

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 20 listopada 2017 r.

Sąd Okręgowy w Poznaniu IV Wydział Karny–Odwoławczy w składzie:

Przewodniczący: SSO Hanna Bartkowiak

Protokolant:st. sekr. sąd. Aleksandra Langocz

przy udziale J. W. Prokuratora Prokuratury Okręgowej w Poznaniu

po rozpoznaniu w dniu 20 listopada 2017 r.

sprawy **T. B. (1)**

oskarżonego z art. 177 § 1 kk

na skutek apelacji wniesionej przez prokuratora

od wyroku Sądu Rejonowego w Gnieźnie

z dnia 13 czerwca 2017 r. sygn. akt II K 96/17

uchyla zaskarżony wyrok i sprawę przekazuje Sądowi Rejonowemu w Gnieźnie do ponownego rozpoznania.

H. B.

UZASADNIENIE

Oskarżony **T. B. (1)** stanął pod zarzutem tego, że w dniu 30 listopada 2016 r. w miejscowości W. gmina Ł., kierując samochodem osobowym marki M. (...) o nr rej. (...), jadąc w kierunku miejscowości C. na prostym odcinku drogi stracił panowanie nad pojazdem po czym pojazd wypadł z drogi wywracając się na dach, w wyniku tego obrażeń ciała w postaci urazu odcinka lędźwiowego kręgosłupa doznał pasażer, co naruszyło jego prawidłowe funkcjonowanie narządów ciała na czas powyżej 7 dni, co wyczerpuje znamiona zawarte w art. 157 § 1 kk, tj. o przestępstwo z art. 177 § 1 kk.

Sąd Rejonowy w Gnieźnie wyrokiem z dnia 13 czerwca 2017 r., w postępowaniu przeprowadzonym pod sygnaturą akt II K 96/17, uniewinnił oskarżonego **T. B. (1)** od popełnienia zarzuczonego mu czynu.

W punkcie 2 wyroku, na podstawie art. 632 pkt 2 kpk, kosztami procesu obciążył Skarb Państwa (k. 76).

Orzeczenie to w całości zaskarżył na niekorzyść oskarżonego prokurator, zarzucając mu błąd w ustaleniach faktycznych przyjętych za podstawę orzeczenia, a mających wpływ na jego treść.

Prokurator wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania (k. 90-92).

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Apelacja okazała się zasadna i zasługiwała na uwzględnienie. Konsekwencją tego stwierdzenia było uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy Sądowi Rejonowemu w Gnieźnie do ponownego rozpoznania.

Zanim Sąd Okręgowy zajmie stanowisko odnośnie zaskarżonego wyroku i wywiedzionej apelacji, uważa za stosowne przypomnieć, że wniesienie środka odwoławczego, niezależnie od jego granic i zakresu, każdorazowo obliguje Sąd

odwoławczy do zbadania ewentualności wystąpienia uchybień, o jakich mowa w art. 439 kpk i 440 kpk. W niniejszej sprawie Sąd Okręgowy nie stwierdził wskazanych w tych przepisach uchybień, a zarzutów co do ich występowania nie formułował również oskarżyciel publiczny.

Odnosząc się już bezpośrednio do podniesionego zarzutu apelacyjnego zauważyć trzeba na wstępie, że błąd w ustaleniach faktycznych, przyjętych za podstawę orzeczenia (art. 438 pkt 3 kpk), stanowi podstawę odwoławczą tylko wówczas, gdy mógł on mieć wpływ na treść orzeczenia. Wskazuje się, że ustalenia sądu w tym zakresie są wolne od jakiegokolwiek błędu, gdy dokonywane są na podstawie wszystkich przeprowadzonych dowodów oraz oceniane swobodnie z uwzględnieniem prawidłowego rozumowania, wskazań wiedzy i doświadczenia życiowego (por. komentarz do art. 438 [w:] Kodeks postępowania karnego. Komentarz pod redakcją P. Hofmańskiego, E. Sadzik, K. Zgryzek, Legalis 2007).

Opierając się na powyższym założeniu, uznać należało, że autor apelacji trafnie wywiódł, iż Sąd I instancji dopuścił się błędu przy dokonywaniu ustaleń faktycznych, przyjętych za podstawę orzeczenia, które w efekcie mogły mieć wpływ na treść orzeczenia.

Sąd Rejonowy przyjął, że z zebranego w sprawie materiału dowodowego i ustalonego na jego podstawie stanu faktycznego nie sposób wywnioskować, że oskarżony T. B. (1) naruszył jakiegokolwiek zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym i nie zachodził związek przyczynowo-skutkowy pomiędzy zachowaniem oskarżonego a wypadkiem drogowym. Sąd niższej instancji uznał, że podsądny poruszał się z prędkością nie wyższą niż administracyjnie dozwolona w tym miejscu, co w ocenie tego Sądu stanowiło prędkość bezpieczną, dostosowaną do warunków drogowych. Jednocześnie jednak Sąd I instancji poczynił ustalenia faktyczne, z których wynika, że droga powiatowa (...), którą jechał oskarżony jako kierowca wraz z sześcioma pasażerami w samochodzie marki M. (...) o nr rej. (...), jest wąska – ma 5 m szerokości, znajduje się w złym stanie technicznym (posiada liczne dziury, wykonywane są na niej częste remonty cząstkowe), a nadto w dniu 30 listopada 2016 r. około godz. 17:30 panowały na tej drodze trudne warunki atmosferyczne: było już ciemno, padał śnieg i nawierzchnia drogi była śliska.

W tym miejscu należy wyjaśnić, że zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, o których jest mowa w przepisie art. 177 § 1 kk uregulowane są m.in. w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Przepis art. 19 ust. 1 wspomnianej ustawy stanowi, że 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. Istotne znaczenie dla omawianej sprawy ma również art. 3 ust. 1 wymienionej ustawy, w którym wyrażona jest generalna reguła ostrożności, polegająca na unikaniu wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę. Jest to zasada fundamentalna. Ponadto w doktrynie oraz orzecznictwie panuje jednoty pogląd, że poruszanie się pojazdu z zachowaniem tzw. prędkości administracyjnie dozwolonej nie może samodzielnie świadczyć o tym, że kierowca zachował prędkość bezpieczną w rozumieniu art. 19 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 25 maja 1995 r., II KRN 52/95, OSNKW 1995/11-12/82 – dop. SO: wówczas dot. art. 17 ust. 1). Podobne stanowisko Sąd Najwyższy wyraził w wyroku z dnia 22 listopada 2006 r., a mianowicie, że „uznanie za prędkość bezpieczną maksymalnej prędkości dozwolonej w konkretnym miejscu oznacza akceptację braku reakcji kierującego na okoliczności kształtujące sytuację drogową i wymaga przedstawienia argumentów wskazujących na to, że warunki panujące w tym miejscu nie obligowały kierującego do dalej idącej redukcji prędkości” (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 22 listopada 2006 r., III KK 132/06, Legalis nr 88692).

Mając na uwadze powyżej przedstawione zagadnienia należy podsumowująco stwierdzić, że kwestia uznania, czy dana osoba kierując pojazdem mechanicznym poruszała się z prędkością bezpieczną w rozumieniu art. 19 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym winna być oceniana każdorazowo na gruncie konkretnej sprawy, z uwzględnieniem wszystkich okoliczności zdarzenia.

W związku z powyższym, kontrolując niniejszą sprawę Sąd II instancji stanął na stanowisku, że nie można było zaakceptować ustaleń Sądu Rejonowego, iż oskarżony nie naruszył zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym i nie zachodzi związek przyczynowo-skutkowy pomiędzy jego zachowaniem a wypadkiem drogowym. Nie było to bowiem wynikiem wszechstronnej analizy sytuacji drogowej i racjonalnego poszukiwania odpowiedzi na pytanie czy oskarżony przestrzegał zasad "prędkości bezpiecznej" w okolicznościach przedmiotowego zdarzenia drogowego z dnia 30 listopada 2016 r. Aby uzyskać poprawną odpowiedź należało ustalić czy prędkość pojazdu, którym kierował oskarżony T. B. pozwalała mu na prawidłowe wykonanie manewrów, których potrzebę w konkretnej sytuacji kierujący ma możliwość i obowiązek przewidzieć. Chodzi zatem o prędkość pozwalającą na zwalnianie lub unieruchomienie pojazdu w odległości limitowanej zasięgiem widoczności i ewentualnością dających się w danej sytuacji przewidzieć przeszkód (por: wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 marca 2003 r., sygn. III KKN 202/01, LEX nr 77005).

W ocenie Sądu odwoławczego rację ma apelujący prokurator podnosząc, że poruszanie się przez oskarżonego z prędkością 40-50 km/h po wąskiej drodze powiatowej, w złym stanie technicznym - z czego co należy zaznaczyć, T. B. (1) zdawał sobie doskonale sprawę, gdyż wielokrotnie jeździł tą trasą - w bardzo trudnych warunkach atmosferycznych, nie może być uznane za jazdę z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem (prędkość bezpieczna). Podsądny, jak wynika z jego wyjaśnień (k. 63) posiadał prawo jazdy od pół roku, a więc był kierowcą niedoświadczonym, a przewoził sześciu pasażerów. W takiej sytuacji powinien on w jeszcze większym stopniu zachować należyłą ostrożność, do czego zobowiązuje kierującego art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Nadto, z uwagi na bardzo trudne warunki drogowe i pogodowe, gdyż jak ustalono, było ciemno, droga nie była oświetlona, padał śnieg i było ślisko, należało również rozważyć, czy na kierowcy nie ciążył obowiązek zachowania szczególnej ostrożności, o którym mowa w art. 30 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym, przewidziany w przypadku jazdy w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza. Jak wynika z wniesionego środka odwoławczego prokurator uważa, że oskarżony naruszył również tą zasadę, podkreślając, że oskarżony prowadził pojazd przy intensywnych opadach śniegu, wręcz w śnieżycy. Natomiast Sąd Okręgowy jest zdania, że kwestia ta wymaga jeszcze zbadania. Sam opad atmosferyczny nie jest bowiem podstawą do przyjęcia obostrzenia ostrożności, o którym mowa w art. 30 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, a konieczne do tego jest ustalenie, że kierujący poruszał się pojazdem w warunkach ograniczonej widoczności (np. z powodu śnieżycy, zadymienia, mgły). Zachodzi zatem potrzeba ustalenia za pomocą dowodów osobowych, ewentualnie też po uzyskaniu danych z Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej, jak intensywne były opady śniegu w okresie czasu przypadającym na wypadek i czy w związku z tym przejrzystość powietrza była ograniczona.

Zdaniem Sądu odwoławczego, na chwilę obecną istnieją zaś podstawy by przyjąć, że T. B. (1) mógł przewidzieć, iż poruszanie się po drodze z prędkością 40-50 km/h, choć ta nie przekraczała prędkości administracyjnie dozwolonej w miejscu zdarzenia, w warunkach drogowych jakie panowały w dniu 30 listopada 2016 r., mogło spowodować wpadnięcie pojazdu w poślizg i utratę panowania nad nim. Oskarżony mimo to, kontynuując jazdę z deklarowaną prędkością, nie zastosował się do reguł bezpieczeństwa wynikających z ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym. Jak przy tym słusznie zauważył oskarżyciel publiczny w apelacji, w sprawie nie zaistniał żaden dodatkowy, nieoczekiwany dla kierowcy element, który usprawiedliwiłby jego ocenę co do doboru prędkości jazdy. Co więcej, odwołując się do wyjaśnień samego oskarżonego dowiedzieć się można, że podejrzewa on, iż mógł „wpaść w poślizg przez ten śnieg”. Z jego relacji przedstawionej na rozprawie wynika również, że wykonał manewr odbicia kierownicą w prawo aby nie uderzyć w przydrożne drzewa. Ta okoliczność winna też zostać uwzględniona przy ocenie zachowania kierowcy M., gdyż manewr ten poprzedzał wpadnięcie pojazdu z drogi.

Nadto, Sąd Okręgowy z urzędu dostrzegł niespójność w zebranych w sprawie materiale dowodowym, której nie widział Sąd I instancji, a jej wyjaśnienie należy uznać za konieczne. Sąd Rejonowy w ustaleniach faktycznych przyjął, że samochód kierowany przez T. B. (1) wpadł w poślizg, zaczął się obracać wokół własnej osi i wjechał na pobocze po prawej stronie. Natomiast z zeznań świadka B. M., wynikało, że „samochód skręcił na drugi pas ruchu żeby skręcić na pobocze” oraz, że „samochód zatrzymał się na lewym poboczu drogi” (k. 17-18 zw. z k. 67). To sugerowałoby, że pojazd wjechał do rowu znajdującego się po lewej stronie jezdni. Sąd I instancji w treści uzasadnienia wyroku pomimo

wskazanej niespójności, bez jej wyjaśnienia, przyjął tak jak wynikało z pozostałych relacji świadków i oskarżonego, że samochód wjechał na pobocze po prawej stronie, patrząc w kierunku jazdy busa. W tej sytuacji, koniecznym będzie wyjaśnienie przez Sąd Rejonowy wskazanej nieścisłości w trakcie ponownego rozpoznania sprawy. Trzeba także poczynić tu spostrzeżenie, że niestety weryfikacja przebiegu zdarzenia poprzez materiały policyjne wydaje się niemożliwa, gdyż w niniejszej sprawie nie wykonano nawet szkicu miejsca zdarzenia, brak też protokołu oględzin miejsca wypadku.

Sąd odwoławczy zgadza się równocześnie z apelującym, iż niedostatki opisu czynu oskarżonego, w przypadku wyroku uznającego jego winę i sprawstwo, mogą zostać naprawione przez sąd orzekający. Modyfikacja opisu czynu jest bowiem możliwa w granicach wniesionego zarzutu z aktu oskarżenia i w ramach rozpatrywanego zdarzenia historycznego (vide: wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 października 2016 r., V KK 122/16, LEX nr 2148659). W związku z wniesieniem środka odwoławczego na niekorzyść oskarżonego, przy ponownym rozpoznaniu sprawy nie będzie Sądu Rejonowego w tym zakresie ograniczać zakaz reformationis in peius z art. 443 kpk.

Mając na uwadze powyższe Sąd odwoławczy doszedł do wniosku, że Sąd Rejonowy w niewystarczającym stopniu przeanalizował wszystkie okoliczności przedmiotowej sprawy pod kątem reguł bezpieczeństwa w ruchu lądowym wynikających z ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym. Nie przesądzając kwestii sprawstwa i winy oskarżonego, należy wskazać, że Sąd niższego rzędu powinien dokonać powtórnej oceny materiału dowodowego z uwzględnieniem uchybień wykazanych przez Sąd Okręgowy. W konsekwencji koniecznym okazało się uchylene zaskarżonego orzeczenia i przekazanie sprawy Sądowi Rejonowemu w Gnieźnie celem ponownego jej rozpoznania.

H. B.