw. z art. 201 k.p.k. poprzez oddalenie przez Sąd Odwoławczy wniosku dowodowego o powołanie innego biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych posiadającego licencję programu P.

umożliwiającego przeprowadzenie szeregu symulacji zdarzenia drogowego, w sytuacji gdy przedmiotowy wniosek dowodowy nie zmierzał w żaden sposób do przedłużenia postępowania, lecz okoliczności, które miały być tym dowodem stwierdzone, mają istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia, gdyż pozwoliłyby ustalić prawidłowy przebieg zdarzenia drogowego, które miało miejsce w dniu 7 listopada 2015 r. w okolicach miejscowości K., w szczególności szybkość oraz model jazdy oskarżonego P. T.;

9. rażące i mające istotny wpływ na treść wyroku naruszenie prawa procesowego, tj. art. 433 § 2 k.p.k. i art. 457 § 3 k.p.k., polegające na tym, że Sąd Odwoławczy rozpatrując apelację obrońców oskarżonego, w uzasadnieniu swojego orzeczenia nie odniósł się w sposób rzetelny do zasadności zarzutu obrazy art. 7 k.p.k. w zw. z art. 410 k.p.k. wedle którego dowodzono, iż biegły W. C. przeprowadził oględziny pojazdu w sposób niefachowy z naruszeniem elementarnej wiedzy warsztatowej, przez co Sąd Odwoławczy zachował się nierzetelnie w myśl art. 457 § 3 k.p.k.;

10. rażące i mające istotny wpływ na treść wyroku naruszenie prawa procesowego, tj. art. 433 § 2 k.p.k. i art. 457 § 3 k.p.k., polegające na tym, że Sąd Odwoławczy rozpatrując apelację obrońców oskarżonego, w uzasadnieniu swojego orzeczenia nie odniósł się w sposób rzetelny do zasadności zarzutu obrazy art. 7 k.p.k. w zw. z art. 410 k.p.k. wedle którego dowodzono, iż biegły W. N. przeprowadził rekonstrukcje zdarzenia w sposób pobieżny, dyskredytując jednocześnie działanie programu P. pomimo nie posiadania licencji na jego użytkowanie i braku wiedzy o sposobie jego użycia, przez co Sąd Odwoławczy zachował się nierzetelnie w myśl art. 457 § 3 k.p.k.;

11. rażące naruszenie przepisów prawa procesowego, które mogło mieć wpływ na treść wyroku, a mianowicie art. 433 § 2 k.p.k. w zw. z art. 457 § 3 k.p.k., art. 436 k.p.k. w zw. z art. 2 § 1 pkt 1 i § 2 k.p.k. oraz art. 437 § 1 k.p.k. i art. 440 k.p.k. polegające na analizie zarzutów apelacyjnych dotyczących zeznań świadków oraz biegłych z zakresu rekonstrukcji wypadków i oględzin pojazdu w sposób odbiegający od wymogu rzetelnej ich oceny, nie odniesieniu się w sposób prawidłowy do istotnych przedstawionych w tym zakresie w apelacji zarzutów i

faktów, a mających istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy, przez co kontrola instancyjna wydanego orzeczenia jest jednostronna, wybiórcza, całkowicie dowolna, a tym samym nieodpowiadająca kryteriom wynikającym z treści wymienionych przepisów, co skutkowało niezasadnym podzieleniem przez Sąd odwoławczy dokonanej przez Sąd I instancji dowolnej oceny dowodów, co w konsekwencji doprowadziło do niezasadnego utrzymania wyroku Sądu I instancji w mocy.

12. rażącą niewspółmierność kary wymierzonej P. T. polegającą na wymierzeniu kary rażąco niewspółmiernie surowej, w wymiarze 3 lat pozbawienia wolności, jednocześnie powołując się na okoliczności takie jak niekaralność oraz ustabilizowany tryb życia, a nadto podtrzymując błędne ustalenia Sądu I instancji dotyczące szkodliwości czynu oraz winy w naruszeniu przepisów prawa. Jednocześnie wymierzając w niniejszej sprawie karę, Sąd II instancji przekroczył dyrektywę swobodnego uznania przysługującą mu na mocy art. 53 k.k. i nie nadał właściwego znaczenia prawidłowo ustalonym w przedmiotowej sprawie okolicznościom łagodzącym odnoszącym się do skazanego, w tym uprzednia niekaralność oskarżonego, zachowanie sprawcy po popełnieniu czynu, osobiste, tragiczne dla oskarżonego skutki popełnionego czynu, poczucie moralnej odpowiedzialności za skutki wypadku, utrzymywanie dobrych relacji z rodziną L. P. oraz z drugim z pokrzywdzonych. Okoliczności te oceniane łącznie prowadzą do wniosku, że orzeczona wobec P. T. kara w sposób rażący przekracza stopień winy Skazanego oraz stopień społecznej szkodliwości czynu.”

Skarżący wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku i uniewinnienie skazanego P. T. od przypisanego mu czynu, uznając iż jego skazanie jest oczywiście niesłuszne; ewentualnie o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy sądowi właściwemu do ponownego rozpoznania.

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. Należało odczytać ją w perspektywie art. 118 k.p.k., gdyż mimo, iż skarżący kwestionował kontrolę odwoławczą w aspekcie apelacyjnych zarzutów związanych z dowolną oceną materiału dowodowego oraz arbitralną i bezkrytyczną akceptacją ustaleń biegłych, w istocie chodziło nie tyle o sferę faktów, co kwestię fundamentalną, tj. wykazanie braku dostatecznego uzasadnienia naruszenia reguł ruchu drogowego, które były przyczyną wypadku. Sąd II instancji odnosząc się do zarzutów apelacyjnych także pozostawał w tej konwencji językowej, używając w odniesieniu do kwestii związanych z tzw. prędkością bezpieczną pojęć charakterystycznych dla ustaleń faktycznych. Lektura uzasadnienia w tym zakresie nie budzi jednak wątpliwości, że Sąd ten odnosił się do kwestii reguł ostrożności i ich wpływu na możliwość przypisania sprawstwa przestępstwa skutkowego. Stąd zapewne użycie tej siatki pojęciowej w kasacji skarżącego.

Sąd odwoławczy pozostał na wskazaniu jedynie, że „wyliczenie prędkości oskarżonego rzędu 112,5 km/h według analizy biegłego były tak uczynione, że rzeczywista prędkość oskarżonego bezpośrednio przed zdarzeniem, musiała być większa. Tym samym Sąd Rejonowy prawidłowo ocenił dowód z opinii biegłego N. i dzieląc jego wnioski ustalił, że bezpośrednią przyczyną zaistnienia wypadku drogowego było niedostosowanie się oskarżonego do obowiązujących zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a zasadniczym błędem z jego strony było niedostosowanie prędkości samochodu do warunków drogowych w jakich ruch się odbywał i utratę panowania nad pojazdem, czego konsekwencją było wypadnięcie pojazdu z drogi i dachowanie” dodając następnie, że „Sąd Rejonowy słusznie uzasadniał w rezultacie, że pojazd nie pozostawił śladów na jezdni, dlatego nie można było stwierdzić jaką na tym odcinku utracił wartość energii kinetycznej, następnie nie było wiadomo jaką część energii stracił po uderzeniu w skarpe, wreszcie ostatni odcinek przemieszczania się pojazdu został przyjęty na podstawie średniego współczynników (...). W końcu trzeba mieć na uwadze, że wyrok skazujący Sądu I instancji nie zawiera w opisie czynu przypisanego oskarżonemu zarzutu przekroczenia prędkości administracyjnie dozwolonej, a jedynie niedostosowanie prędkości do warunków drogowych w jakich ten ruch się odbywał.

Tymczasem oskarżony jechał po mokrej nawierzchni jezdni, a sposób jazdy oskarżonego polegający na nagłym przyspieszaniu był niebezpieczny i wiązał się z możliwością utraty przyczepności pojazdu do jezdni i utratą panowania nad kierowanym pojazdem.”

Istotne jest by pamiętać, że Sąd I instancji uznał, że zdarzenie było wypadkową prowadzenia pojazdu pod wpływem narkotyków i niedostosowania prędkości do warunków. Nie można nie odnieść wrażenia, że te dwie kwestie były ze sobą funkcjonalnie powiązane w sposobie argumentacji Sądu. Sąd I instancji wprost pisze, że będąc w takim stanie oskarżony nie dostosował prędkości do warunków drogowych. Jednak, wobec tego, że na etapie odwoławczym odpadła możliwość uznania, że w istocie oskarżony był pod wpływem narkotyków, rozważania dotyczące przyczyny wypadku, jakim miało być niedostosowanie prędkości do warunków i utrata panowania nad pojazdem na szczycie łuku drogi musiały zostać znacznie pogłębione. Tymczasem poza zacytowaną wyżej prostą akceptacją ustaleń biegłych i ustaleń Sądu I instancji, w uzasadnieniu nie przedstawiono uzasadnienia tezy, że w istocie doszło do niezachowania prędkości bezpiecznej podczas wykonywanego manewru. Ponadto w cytowanym wyżej fragmencie uzasadnienia wyroku Sądu odwoławczego z jednej strony wskazuje on na niedostosowanie prędkości, by zaraz zaakcentować fakt nagłego przyspieszania jako czynnika prowadzącego do utraty kontroli nad pojazdem. Stoi to jednak w sprzeczności z argumentacją Sądu I instancji, który swoje ustalenia w tym zakresie przedstawia w następujący sposób – „Krótco przed łukiem drogi prowadzącym w prawo oskarżony ponownie wyprzedził świadka G.. Jechał lewym pasem ruchu. W tym czasie nie dostosował prędkości do warunków drogowych, w jakich ruch się odbywał. Gdy znalazł się na szczycie łuku utracił panowanie nad kierowanym pojazdem i wpadł w poślizg”. Zatem nie wiąże wypadku z manewrem przyspieszenia potrzebnego do wyprzedzenia, ale z jazdą ze zbyt dużą prędkością na mokrym łuku drogi. Pamiętać należy, że przyspieszenie a prędkość to dwa odrębne pojęcia. W ruchu drogowym może się zdarzyć, że manewr przyspieszania, który nie doprowadził do osiągnięcia prędkości nadmiernej, sam w sobie może jednak być przyczynowy do skutku. Dlatego należy bardzo precyzyjnie operować tymi pojęciami.

Wszystkie 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 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. W niniejszej sprawie zupełnie odstępiono 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 sposób jazdy oskarżonego polegający na nagłym przyspieszaniu był niebezpieczny i wiązał się z możliwością utraty przyczepności pojazdu do jezdni i utratą panowania nie prowadzi jednak do żadnej czytelnej

konkluzji o wymaganym przez prawo (m.in. art. 19 p.r.d.) sposobie postępowania. 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.

Należy zauważyć, że w przypadku przestępstw skutkowych, zwłaszcza gdy mają charakter nieumyślny, istnieje pokusa przypisania odpowiedzialności karnej temu, kto w jakikolwiek sposób w sensie mechanicznym (fizycznym) przyczynił się do powstania skutku. Często odwraca się wówczas tok rozumowania i z faktu wystąpienia skutku wnioskuje się o tym, że ten, kto do skutku się przyczynił w sposób konieczny musiał naruszyć reguły ostrożności. Cięży nad tym wnioskowaniem przyzwyczajenie do – wydawałoby się - zdroworozsądkowego myślenia kategoriami warunku sine qua non: skoro skutek nastąpił, to musiało dojść do takiego działania lub zaniechania, które było spowodowaniem tego skutku.

Tymczasem zasady odpowiedzialności karnej stawiają dodatkowe wymagania dla uznania winy za spowodowanie karalnego skutku, które wykraczają poza czysto mechaniczne ujęcie związku przyczynowego. Z jednej bowiem stron, nawet przy zachowaniu wszelkich reguł bezpieczeństwa, może nastąpić nieprzewidywalny zbieg okoliczności (przebieg przyczynowy), w tym zachowania innych osób, który w efekcie doprowadza do wystąpienia skutku. Z drugiej strony, w

pewnych dziedzinach życia toleruje się pewien poziom ryzyka wystąpienia niepożądanych następstw, bo wprowadzenie zasad wykluczających wszelkie ryzyko sparaliżowałoby tę sferę życia społecznego.

Jedną z takich dziedzin nierozłącznie powiązanych z ryzykiem, jest ruch drogowy. Łączy się ona z przemieszczaniem się dużych mas, pozostających pod kontrolą bardzo wielu osób w zmieniających się stale układach odniesienia. Korzyści, jakie związane są z udziałem w ruchu drogowym, znacznie jednak przewyższają charakterystyczne dla ruchu drogowego immanentne ryzyko wydarzeń niepożądanych, zagrażających zarówno mieniu, jak i zdrowiu i życiu ludzi. W celu minimalizacji tego ryzyka wprowadza się określone reguły ostrożności obowiązujące wszystkich uczestników ruchu, co jednak nie oznacza, że ich przestrzeganie daje pełną gwarancję wyeliminowania wszelkich negatywnych skutków.

Jedną z tych reguł jest określenie tzw. prędkości dopuszczalnej administracyjnie. Jej przestrzeganie na danym odcinku drogi co do zasady powinno gwarantować bezpieczną jazdę. Niekiedy, wszakże określony układ sytuacyjny, odbiegający od normalnych warunków ruchu, nakazuje zachowanie szczególnej ostrożności w tym aspekcie i redukcję prędkości poniżej dopuszczalnego administracyjnie progu. Dyrektywa zachowania szczególnej ostrożności nie może jednak stać się pułapką dla uczestników ruchu. Wyjątkowo może z niej wynikać zakaz jakiegokolwiek dalszej kontynuacji jazdy, ale co do zasady, także w przypadku zaistnienia okoliczności wymagających wzmożonej ostrożności, nie oznacza to, że każdy skutek, do którego dojdzie w takich warunkach, może być przypisany temu, kto w sensie fizycznym przyczynił się do jego powstania. Także w warunkach „szczególnej ostrożności” konieczne jest wyznaczenie progu dopuszczalnego ryzyka, a także wskazanie jaką konkretną regułę „szczególnie ostrożnego” zachowania przekroczyła osoba, która następnie miałaby zostać obciążona odpowiedzialnością karną z spowodowany skutek.

W przypadku zarzutu naruszenia reguły „bezpiecznej prędkości”, konieczne jest zatem ustalenie, jaka prędkość była ową prędkością bezpieczną, to znaczy taką, która w danych warunkach była prędkością dopuszczalną z uwzględnieniem

tolerowanego społecznie ryzyka wystąpienia zdarzeń niepożądanych. Jak trafnie wskazał już ponad 20 lat temu Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 5 stycznia 2000 r. (sygn. akt II KKN 419/97, LEX nr 465400), zasada maksymalizacji bezpieczeństwa nie może oznaczać takiej reguły postępowania, której przestrzeganie ze 100% pewnością gwarantowałoby niewystąpienie skutku. Taką regułą byłoby bowiem najczęściej zredukowanie prędkości do zera i zatrzymanie pojazdu.

Także wówczas, gdy z uwagi na wystąpienie szczególnych okoliczności, uczestnik ruchu zobowiązany był do zachowania prędkości bezpiecznej niższej niż prędkość administracyjnie dopuszczalna, konieczne jest ustalenie, jaka miała to być prędkość, a nadto zweryfikowanie czy prowadzenie pojazdu z taką właśnie prędkością z realnym prawdopodobieństwem pozwoliłoby na uniknięcie skutku. Może się bowiem okazać, że w danych okolicznościach zrealizowało się to właśnie ryzyko, które jest społecznie tolerowane i dopuszczalne w ruchu drogowym. W takim wypadku można mówić co najwyżej o nieszczęśliwym wypadku, a nie karalnym nieumyślnym spowodowaniu skutku.

Pomimo coraz doskonalszych zabezpieczeń, takie nieszczęśliwe wypadki będą się zdarzać się w komunikacji i jakkolwiek często łączą się z ludzkimi tragediami i cierpieniem, nie mogą stanowić podstawy przypisania odpowiedzialności karnej, choćby nawet określone osoby, w sensie fizycznym, przyczyniły się do ich wystąpienia. Winą obciążyć bowiem można wyłącznie tego, kto zachowując się według dopuszczalnych standardów postępowania, miał realną możliwość uniknięcia wypadku. Jeżeli wypadek nastąpiłby mimo potencjalnego zachowania wymaganych reguł ostrożności lub w wyniku zrealizowania się społecznie tolerowanego ryzyka w komunikacji, nie ma możliwości przypisania danej osobie odpowiedzialności karnej.

Udział w ruchu drogowym, co do zasady dopuszczalny i stanowiący normalny element życia społecznego, nie może być obciążony nadmiernym ryzykiem pociągnięcia do odpowiedzialności karnej dla osób w nim uczestniczących. Stąd, to na organach państwa sięgających po *ius puniendi* (prawo karania) ciąży obowiązek jasnego wskazania, w jaki sposób realistycznie należało zachować się w danych warunkach ruchu drogowego, mając na względzie

dostępne dla uczestnika tego ruchu informacje w chwili czynu oraz dynamiczny przebieg zdarzeń. Post factum łatwo jest bowiem tworzyć alternatywne wzorce prawidłowego postępowania, mając do dyspozycji wszystkie informacje uzyskane już po wystąpieniu niepożądanego skutku. Tymczasem rozpoznawalność ex ante treści obowiązujących norm prawnych, także tych określających sposób zachowania w ruchu drogowym, jest podstawowym wymogiem wynikającym z zasady państwa prawa.

Sąd odwoławczy rozpozna w ponownym postępowaniu apelację i na podstawie zgromadzonego materiału dowodowego będzie zobligowany do odniesienia się do zarzutów, które traktują o braku adekwatnego wyjaśnienia podstawy przypisania oskarżonemu sprawstwa zarzucanego czynu. W szczególności Sąd musi zrekonstruować precyzyjnie wymagany normami regulującymi ruch drogowy sposób bezpiecznego zachowania kierującego, biorąc pod uwagę powyżej określone warunki przypisania odpowiedzialności karnej za wypadek komunikacyjny, a także mając na możliwość skorzystania z najbardziej aktualnych metod ustalania przebiegu wypadków komunikacyjnych przez biegłych. W tym ostatnim zakresie Sąd odwoławczy nie może także zapominać o tym, co w zakresie przesłanek odpowiedzialności za przestępstwo skutkowe jest ustaleniem wymagającym wiadomości specjalnych, a co przynależy do wyłącznej kompetencji jurysdykcyjnej sądu.

[as]