



Sygn. akt V KK 143/19

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 4 grudnia 2019 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Andrzej Siuchniński (przewodniczący)
SSN Barbara Skoczowska (sprawozdawca)
SSN Andrzej Stępka

Protokolant Patrycja Kotlarska

przy udziale prokuratora Prokuratury Krajowej Roberta Tarsalewskiego,
w sprawie **S. K.**

ukaranego z art. 86 § 1 k.w.

po rozpoznaniu w Izbie Karnej na rozprawie

w dniu 20 listopada 2019 r.,

kasacji wniesionej przez Prokuratora Generalnego - na niekorzyść

od wyroku Sądu Apelacyjnego w [...]

z dnia 19 grudnia 2018 r., sygn. akt II AKa [...],

zmieniającego wyrok Sądu Okręgowego w G.

z dnia 8 czerwca 2018 r., sygn. akt II K [...],

**uchyla zaskarżony wyrok i sprawę przekazuje Sądowi
Apelacyjnemu w [...] do ponownego rozpoznania w postępowaniu
odwoławczym.**

UZASADNIENIE

S. K. został oskarżony o to, że:

„w dniu 5 lutego 2017 r. na autostradzie A2 w okolicy miejscowości T., województwa [...], nieumyślnie spowodził katastrofę w ruchu lądowym poprzez nieumyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, że prowadząc samochód osobowy marki Daewoo o nr rej. [...] na autostradzie, w wyniku zaśnięcia za kierownicą, w sposób niekontrolowany rozpoczął zmianę pasa ruchu z prawego na lewy, bez wcześniejszego sygnalizowania manewru, a następnie, po nagłym przebudzeniu się, wykonał gwałtowny manewr skrętu kierownicą w prawo, co spowodowało utratę panowania nad pojazdem i uderzenie w znajdującą się po prawej stronie drogi barierę ochronną, a następnie po odbiciu się od niej, zderzenie się z jadącym lewym pasem ruchu, samochodem marki BMW 5 o nr rej. [...] kierowanym przez obywatela Niemiec A. M., w następstwie czego samochód marki BMW 5 wykonał kilka obrotów wokół osi jezdni i stanął poprzecznie względem jezdni, a samochód marki Daewoo zatrzymał się w okolicy prawego pasa ruchu, następnie w samochód BMW 5 stojący poprzecznie względem jezdni uderzył kierujący samochodem BMW 116 o nr rej [...] kierowany przez M. D., po uderzeniu przez samochód marki BMW 116, samochód marki BMW 5 uderzył w tylną część przyczepy samochodu ciężarowego marki Mercedes Actros o nr rej. [...] kierowanego przez obywatela Litwy G. B., któremu udało się wcześniej ominąć „slalomem” uczestniczące w zdarzeniu pojazdy, następnie nadjeżdżający prawym pasem samochód marki Opel Zafira o nr rej. [...] kierowany przez P. K. uderzył w tył stojącego pod pewnym kątem na tym samym pasie ruchu samochodu marki Daewoo: a następnie jadący „slalomem” między rozbitymi pojazdami, zmieniając w związku z tym pasy ruchu, samochód marki Mazda 6 o nr rej. [...] kierowany przez B. C. uderzył w samochód marki BMW 5, w skutek którego to zdarzenia śmierć ponieśli kierowca i pasażer samochodu Opel Zafira, tj. P. K. i S. S., a ponadto doszło do narażenia na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia i zdrowia wielu osób, tj. pozostałych uczestników zdarzenia: pasażera samochodu marki Opel Zafira T. K., który w wyniku zdarzenia doznał obrażeń ciała w postaci stłuczenia klatki piersiowej po stronie lewej, stłuczenia grzbietu ręki prawej i stłuczenia barku lewego, które to obrażenia nie naruszały czynności narządów jego ciała i nie spowodowały rozstroju zdrowia na okres przekraczający 7 dni oraz

kierowcy samochodu marki BMW 5 obywatela Niemiec A. M. i pasażerów tego pojazdu obywateli Rosji I. M., N. K. i A. K., kierowcy samochodu marki BMW 116 M. D. i pasażerów tego pojazdu A. D. i F. D., kierowcy samochodu Mercedes Actros obywatela Litwy G. B. oraz kierowcy samochodu marki Mazda B. C. i pasażerów tego samochodu J. M. – C., Z. C. i A. C., którzy w wyniku zdarzenia nie odnieśli obrażeń ciała”,

tj. o czyn z art. 173 § 1 k.k. w zw. z art. 173 § 2 k.k. w zw. z art. 173 § 4 k.k.

Sąd Okręgowy w G. wyrokiem z dnia 8 czerwca 2018 r., sygn. akt II K [...]:

1. oskarżonego S. K. uznał za winnego zarzucanego mu czynu i kwalifikując ten czyn jako występki z art. 173 § 4 k.k. za to, na podstawie powołanego przepisu wymierzył mu karę 2 lat pozbawienia wolności;
2. na podstawie art. 42 § 1 k.k. orzekł wobec oskarżonego S. K. zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym na 4 lata;
3. zasądził od oskarżonego na rzecz oskarżycielki posiłkowej Z. K. zwrot wydatków na zastępstwo procesowe;
4. zasądził od oskarżonego na rzecz Skarbu Państwa koszty sądowe, w tym opłatę w kwocie 300 zł.

Apelacje od tego wyroku wnieśli obrońca oskarżonego oraz pełnomocnik oskarżyciela posiłkowego [...] TUIR S.A. w W..

Obrońca oskarżonego S. K. zaskarżył wyrok w całości zarzucając:

1. „błędne, albowiem nieoparte na żadnym przeprowadzonym dowodzie i sprzeczne z opinią biegłych (k. 590 i n.) przyjęcie, iż zapięcie pasów bezpieczeństwa przez pasażera Opla Zafiry nie spowodowałoby przeżycia zmarłych pp. K. oraz S.,
2. błędne, albowiem sprzeczne z zeznaniami strażaków i ww. uzupełniającą opinią biegłych przyjęcie, iż koła z bagażnika nie wpadły do kabiny i nie przyczyniły się do obrażeń u ofiar,
3. nadto rażącą niewspółmierność i surowość wymierzonej kary”.

Podnosząc takie zarzuty obrońca wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku poprzez uniewinnienie oskarżonego od zarzutu w formie obecnie sformułowanej ewentualnie o złagodzenie wymierzonej oskarżonemu kary poprzez wymierzenie kary wolnościowej.

Pełnomocnik oskarżyciela posiłkowego zaskarżył wyrok w całości na korzyść oskarżonego i zarzucił:

1. „obrazę przepisów postępowania, tj. art. 7 k.p.k. w związku z art. 4 k.p.k. art. 5 § 2 k.p.k. oraz art. 193 § 1 k.p.k. i 201 k.p.k. poprzez dokonanie błędnej oceny zgromadzonego materiału dowodowego, skutkującą poczynieniem błędnych ustaleń faktycznych, pozostających w sprzeczności z przeprowadzonymi dowodami w postaci interdyscyplinarnej opinii biegłych S. M., A. K. i M. S. z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych oraz z zakresu medycyny sądowej, a także przesłuchanych w niniejszej sprawie świadków, która to obraza miała wpływ na treść zaskarżonego wyroku, gdyż doprowadziła do błędnego uznania, że:
 - przedmiotowe zdarzenie miało charakter nagły i jednolity, w sytuacji gdy składało się na nie kilka niezależnych od siebie, umiejscowionych w pewnych odstępach czasu najechań pojazdów na pojazdy poprzedzające, które uległy wcześniej wypadkowi,
 - skutkiem zdarzenia z dnia 5 lutego 2017 r. za które może ponosić odpowiedzialność oskarżony, była śmierć P. K. i S. S., w sytuacji, gdy niezapięcie pasów bezpieczeństwa przez S. S. zerwało związek pomiędzy śmiercią mężczyzny a uderzeniem w pojazd oskarżonego, gdyż jak wynika z opinii biegłych z zakresu rekonstrukcji wypadków i medycyny sądowej, gdyby S. S. miał zapięte pasy bezpieczeństwa, przewożone w bagażniku koła zostały zabezpieczone prawidłowo, a P. K. w sposób odpowiedni zareagował na sygnały świetlne wysyłane przez osobę znajdującą się przed miejscem zdarzenia, to nie doszłoby do ich śmierci, co potwierdza doznanie niewielkich obrażeń przez znajdującego się w tym pojeździe T. K.,
 - zdarzenie miało charakter katastrofy w ruchu lądowym, mimo że na skutek zdarzenia obrażeń ciała doznał wyłącznie T. K., bo jak wyżej wskazano śmierć P. K. i S. S. nie pozostaje w adekwatnym związku ze zdarzeniem, mienie uszkodzone nie było mieniem znacznej wartości, a tym bardziej wielkiej wartości, a zatem nie został spełniony wymóg wystąpienia „realnego skutku” w postaci odniesienia obrażeń

ciała przez kilka osób niezbędny dla przyjęcia, że dane zdarzenie było katastrofą w ruchu lądowym,

- dowolne przyjęcie, że oskarżony zasnął za kierownicą;
2. obrazę przepisów prawa materialnego, tj. art. 173 § 4 k.k. poprzez jego niewłaściwą wykładnię i wadliwe zastosowanie, przejawiające się w przyjęciu, że pomiędzy zachowaniem oskarżonego, które doprowadziło do zderzenia samochodu Daewoo z samochodem BMW 5, a śmiercią P. K. i S. S. zachodzi związek przyczynowy, podczas gdy, przy prawidłowej wykładni tego przepisu i zastosowaniu teorii tzw. obiektywnego przypisania skutku związek taki należy wykluczyć, gdyż śmierć obu pokrzywdzonych nie była normalnym następstwem uderzenia pojazdu Opel w pojazd Daewoo, a jak wynika z opinii biegłych w przypadku prawidłowego zapięcia pasów bezpieczeństwa przez S. S. i w przypadku braku nieprawidłowego przewożenia kół samochodowych w bagażniku samochodu Opel, nie wystąpiłby skutek w postaci śmierci obu mężczyzn, co potwierdza okoliczność niedoznania większych obrażeń w tym zderzeniu przez T. K., który miał zapięte prawidłowo pasy bezpieczeństwa; uznać zatem należy, że ryzyko wystąpienia śmierci spowodowali, a nie tylko przyczynili się, swoim zachowaniem S. S. poprzez niezapięcie pasów bezpieczeństwa oraz P. K. poprzez niedopilnowanie zapięcia pasów przez pasażera i przewożenie w sposób nieprawidłowy w bagażniku Opla Zafira kół samochodowych, a nadto nie dostosowując prędkości do warunków panujących na drodze (widoczność 100 m z uwagi na mgłę i osoba machająca światłem latarki na 100 m przed miejsce zdarzenia), co było bezpośrednią przyczyną przełamania tylnej kanapy, przemieszczenia się S. S. we wnętrzu pojazdu po uderzeniu z prędkością ok. 140 km/h w stojący pojazd Daewoo, przełamaniu przez niego fotela kierowcy, spowodowania obrażeń ciała P. K. skutkujących jego śmiercią oraz śmierci S. S.”.

Podnosząc powyższe zarzuty, pełnomocnik oskarżyciela posiłkowego wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku poprzez uniewinnienie oskarżonego od przypisanego mu czynu, ewentualnie poprzez zmianę kwalifikacji prawnej czynu przypisanego oskarżonemu z art. 173 § 4 k.k. na art. 86 § 1 k.w., lub uchylenie

zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy Sądowi I instancji do ponownego rozpoznania.

Sąd Apelacyjny w [...] wyrokiem z dnia 19 grudnia 2018 r., sygn. akt II AKa [...]:

- I. „zmienił zaskarżony wyrok w ten sposób, że:
 - S. K. uznał za winnego tego, że w dniu 5 lutego 2017 r. w okolicy miejscowości T. nieumyślnie nie zachował należytej ostrożności i w efekcie spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, że kierując na autostradzie A2 samochodem osobowym marki Daewoo, nr rej. [...], w wyniku zaśnięcia, w sposób niesygnalizowany i niekontrolowany zmienił pas ruchu z prawego na lewy, a następnie wykonał gwałtowny manewr skrętu w prawo, co spowodowało utratę panowania nad pojazdem i uderzenie w znajdującą się po prawej stronie drogi barierę ochronną, a po odbiciu się od niej, zderzenie z jadącym lewym pasem ruchu samochodem marki BMW 5 nr rej. [...] kierowanym przez A. M., w następstwie czego samochód marki BMW 5 wykonał kilka obrotów wokół własnej osi i stanął poprzecznie względem jezdni, a samochód marki Daewoo zatrzymał się na prawym pasie ruchu, to jest popełnienia wykroczenia z art. 86 § 1 k.w. i za to wykroczenie wymierzył mu karę 2.000 zł. grzywny,
 - uchylił zawarte w punkcie II części dyspozytywnej wyroku orzeczenie o środku karnym w postaci zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym oraz zawarte w punkcie III tej samej części wyroku orzeczenie o zwrocie wydatków poniesionych przez oskarżycielkę posiłkową Z. K.;
- II. zasądził od S. K. na rzecz Skarbu Państwa wydatki związane z postępowaniem odwoławczym i wymierzył mu 200 zł. opłaty za obie instancje, zaś oskarżycielowi posiłkowemu [...] TUiR S.A. w W. wymierzył za postępowanie odwoławcze opłatę w kwocie 60 zł.”.

Kasację od wyroku Sądu Apelacyjnego w [...] wniósł Prokurator Generalny zaskarżając go w całości, na niekorzyść oskarżonego S. K. i zarzucając:

„rażące i mające istotny wpływ na treść wyroku naruszenie przepisów prawa procesowego - art. 7 k.p.k. w zw. z art. 410 k.p.k. w zw. art. 8 k.p.s.w. i art. 82 k.p.s.w., polegające na dokonaniu dowolnej oceny dowodów skutkującej wadliwym ustaleniem, że:

- a) nieprawidłowe zachowanie S. K., wskutek którego doszło do zderzenia kierowanego przez niego samochodu marki Daewoo o nr rej. [...] z samochodem marki BMW 5 o nr rej. [...] kierowanym przez A. M., które doprowadziło do zalegania na drodze, na obu pasach ruchu, nieoświetlonych przeszkód w postaci ww. pojazdów, w porze nocnej, przy widoczności ok. 100 m, na autostradzie, w miejscu gdzie dopuszczalna prędkość poruszania się pojazdów wynosiła 140 km/ha - nie stanowiło zdarzenia, które zakłóciło ruch lądowy w sposób nagły z uwagi na czas, jaki upłynął od momentu zderzenia się ww. samochodów do momentu dojechania do nich innych pojazdów,
- b) naruszenie przez S. K. reguł ostrożności określonych w przepisach art. 2 pkt 22, art. 3 ust. 1 i art. 22 ust. 1, 4 i 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2017, poz. 1260 j.t.), które doprowadziło do powstania skutków opisanych w punkcie a) - nie tworzy normatywnej podstawy do przypisania oskarżonemu odpowiedzialności za skutek w postaci zgonu P. K. i S. S., tj. kierowcy i pasażera samochodu marki Opel Zafira o nr rej. [...], do którego to skutku doszło w efekcie obrażeń, jakich ww. doznali w następstwie uderzenia pojazdu, którym podróżowali w zalegającą na drodze przeszkodę w postaci samochód marki Daewoo o nr rej. [...], z uwagi na naruszenie przez P. K. i S. S. reguły ostrożności określonej w art. 39 ust. 1 p.r.d. obligującemu do korzystania podczas jazdy z pasów bezpieczeństwa,

co nadto doprowadziło do rażącej obrazu prawa materialnego poprzez uznanie, że S. K. nie wyczerpał swoim zachowaniem dyspozycji przepisu art. 173 § 4 k.k. a jedynie naruszył art. 86 § 1 k.w.”.

Skarżący podnosząc powyższe zarzuty wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi Apelacyjnemu w [...].

W pisemnych odpowiedziach na kasację pełnomocnik oskarżyciela posiłkowego [...] TUiR S.A. w W. oraz obrońca S. K. wnieśli o jej oddalenie z tym, że pełnomocnik oskarżyciela posiłkowego jako oczywiście bezzasadnej.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Kasacja Prokuratora Generalnego, pomimo nieprawidłowo sformułowania zarzutu, który oparty jest jednocześnie na naruszeniach przepisów prawa procesowego, skutkujących dokonaniem wadliwych ustaleń faktycznych oraz prawa materialnego – podniesionych w kasacji przepisów Prawo o ruchu drogowym oraz art. 173 k.k. poprzez jego niezastosowanie, jest zasadna, gdyż w istocie sprowadza się do zakwestionowania przypisania ukaranemu wykroczenia z art. 86 § 1 k.w.

Sąd Apelacyjny w [...] zmieniając wyrok Sądu I instancji i przyjmując, że zachowanie S. K. nie wyczerpało znamion przestępstwa katastrofy w ruchu lądowym z art. 173 § 1 k.k. wskazał, że zderzenie się samochodów marki BMW 5 i Daewoo, będące następstwem nieprawidłowego zachowania oskarżonego nie zakłóciło w sposób nagły ruchu odbywającego się na autostradzie A2, a jedynie spowodowało zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, co wyczerpuje znamiona wykroczenia z art. 86 § 1 k.w. Zdaniem Sądu ową *nagłość* należy odnosić ściśle i konkretnie jedynie do zderzenia się tych dwóch wyżej wskazanych samochodów. Czas, który upłynął od momentu tego zderzenia do momentu dojechania do nich innych aut był natomiast długi i to na tyle, że nie pozwala przyjąć, iż zdarzenie, które zostało zainicjowane nieprawidłowym zachowaniem S. K., posiadało charakter nagły w rozumieniu definicji katastrofy w ruchu lądowym.

Nadto, Sąd odwoławczy podkreślił, że nawet gdyby przyjąć hipotetycznie, że zdarzenie będące przedmiotem osądu było katastrofą w ruchu lądowym, to i tak brak jest związku przyczynowo - skutkowego pomiędzy nieprawidłowym zachowaniem S. K. a skutkiem w postaci śmierci P. K. i S. S., tj. kierowcy i pasażera samochodu marki Opel Zafira. Skutek ten jest bowiem odzwierciedleniem nie tylko niewłaściwego zachowania oskarżonego, ale również okoliczności związanych bezpośrednio z pokrzywdzonym tj. niezapięcia pasa bezpieczeństwa przez S. S. oraz nieprawidłowego przewożenia w bagażniku samochodu Opel Zafira czterech kompletnych kół.

Zdaniem Sądu Najwyższego, analiza uzasadnienia Sądu odwoławczego, w tym przede wszystkim w powyżej wskazanym zakresie, pozwala stwierdzić, że problem w niniejszej sprawie nie sprowadza się wyłącznie do oceny zachowania sprawcy w perspektywie *nagłości* zdarzenia i wyłączenia spoza zakresu odpowiedzialności dalszych skutków zachowania oskarżonego (zaśnięcia, a następnie uderzenia w barierę i inny pojazd), do których należało najechanie pojazdu Opel Zafira na samochód marki Daewoo, rezultatem czego doszło do śmierci dwóch osób poruszających się Oplem. Nie mniej istotne wydaje się określenie przedmiotowych granic zdarzenia polegającego na *spowodowaniu katastrofy*, przy czym – w odniesieniu do realiów niniejszej sprawy – istotne są granice czasowe. Chodzi o to, czy znamiona przestępstwa z art. 173 k.k. popełnione w warunkach tzw. *karambolu drogowego* zostają zrealizowane także w odniesieniu do wywołania dalszych najecharń na poprzedzające pojazdy i czy takie skutki są przypisywalne sprawcy, czy też stanowią, niezależny od pierwotnego zderzenia pojazdów, wyłącznie zbiór niezależnych od siebie tzw. kolizji drogowych, kwalifikowanych w oparciu o art. 86 k.w.

Rozważania w tym zakresie rozpocząć należy od przypomnienia, że pojęcie *katastrofy* nie zostało w kodeksie karnym sprecyzowane. Na gruncie art. 215 k.k. z 1932 r. w orzecznictwie przyjmowano, iż *przez pojęcie katastrofy w komunikacji drogowej rozumieć należy zdarzenie, które powstaje z pewną nagłością, zakłóca w sposób groźny ruch drogowy i powoduje szkody mające cechy powszechności, to jest o rozmiarach i zasięgu nie dających się przewidzieć* (Uchwała Sądu Najwyższego Izby Karnej oraz Wojskowej z dnia 22 czerwca 1963 r., VI KO 54/61, OSNKW 1963, nr 10, poz. 179). Sąd Najwyższy również wskazywał, że *znamię powszechności niebezpieczeństwa określić można – w ślad za motywami Komisji Kodyfikacyjnej do projektu Kodeksu karnego z 1968 r. w ten sposób, że jest ono powszechne, gdy rzeczywiście zagraża większej liczbie osób lub przedmiotów majątkowych albo bliżej nieoznaczonej liczbie osób lub mieniu, które mogą znaleźć się w zasięgu niebezpieczeństwa* (Wyroki SN: z 27 kwietnia 1970 r., IV KR 32/70, OSNPG 1970, nr 9–10, poz. 125; z 22 kwietnia 1971 r., I KR 23/71, Biul. Inf. SN 1971, nr 8–9, poz. 188).

Podobnie znamię to definiowano na kanwie przepisów kodeksu karnego z 1969 r. Uznawano, że *katastrofą w ruchu lądowym w rozumieniu art. 136 k.k. jest wydarzenie zakłócające w sposób nagły i groźny ruch lądowy i znamienne jest skutkami w zakresie powszechnym. Oznacza to nie tylko powszechne zagrożenie będące wynikiem trudnej do opanowania siły bezwładności wielkich mas, którym nadano dużą szybkość, ale i wywołanie konkretnych zmian o cechach powszechności, a więc w takim stopniu rozległych i dotkliwych (przez objęcie skutkami większej liczby ludzi czy mienia w znacznych rozmiarach), że całe zdarzenie odpowiada semantycznemu i potocznemu znaczeniu słowa „katastrofa”* (Uchwała SN z 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3-4, poz. 33, teza 12 oraz wyroki SN: z 20 czerwca 1972 r., V KRN 209/72, OSNKW 1972, nr 10, poz. 158; z 20 sierpnia 1973 r., III KR 172/73, OSNKW 1974, nr 1, poz. 10).

Zauważyć należy, że również obecnie za przestępną katastrofę w ruchu uznaje się zdarzenie w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym zakłócające w sposób nagły i groźny ten ruch, w wyniku którego poniosło śmierć lub doznało obrażeń ciała kilka osób, albo powstała znaczna szkoda w mieniu (skutek bliższy), a jednocześnie zostało zagrożone życie lub zdrowie wielu osób albo mienie w wielkich rozmiarach (skutek dalszy). Śmierć, obrażenia ciała lub szkoda w mieniu stanowią element konstytutywny katastrofy, decydują o tym, że zdarzeniu w ruchu można nadać walor katastrofy, natomiast zagrożenie wyżej wymienionych dóbr nadaje jej charakter katastrofy przestępnej określonej w art. 173 § 1 KK. Przestępna katastrofa ma więc dwustopniową konstrukcję. Pierwszym stopniem jest realny skutek w postaci naruszenia dobra, drugim zaś – skutek w postaci zagrożenia dobra prawnego (A. Spotowski, Funkcja niebezpieczeństwa w prawie karnym, Warszawa 1990, s. 238).

Także z punktu widzenia językowego *katastrofa* oznacza „nagle i na ogół nieoczekiwane wydarzenie o charakterze mechanicznym, chemicznym, geofizycznym lub meteorologicznym, w skutkach tragiczne i rozległe, powodujące duże straty, na ogół też ofiary śmiertelne” (Praktyczny słownik współczesnej polszczyzny, pod red. H. Zgólkowej, t. XVI, Poznań 1998 s. 41), „nieszczęśliwy wypadek, wydarzenie powodujące tragiczne skutki” (Mały słownik języka polskiego, pod red. H. Auderskiej, Z. Łempickiej, S. Skorupki, Warszawa 1968, s. 267) czy też

„wydarzenie nagłe, tragiczne w skutkach, w którym ktoś ucierpiał lub poniósł śmierć, które spowodowało straty materialne (Uniwersalny słownik języka polskiego, pod red. S. Dubisza, Warszawa 2003, t. 2, s.277).

Jeżeli zatem nieodłączną cechą katastrofy jest rozległość zdarzenia, rozważyć należy, czy chodzi wyłącznie o rozległość przestrzenną, czy także czasową, która ma znaczenie z punktu widzenia odpowiedzialności S. K.. Na konieczność brania w rachubę także rozległości czasowej zdarzenia wskazuje cecha powszechności skutku. Z punktu widzenia odpowiedzialności sprawcy, powszechność odnosi się przecież zarówno do pojedynczego następstwa zachowania sprawcy (np. spowodowania katastrofy polegającej na zjechaniu z jezdni autobusu pełnego pasażerów), ale także do następstw tego samego zachowania, ale rozciągniętych w czasie – jak w wypadku karambolu drogowego. Zachowanie sprawcy, sprowadzające się do naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest przecież jedno. Taka sama jest również liczba wywołanych tym zachowaniem (przy spełnieniu kryteriów przyczynowości) dalszych „skutków”, określonych w art. 173 § 4 k.k. (określona liczba ofiar śmiertelnych lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób). Z punktu widzenia powszechności i rozległości zdarzenia, irrelewantne jest, czy skutki stanowiące znamię kwalifikujące, zostały spowodowane jednocześnie, czy „na raty”, a nawet, czy ich powstanie, w wyniku zainicjowania przez sprawcę, nie miało charakteru seryjnego (w niniejszej sprawie zarówno kierującemu autem BMW 5, jak i BMW 116 udało się uniknąć poniesienia obrażeń wymienionych w tym przepisie, co nie oznacza, że nie zostali oni pokrzywdzeni katastrofą – o ile taką przypisano by oskarżonemu). To, że niektórym kierującym szczęśliwie udało się uniknąć takich następstw, nie dekomponuje ani powszechności, ani rozległości czasowej zdarzenia.

Na powszechność zdarzenia nie musi wywierać większego wpływu jego nagłość, która winna być oceniana nie tylko z perspektywy zachowania sprawcy, ale całokształtu jego działania (przykładowo: rozkręcenie torów w celu wykolejenia szybko poruszającego się pociągu z pewnością nie jest zachowaniem nagłym, ale walor dynamiczności, zaskoczenia będzie miało wykolejenie się składu). Dlatego o ile uznać, że nagłość może być niekiedy immamentną cechą katastrofy (a zarówno orzecznictwo, jak i analiza językowa pojęcia katastrofy nie są w tym

przedmiocie jednoznaczne), to należy ją analizować nie tylko z perspektywy zachowania sprawcy, ale rozwoju przebiegu zdarzeń, z uwzględnieniem projekcji każdego uczestnika takiego zdarzenia. Nagłość nie ma znaczenia sama w sobie, ale może być istotna z punktu widzenia możliwości przeciwdziałania zagrożeniu. Nie da się jej wyliczyć liczbowo (np. poprzez podanie liczby sekund między kolejnymi etapami (falami) zagrożenia). Oceniana jest przez pryzmat okoliczności sprawy, ze szczególnym uwzględnieniem miejsca katastrofy drogowej, dozwolonej w tym miejscu prędkości, natężenia ruchu, itp. Nie można przy tym pominąć zasadniczej cechy katastrofy, jaką jest jej nieprzewidywalność.

Z tego względu za w pełni odpowiadającej regułom art. 7 k.p.k. jest ocena Sądu Okręgowego, iż analizowane zdarzenie było dynamiczne i rozłożone w czasie, jednak w niedługim okresie, w którym poszczególne kolejne zderzenia pojazdów następowały w odstępie kilkunastu – kilkudziesięciu sekund. Był to więc karambol drogowy cechujący się jednak pewną typowością. Sprawca kierujący samochodem Daewoo nie spowodował żadnych skutków ekstraordynaryjnych, wychodzących poza ramy czasowo-przestrzenne jednego zdarzenia, którego skutki trudno ograniczyć do spowodowania zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Drugiego argumentu pozwalającego na zakwalifikowanie karambolu pojazdów, jako jednego czynu, kwalifikowanego (oczywiście w zależności od strony podmiotowej i następstw) – z art. 173 § 1-4 k.k. poszukiwać należy w koncepcji prawnej jedności czynu. Ustawa karna nie przewiduje kryteriów, jakimi należy kierować się przy ocenie, czy mamy do czynienia z jednym czynem, czy z wieloma czynami. Czynem w znaczeniu prawa karnego jest jeden, ten sam fragmentu aktywności lub pasywności człowieka. Ten fragment aktywności (lub pasywności), to wyodrębniony wycinek ludzkiego zachowania, wytyczonego na gruncie znamion danego czynu zabronionego. Dla oceny co do tożsamości czynu należy posłużyć się odniesieniem do czynu naturalnego, traktowanego jako wycinek określonego continuum, aby następnie dokonać jego oparcia w normatywnym (funkcjonalnym) ujęciu tego zjawiska, przy czym podstawę ocen stanowić może całokształt formułowanych w literaturze i orzecznictwie kryteriów. Ujmuje się ją m.in. przez pryzmat zwartości czasowo-przestrzennej, albo inaczej - odnosi do jedności miejsca i czasu, czy nastawienia sprawcy zmierzające do osiągnięcia tego samego

relewantnego z punktu widzenia prawa karnego celu, bądź wyodrębnienie zintegrowanych zespołów jego aktywności (por. postanowienia SN: z 12 października 2011 r., III KK 145/11, OSNKW 2012, nr 2, poz. 13; z 26 stycznia 2015 r., II KK 80/14, LEX nr 1648182).

Powyższe rozważania mają znaczenie z punktu widzenia zasięgu działania sprawcy i rozmiaru spowodowanych skutków. Sąd Apelacyjny uznał, iż od zdarzenia zainicjowanego nieprawidłowym zachowaniem S. K. upłynął kilku - kilkunastosekundowy odstęp do momentu nadjechania pozostałych pojazdów, w tym – Opla Zafiry, którym jechali P. K. i S. S.. Powyższa okoliczność faktyczna jednak żadną miarą nie dekomponuje prawnej jedności czynu, w szczególności – nie pozwala na przyjęcie, że skazany, po spowodowaniu kolizji z barierą, a następnie samochodem BMW 5, nie był już odpowiedzialny za dalszy rezultat następstw owej pierwotnej kolizji. Wadliwie odniesiono się przy tym do rzekomego braku nagłości zdarzeń, mającego wynikać z faktu, że niektórym kierującym udało się uniknąć poważniejszych następstw. Okoliczność ta świadczy o całkowitym zignorowaniu okoliczności zdarzenia, jego dynamizmu i typowości cechującej karambol drogowy, do którego istoty należy najeżdżanie na siebie pojazdów właśnie w pewnych, nieznacznych, uzależnionych od intensywności ruchu odstępach czasu. Doszło więc do przewartościowania *nagłości* zdarzenia i braku dokonania właściwej prawnokarnej oceny całokształtu ujemnych następstw zainicjowanych zachowaniem oskarżonego. Problematyka zasięgu czasowego czynu i jego skutków została praktycznie poza polem rozważań Sądu Apelacyjnego, który nie przeanalizował we właściwym stopniu przedmiotowej granicy czynu oskarżonego. Dokonując selektywnej oceny okoliczności sprawy, wadliwie przyjął, iż czyn sprawcy „zakończył” się w momencie uderzenia w barierę ochronną, a następnie w pojazd BMW 5. Takie postąpienie świadczy z jednej strony o mankamentach w sferze oceny okoliczności sprawy, z pominięciem istoty katastrofy – karambolu drogowego, z drugiej zaś – wadliwym albowiem jedynie częściowym prawnokarnym zwartościowaniu zachowania oskarżonego, nie uwzględniającym dalszych następstw jednego, tego samego zachowania.

Zdaniem Sądu Najwyższego za dowolne należy uznać przyjęcie przez Sąd odwoławczy, że dawanie przez nieustaloną osobę sygnałów świetlnych przerwało

adekwatny związek przyczynowo – skutkowy pomiędzy pierwotną przyczyną zdarzenia, a jego kolejnymi stadiami. Sąd ten eksponując znaczenie owych działań ostrzegawczych nie wyciągnął jednak żadnych wniosków z faktu, że w warunkach dynamiki analizowanego zdarzenia, jego nagłości dla innych uczestników ruchu, w istocie nie były one skuteczne. Podkreślić należy, że jak wynika z zeznań świadków, kierowców i pasażerów samochodów, które brały bezpośredni udział w karambolu, jak i samochodów, które nadjechały chwilę później i udało im się uniknąć zderzenia, nikt nie wskazał, aby nadawany przez osobę stojącą obok pojazdu znajdującego się na poboczu, około 100 metrów przed miejscem zderzenia, odebrał jako ostrzeżenie przed stojącymi na drodze, nieoświetlonymi pojazdami, natomiast wszyscy wspominają, że na prawym pasie leżała martwa zwierzyna. O nieskuteczności tych sygnałów świadczy jednak przede wszystkim to, że pomimo ich zauważenia przez kierowców, niektórzy z nich nie uniknęli zderzenia i samochód BMW 116 kierowany przez M. D. wjechał w samochód BMW 5, który uderzył z kolei w samochód ciężarowy marki Mercedes. Następnie w samochód BMW 5 wjechał kolejny samochód - Mazda 6 kierowany przez B. C.. Przypomnieć należy, że jak wynika z zeznań kierowcy ciężarówki marki Mercedes G. B., bezpośrednio po ominięciu dwóch samochodów, które jako pierwsze brały udział w zdarzeniu, zanim zdążył on opuścić samochód, zobaczył w tylnym lusterku szybko zbliżający się samochód, który uderzył w samochód BMW 5, który następnie uderzył w jego samochód i wówczas dopiero odjechał kawałek od miejsca zdarzenia, co niewątpliwie świadczy nie tylko o bardzo małej bliskości czasowej pomiędzy kolejnymi zdarzeniami, ale także może świadczyć o ich nagłości rozumianej w kontekście nie tylko zderzenia pierwszych dwóch samochodów, ale również najechania na nie pozostałych samochodów. To w odbiorze właśnie kierowców tych samochodów, które najechały na autostradzie na nieoświetlone przeszkody, w porze nocnej, przy widoczności ok. 100 metrów, zakłócenie ruchu lądowego było nagłe, gdyż niespodziewane i atypowe i fakt, że kierowca i pasażerowie samochodu BMW 5 zdążyli z niego wysiąść i schować się za bariereki ochronne, nie powinno mieć decydującego znaczenia, tak jak to przyjął Sąd odwoławczy, dla oceny prawnej tego zdarzenia.

Dalej podnieść należy, iż odpowiedzialność karna za przestępstwo spowodowania katastrofy w ruchu uzależniona jest od zaistnienia związku przyczynowego pomiędzy zachowaniem sprawcy a skutkiem. Nie wdając się w rozstrzygnięcie teoretycznych sporów co do zasadności poszczególnych teorii związku przyczynowego (ekwiwalencji, adekwatnego związku przyczynowego, relewancji, skutków koniecznych i przypadkowych), w orzecznictwie Sądu Najwyższego za punkt rozważań bierze się, czy zachowanie się człowieka jest jednym z obiektywnych warunków powstania skutku (*conditio sine qua non*), ograniczając ten związek zasadą winy. W doktrynie i orzecznictwie priorytet daje się teorii obiektywnego przypisania skutku (wyroki SN: z 8 marca 2000 r, III KKN 231/98, OSNKW 2000, nr 5-6, poz. 45; z 1 grudnia 2000 r., IV KKN 509/98, OSNKW 2001, nr 5-6, poz. 45). Słusznie jednak już dawniej Sąd Najwyższy zauważył, że *katastrofa może być wprowadzie i najczęściej bywa wynikiem nie jednej, lecz szeregu przyczyn, jednakże pod kątem widzenia oceny karnej decydujące znaczenie ma okoliczność, czy wadliwe prowadzenie samochodu (...) stanowi taką przyczynę, przy braku której pozostałe przyczyny byłyby dla wywołania katastrofy niewystarczające* (wyr. SN z 17 lutego 1954 r., II K 49/54, NP 1954, nr 5–6, s. 165).

W niniejszej sprawie, co nie budzi wątpliwości, zarówno oskarżony S. K., jak i pokrzywdzeni P. K. i S. S. naruszyli reguły ostrożności obowiązujące w ruchu drogowym. Nie do zaakceptowania obecnie jest jednak argumentacja Sądu Apelacyjnego wskazująca, że niedopełnienie przez pokrzywdzonych obowiązku zapięcia pasów bezpieczeństwa przez pasażera podczas jazdy, jak i przewożenie niezabezpieczonych kół w bagażniku, zwalnia S. K. z odpowiedzialności za skutek w postaci ich śmierci. Sąd ten akceptując koncepcję obiektywnego przypisania skutku równocześnie abstrahuje, jak się wydaje, od istoty tej koncepcji opierającej się na założeniu, zgodnie z którym spowodowanie skutku będącego następstwem naruszonej przez sprawcę zasady ostrożności jest obiektywnie przypisywalne temu sprawcy wtedy, gdy urzeczywistnia się w nim niebezpieczeństwo, któremu zapobiec miało zachowanie naruszonego obowiązku ostrożności. Innymi słowy, sprawcy spowodowania skutku przestępnego można ów skutek obiektywnie przypisać wtedy, gdy zachowanie sprawcy stwarzało lub istotnie zwiększało

prawnie nieakceptowalne niebezpieczeństwo dla dobra prawnego stanowiącego przedmiot zamachu i niebezpieczeństwo to zrealizowało się w postaci nastąpienia danego skutku przestępnego.

Także i te okoliczności nie zostały należycie rozważone przez Sąd Apelacyjny, który – pomimo obszernego cytowania orzecznictwa Sądu Najwyższego dotyczącego przedmiotowego zagadnienia, zob. s. 10-12 – ostatecznie wadliwie rozważa kwestię związku przyczynowego pomiędzy zachowaniem oskarżonego a samą śmiercią pokrzywdzonych, aspekt ten winien być bowiem rozważany w relacji: zachowanie sprawcy – spowodowanie katastrofy. Dla określenia charakteru i zakresu odpowiedzialności za skutki wywołane naruszeniem reguł ostrożności kluczowe znaczenie ma odpowiedź na pytanie, który z uczestników ruchu dopuścił się naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym pozostającego w normatywnym związku z zaistniałym zdarzeniem. Należy pamiętać, że to zachowanie S. K. było pierwotną i zasadniczą przyczyną zdarzenia, które zapoczątkowane zostało zderzeniem samochodu oskarżonego Daewoo i BMW 5 i doprowadziło do pozostawienia na drodze nieoświetlonych przeszkód dla innych nadjeżdżających samochodów. Wydaje się nieprawdopodobnym, by oskarżony nie uświadamiał sobie (nie mógł i nie powinien przewidywać), jakie konsekwencje może mieć zaśnięcie za kierownicą pojazdu w warunkach jazdy w szybkim ruchu autostradowym w porze nocnej. Konieczne jest więc rozważenie, czy związek przyczynowo – skutkowy pomiędzy zachowaniem oskarżonego a skutkiem w postaci śmierci pokrzywdzonych, nie zmaterializował się poprzez istotne zwiększenie przez S. K. ryzyka już istniejącego a wywołanego przez P. K. i S. S. naruszeniem przez nich reguł ostrożności nakazującej zapięcie pasów bezpieczeństwa w trakcie jazdy oraz zabezpieczenia prawidłowego ładunku w bagażniku.

Na zakończenie należy zauważyć, że Sąd Apelacyjny przyjmując, że nieprawidłowe zachowanie S. K. spowodowało zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, o którym mowa w art. 86 § 1 k.w., w ogóle pominął to, czy - abstrahując nawet od zarzutu katastrofy- zachowanie tego oskarżonego może być analizowane przez pryzmat odpowiedzialności za spowodowanie wypadku

drogowego z art. 177 k.k. czy też spowodowania bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy z art.174 k.k.

Mając powyższe na uwadze, Sąd Najwyższy orzekł jak w części dyspozytywnej wyroku.