

WYROK Z DNIA 10 MAJA 2005 R.

III KK 270/04

Błędne jest twierdzenie, że prędkością bezpieczną w warunkach nocnych jest taka prędkość, która pozwala zatrzymać pojazd przed przeszkodą, którą dostrzec można w światłach mijania, nawet jeżeli kierujący pojazdem, przestrzegając przepisów ruchu drogowego, nie miał obowiązku liczyć się z pojawieniem się tej przeszkody.

Przewodniczący: Prezes SN L. Paprzycki (sprawozdawca).

Sędziowie: SN S. Kosmał, SA (del. do SN) J. Grubba.

Prokurator Prokuratury Krajowej: M. Staszak.

Sąd Najwyższy w sprawie Grzegorza B., oskarżonego z art. 177 § 2 k.k. w zw. z art. 178 § 1 k.k., po rozpoznaniu w Izbie Karnej na rozprawie w dniu 10 maja 2005 r., kasacji, wniesionej przez obrońcę oskarżonego od wyroku Sądu Okręgowego w Z. z dnia 13 kwietnia 2004 r., utrzymującego w mocy wyrok Sądu Rejonowego w K. z dnia 15 grudnia 2003 r.,

u c h y l i ł zaskarżony wyrok i utrzymany nim w mocy wyrok Sądu Rejonowego w K. i sprawę p r z e k a z a ł do ponownego rozpoznania Sądowi Rejonowemu w K.

UZASADNIENIE

Sąd Okręgowy w Z., wyrokiem z dnia 13 kwietnia 2004 r., utrzymał w mocy wyrok Sądu Rejonowego w K. z dnia 15 grudnia 2003 r., którym Grzegorz B. został uznany za winnego przestępstwa, zakwalifikowanego z art. 177 § 2 k.k. w zw. z art. 178 § 1 k.k. i skazany, między innymi, na karę 4 lat pozbawienia wolności.

Od powyższego wyroku Sądu Okręgowego kasację, na korzyść oskarżonego, wniósł jego obrońca i zarzucając: 1) rażące naruszenie prawa, które mogło mieć istotny wpływ na treść orzeczenia – przepisu art. 457 § 3 k.p.k., poprzez jedynie formalne – lakoniczne i zdawkowe odniesienie się do zarzutów apelacji wniesionej przez obrońcę oskarżonego; 2) rażące naruszenie prawa, które mogło mieć istotny wpływ na treść orzeczenia – art. 458 k.p.k. w zw. z art. 201 k.p.k. oraz art. 7 k.p.k. i art. 5 § 2 k.p.k., poprzez bezpodstawne uznanie, że fakt istnienia w sprawie sprzecznych opinii biegłych (...) nie zobowiązywał Sądu pierwszej instancji do powołania innych biegłych, względnie rozstrzygnięcia istniejących sprzeczności pomiędzy pierwszą, a kolejnymi dwoma opiniami w sprawie, poprzez wezwanie wszystkich biegłych na rozprawę i wyjaśnienie sprzeczności, w sytuacji, gdy opinie dr inż. O. i mgr inż. Z. zdecydowanie różnią się wnioskami końcowymi z opinią biegłego mgr inż. K., a także oceną możliwości uniknięcia wypadku przez oskarżonego, a w konsekwencji mają wpływ na kwalifikację prawną czynu przypisanego oskarżonemu – wniósł o uchylenie przedmiotowego wyroku oraz poprzedzającego go wyroku Sądu Rejonowego w K. i skierowanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi pierwszej instancji.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje.

Kasacja obrońcy jest zasadna, gdy formułuje zarzut naruszenia przez sąd odwoławczy przepisu art. 457 § 3 k.p.k. i art. 201 k.p.k., a tego ostat-

niego przepisu także przez Sąd Rejonowy. Trafnie skarżący podnosi, że w tej sprawie, w postępowaniu przed Sądem pierwszej instancji niepoprawnie został przeprowadzony dowód z opinii biegłych z zakresu ruchu drogowego, a Sąd odwoławczy, rozpoznając apelację obrońcy oskarżonego, nie ustosunkował się w sposób wystarczający do podniesionych w niej zarzutów, dotyczących naruszenia przez Sąd pierwszej instancji przepisu art. 201 k.p.k.

Stało się tak przede wszystkim dlatego, zdaniem Sądu Najwyższego, że Sądy obu instancji nie zidentyfikowały istoty problemu, także prawnego, jaki wyłonił się na tle okoliczności tej sprawy. Tymczasem były one, choć tragiczne – śmierć poniosły dwie osoby, wyjątkowo proste. Do wypadku doszło bowiem, co było niewątpliwe i bezsporne w toku całego postępowania w tej sprawie, na prostym odcinku drogi, poza obszarem zabudowanym, w warunkach nocnych i zimowych, kiedy kierowca samochodu osobowego (oskarżony) poruszał się prowadzonym pojazdem z prędkością administracyjnie dopuszczalną, używając świateł mijania, w świetle których zobaczył znajdujących się na jezdni, z prawej jej strony, idących obok siebie, przy linii oddzielającej pobocze, także pokryte asfaltem, dwóch pieszych. Podjęta próba wykonania manewrów obronnych (hamowania lub ominięcia – wyprzedzenia pieszych) okazała się nieskuteczna. Doszło do potrącenia: jednego pieszego przednią prawą częścią pojazdu i drugiego prawym lusterkiem, a piesi, w wyniku doznanych obrażeń zmarli. Równie niewątpliwe i bezsporne było, że kierowca samochodu był w stanie nietrzeźwości alkoholowej.

W takiej sytuacji faktycznej nie powinno być wątpliwości jakich należy dokonać ustaleń, także z udziałem biegłego z zakresu ruchu drogowego, niezbędnych dla możliwości przypisania kierowcy samochodu odpowiedzialności karnej za przestępstwo określone w art. 177 § 2 k.k. w zw. z art. 178 § 1 k.k. Ustalenia te powinny dotyczyć: prędkości z jaką poruszał się

samochód przed wypadkiem, czy była to prędkość bezpieczna w tych warunkach drogowych i atmosferycznych, czy poruszając się z prędkością bezpieczną kierowca mógł uniknąć potrącenia pieszych przez wykonanie manewrów obronnych i, w końcu, czy był związek przyczynowy między stanem nietrzeźwości kierowcy, a zaistnieniem tego wypadku komunikacyjnego. To ostatnie sprowadza się, w istocie, do pytania, czy gdyby kierowca był trzeźwy, to mógłby uniknąć wypadku, do którego doszłoby tylko dlatego, że był pod takim wpływem alkoholu. W tym już miejscu stwierdzić natomiast należy to, co zresztą oczywiste, że nawet brak możliwości przypisania temu oskarżonemu sprawstwa występków komunikacyjnych, nie wyklucza jego odpowiedzialności karnej za występki określony w art. 178a § 1 k.k., jako że niewątpliwe i bezsporne jest, iż oskarżony prowadził wówczas pojazd mechaniczny będąc w stanie nietrzeźwości alkoholowej.

Tymczasem pierwszy biegły w sporządzonej opinii pisemnej, wyrażając pogląd, że kierowca samochodu osobowego jechał z prędkością niebezpieczną w tych warunkach drogowych i atmosferycznych, i z powodu znajdowania się w stanie nietrzeźwości z nienależytą starannością obserwował drogę i dlatego zbyt późno dostrzegł pieszych na jezdni oraz zbyt późno wykonał manewr hamowania, co doprowadziło do potrącenia pieszych, za podstawę swych ustaleń przyjmuje okoliczności inne, niż te utrwalone w dokumentacji powypadkowej, w sposób błędny przyjmuje kryteria prędkości bezpiecznej, błędnie stwierdza, że w okolicznościach tego wypadku nie ma możliwości ustalenia z jaką prędkością poruszał się samochód oskarżonego przed wypadkiem, a ponadto w ogóle nie wykazuje istnienia związku przyczynowego między stanem nietrzeźwości oskarżonego, a zaistnieniem tego wypadku komunikacyjnego. Wbrew bowiem temu, co wynika zwłaszcza ze zdjęć fotograficznych, wykonanych tuż po wypadku, przyjmuje, że jezdnia pokryta była ubitym śniegiem, a pobocze „zalega śniegiem”, gdy tymczasem z tych zdjęć wynika, że jezdnia była, w zasa-

dzie, wolna od śniegu i tylko miejscami leżała cienka warstwa śniegu nieubitego i to samo na poboczu, gdyż większa ilość śniegu, na tym odcinku drogi, została odgarnięta poza pobocze (okoliczności istotne dla określenia prędkości bezpiecznej). Zupełnie dowolne było stwierdzenie tego biegłego, że nie ma możliwości ustalenia prędkości pojazdu przed wypadkiem, gdy wiadomo było jakie obrażenia odnieśli piesi, gdzie został odrzucony po kolizji jeden z nich, że drugi, po uderzeniu z prawej strony w przód karoserii, a następnie po wybiciu przedniej szyby samochodu wpadł do wnętrza karoserii, gdy wiadomo było, jak uszkodzona została karoseria samochodu, a miejsce odnalezienia na jezdni części odzieży poszkodowanych pieszych oraz przedniej tablicy rejestracyjnej tego samochodu pozwalało ustalić, oczywiście tylko w przybliżeniu, w którym miejscu doszło do potrącenia pieszych, a wszystko to pozwalało ustalić prędkość samochodu przed wypadkiem, znów tylko w przybliżeniu. Zupełnie błędnie biegły przyjął, że prędkość bezpieczna w warunkach nocnych to taka, która pozwala zatrzymać pojazd przed przeszkodą, którą dostrzec można w światłach mijania, nawet jeżeli kierujący pojazdem, przestrzegając przepisów ruchu drogowego, nie miał obowiązku liczyć się z jej pojawieniem się – zob. wyroki Sądu Najwyższego: z dnia 5 czerwca 1997 r., V KKN 270/96 niepublik., z dnia 10 listopada 1995 r., II KRN 144/95 WPP 1996, nr 1, s. 90; z dnia 29 września 1993 r., III KRN 127/93 Pal. 1994, nr 3–4, s. 164; z dnia 5 stycznia 2001 r., II KKN 419/97 Prok. i Pr. 2000, nr 6, poz. 4; z dnia 22 listopada 2001 r., IV KKN 394/97 LEX nr 51590; z dnia 5 marca 2003 r., IV KK 458/02 LEX nr 77442, a także m. in. R.A. Stefański w: A. Wąsek red.: Kodeks karny. Część szczególna. Tom I. Komentarz, Warszawa 2004, s. 532, 533. Także błędnie biegły przyjmuje, że sam fakt znajdowania się w stanie nietrzeźwości kierowcy przesądza o istnieniu związku przyczynowego między zmniejszeniem jego zdolności do prawidłowego zachowania się przy prowadzeniu pojazdu mechanicznego z tego powodu, a zaistnieniem wypadku (zob. wy-

roki Sądu Najwyższego: z dnia 11 marca 1998 r., II KKN 310/96 Prok. i Pr. 1998, nr 10, poz. 3; z dnia 18 stycznia 1984 r., V KRN 289/83 niepublik.; z dnia 19 sierpnia 1986 r., V KRN 522/85 OSNPG 1986, nr 5, poz. 61; z dnia 5 lutego 1997 r., V KKN 171/96 niepublik.; z dnia 8 grudnia 1998 r., II KKN 94/97 niepublik.; z dnia 17 czerwca 1999 r., IV KKN 740)98 WPP 1999, nr 3–4, s. 123; z dnia 16 czerwca 2000 r., III KKN 123/98 LEX nr 51434). Zdaniem tego biegłego kierowca mógł dostrzec pieszych w światłach mijania z odległości 40 m, a ponieważ zajmowali oni jezdnię nie więcej niż na szerokość 1,5 m, to przy należytej obserwacji drogi miał dość czasu na ominięcie pieszych. Co więcej, biegły stwierdza, że gdyby kierowca po przejechaniu wzniesienia używał świateł drogowych, to mógł dostrzec pieszych z odległości nawet 78,6 m. Nie zaznacza jednak, że w tych warunkach drogowych posługiwanie się przez kierowcę samochodu światłami mijania niezgodne było z prawem o ruchu drogowym – art. 51 ust. 1-3 ustawy z 1997 r.

Na rozprawie biegły podtrzymał stwierdzenia opinii pisemnej, natomiast obrońca oskarżonego, twierdząc, że opinia tego biegłego jest niejasna, a ponadto nie ustosunkowuje się do jego pisemnych zastrzeżeń, wniósł o dopuszczenie dowodu z opinii innego biegłego i Sąd Rejonowy dopuścił taki dowód stwierdzając wyraźnie, że czyni to w uwzględnieniu wniosku obrońcy, a więc dzieląc ocenę, że opinia jest niejasna i niepełna, oczywiście w rozumieniu art. 201 k.p.k.

Jednakże ustalenia i ocena tego wypadku komunikacyjnego, dokonane przez nowego biegłego, zasadniczo różniły się od pierwszej opinii. Teraz biegły był w stanie ustalić prędkość samochodu w chwili zderzenia – od 45,5 do 55,8, a więc jeżeli kierowca rozpoczął manewr hamowania, to rzeczywiście mógł tuż przed wypadkiem jechać z deklarowaną prędkością około 60 km/godz. Zdaniem tego biegłego kierowca mógł rozpoznać przeszkodę w tych warunkach drogowych i atmosferycznych oraz tak ubranych

pieszych z odległości nie większej niż 22 m, co wykluczało skuteczne wykonanie jakiegokolwiek manewru obronnego. Prędkość z jaką kierowca prowadził pojazd nie była w tych warunkach prędkością niebezpieczną, a więc jedynym uchybieniem przepisom ruchu drogowego z jego strony było prowadzenie tego pojazdu w stanie nietrzeźwości.

Sąd Rejonowy, dostrzegając sprzeczności między tymi opiniami, dopuścił dowód z opinii kolejnego biegłego – specjalisty z zakresu ruchu drogowego, który, w istocie, dokonał takich samych ustaleń i sformułował takie same oceny jak drugi biegły, dochodząc do wniosku, że kierowca samochodu poruszał się z prędkością nie tylko administracyjnie dopuszczalną, ale także, w tych warunkach, bezpieczną, a gdy w światłach mijania, prawidłowo używanych, dostrzegł pieszych z odległości nie większej niż 24 m, wykonanie skutecznych manewrów obronnych, umożliwiających uniknięcie potrącenia pieszych, było już niemożliwe. Nie można zatem przyjąć, zdaniem także tego biegłego, że kierowca samochodu przyczynił się do zaistnienia tego wypadku, gdyż było to wyłącznie udziałem pieszych, którzy nieprawidłowo poruszali się po jezdni i nie zeszli na pobocze przed nadjeżdżającym z tyłu pojazdem. Ten ostatni biegły wydał dodatkową opinię, z której wynikało, w istocie, że przy poruszaniu się samochodu z prędkością od 45 do 60 km/godz. (prędkością w tych warunkach bezpieczną) stan nietrzeźwości nie miał znaczenia dla możliwości skutecznego wykonania manewrów obronnych.

Dysponując tak różnymi opiniami, Sąd Rejonowy nie przesłuchał żadnego z biegłych. Można było postąpić w taki sposób tylko w sytuacji, gdyby w wyniku przeprowadzenia dowodu z opinii kolejnych biegłych, a przede wszystkim ostatniego z nich, wyjaśnione zostałyby te wątpliwości, które Sąd powziął po zapoznaniu się z także z pisemną opinią pierwszego biegłego, albo też okazałoby się, że Sąd mylnie uznał pierwszą opinię za niepełną lub niejasną. Tak się jednak nie stało, gdyż dwie kolejne opinie

pozostawały w oczywistej sprzeczności z pierwszą opinią, co do wszystkich istotnych w tej sprawie okoliczności: prędkości w tych warunkach bezpiecznej, możliwości dostrzeżenia pieszych w światłach mijania, możliwości skutecznego wykonania manewrów obronnych, a także związku przyczynowego między stanem nietrzeźwości kierowcy a zaistnieniem tego wypadku komunikacyjnego. Jeżeli Sąd nie przyjął jako podstawy dokonywania własnych ustaleń i ocen opinii dwóch ostatnich biegłych, to należało w obecności tych ostatnich ponownie przesłuchać pierwszego biegłego, umożliwiając mu w ten sposób obronę stanowiska, a Sądowi uzyskanie pełnowartościowej opinii specjalisty z zakresu ruchu drogowego, co do wszystkich, wskazanych wyżej, istotnych w sprawie okoliczności. Rezygnując z takiego trybu wyjaśnienia opinii biegłych, Sąd Rejonowy był zmuszony, co wynika z uzasadnienia wydanego przezeń wyroku, wybrać jedną z opinii i podjąć próbę zdyskredytowania pozostałych dwóch. Doprowadziło to do przyjęcia, za opinią pierwszego biegłego, dowolnych ustaleń, co do tego, że oskarżony kierowca jechał z prędkością w tych warunkach niebezpieczną, nienależycie obserwował drogę, zbyt późno dostrzegł pieszych, a stan nietrzeźwości kierowcy pozostawał w związku przyczynowym z zaistnieniem tego wypadku komunikacyjnego. Zupełnie jest przy tym nieprzekonująca krytyka opinii pozostałych biegłych, a odwoływanie się do zasad doświadczenia życiowego co do możliwości dostrzeżenia w okolicznościach tego wypadku drogowego pieszych w światłach mijania uznać można jedynie za nieporozumienie.

Podniesione w apelacji obrońcy oskarżonego zarzuty dotyczące dowodów z opinii biegłych z zakresu ruchu drogowego nie spotkały się z wystarczającym, w świetle wymogów określonych w art. 457 § 3 k.p.k., ustosunkowaniem się Sądu odwoławczego, który, ograniczając się do stwierdzenia, że podziela ustalenia i oceny sformułowane w uzasadnieniu orzeczenia Sądu pierwszej instancji, wyraził jednocześnie pogląd, że art. 201

k.p.k., w sytuacji dysponowania przez organ procesowy sprzecznymi opiniami, nie nakazuje przeprowadzenia dowodu z opinii kolejnego biegłego. Z tym należy się zgodzić, jednakże, i to jest właśnie istota unormowania tego przepisu, obowiązkiem organu procesowego jest wyjaśnienie tego, co jest w niej niejasne i uzyskanie opinii pełnej, gdyż tylko taka opinia może stanowić podstawę dokonywania przez organ procesowy ustaleń i ocen. Tak się nie stało i dlatego należy uznać, że Sąd Okręgowy w tej sprawie dopuścił się rażącego naruszenia przepisów postępowania – art. 457 § 3 k.p.k. i art. 201 k.p.k., co mogło mieć wpływ na treść zapadłego w tej sprawie orzeczenia Sądu odwoławczego. Doszło bowiem do rozstrzygnięcia co do odpowiedzialności karnej za występki komunikacyjny, z uwzględnieniem okoliczności faktycznych, których ustalenie wymagało wiadomości specjalnych jakimi dysponuje biegły – specjalista z zakresu ruchu drogowego, w sytuacji, gdy sąd nie dysponował opinią pełną i jasną, w rozumieniu art. 201 k.p.k.

Mając to wszystko na uwadze, Sąd Najwyższy, uznając kasację obrońcy oskarżonego za zasadną, uchylił zaskarżony wyrok Sądu Okręgowego oraz utrzymany nim w mocy wyrok Sądu Rejonowego i przekazał sprawę temu ostatniemu Sądowi do ponownego rozpoznania. Konieczne będzie, o czym była już mowa, poprawne przeprowadzenie dowodu z opinii biegłych z zakresu ruchu drogowego. Przesłuchanie biegłych na rozprawie pozwoli Sądowi ustalić, którzy z nich mają rację, co do określenia bezpiecznej w tych warunkach drogowych i atmosferycznych prędkości samochodu kierowanego przez oskarżonego, możliwości dostrzeżenia pieszych w światłach mijania, możliwości wykonania skutecznie manewrów obronnych (hamowania lub ominięcia – wyprzedzenia pieszych) przy poruszaniu się z prędkością bezpieczną, a także rozstrzygnąć co do istnienia związku przyczynowego między stanem nietrzeźwości tego kierowcy a zaistniałym wypadkiem drogowym. Zapewne niewiele wniosą zeznania świadków, po-

za okolicznościami wiążącymi się z zarzutem ucieczki (zbiegnięcia) kierowcy z miejsca wypadku (zdarzenia), natomiast przesłuchanie biegłego z Zakładu Medycyny Sądowej Akademii Medycznej w L. nie będzie potrzebne.

Uzyskanie pełnej i jasnej opinii z zakresu ruchu drogowego stanowić będzie kluczowy dowód w tej sprawie, decydujący, w istocie, o możliwości przypisania oskarżonemu kierowcy sprawstwa tego występku komunikacyjnego, niezależnie od, ewentualnej, jego odpowiedzialności za występki prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości, określony w art. 178a § 1 k.k.