

Sygn. akt II AKa 157/13

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 12 września 2013 r.

Sąd Apelacyjny w Lublinie w II Wydziale Karnym w składzie:

Przewodniczący - Sędzia	SA Lech Lewicki (sprawozdawca)
Sędziowie:	SA Jacek Michalski SA Mariusz Młoczkowski
Protokolant	st.sekr.sąd. Agnieszka Jarzębkowska

przy udziale Anny Utnik-Wójtowicz prokuratora Prokuratury Apelacyjnej w Lublinie

po rozpoznaniu w dniu 12 września 2013 r.

sprawy **P. K. (1)**

oskarżonego z art.173 § 4 k.k.

z powodu apelacji wniesionej przez prokuratora

od wyroku Sądu Okręgowego w Siedlcach

z dnia 7 maja 2013 r., sygn. akt II K 18/13

I. utrzymuje zaskarżony wyrok w mocy;

II. określa, iż wydatki postępowania odwoławczego ponosi Skarb Państwa.

II AKa 157/13

UZASADNIENIE

P. K. (1) został oskarżony o to, że:

w dniu 14 grudnia 2012r. w miejscowości K., gm. Dobre, pow. (...), woj. (...), na drodze krajowej nr (...) kierując samochodem ciężarowym-furgonem marki F. (...) nr rej. (...) nieumyślnie spowodował katastrofę w komunikacji zagrażającą życiu i zdrowiu wielu osób, w ten sposób, że przystąpił do manewru wyprzedzania ciągnika siodłowego marki V. nr rej. (...) wraz z naczepą marki K. nr rej. (...) kierowanego przez Z. S., bez uprzedniego należytego rozeznania istniejącej sytuacji na drodze i upewnienia się czy ma odpowiednie miejsce do wyprzedzania bez utrudniania innym uczestnikom ruchu, naruszając tym nieumyślnie zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, na skutek czego będąc na lewym pasie jezdni zderzył się czołowo lewostronnie z jadącym prawidłowo z przeciwnej strony samochodem marki M. (...) nr rej. (...), kierowanym przez T. S., którym jechali K. Ż., K. J., K. D., A. L., J. K., A. G., P. C., O. S., P. K. (2), M. M., P. G. i M. P., a następnie uderzył w wyprzedzaną naczepę, w wyniku czego obrażeń ciała doznali: T. S. – złamania

żeber po obu stronach z ogniskowym rozerwaniem opłucnej ściennej, stłuczenia serca, mięszu płucnego, wnęki płuca lewego i śródpiersia, krwawienia do jamy opłucnowej lewej, stłuczenia wątroby z krwotokiem do jamy otrzewnowej, w następstwie których zmarł w szpitalu niezwłocznie po przewiezieniu, K. Ż. – złamania rzepki lewej, wykręcenia odcinka szyjnego kręgosłupa, stłuczenia głowy z ranami nosa oraz stłuczenia okolicy lewego biodra, K. J. – złamania szczęki w części zębodołowej 11 i 21 z wtłoczeniem zębów 11 i 21, stłuczenia twarzoczaszki ze złamaniem nosa, a także wykręcenia kręgosłupa w odcinku szyjnym, K. D. – stłuczenia lewego kolana ze złamaniem rzepki, stłuczenia głowy ze wstrząśnieniem mózgu oraz krwiaka okularowego lewego oczodołu, co spowodowało naruszenie czynności narządów ich ciała na okres powyżej 7 dni, zaś pozostali pasażerowie tego pojazdu – lekkiego uszczerbku na zdrowiu,

tj. o czyn z art. 173§4 kk

Sąd Okręgowy w Siedlcach wyrokiem z dnia 7 maja 2013 r. sygn. akt II K 18/13 oskarżonego P. K. (1):

I. uznał za winnego popełnienia zarzucanego mu czynu, stanowiącego występki z art. 173§4 kk i za czyn ten na podstawie tego przepisu skazał go i wymierzył mu karę 2 (dwóch) lat pozbawienia wolności;

II. na podstawie art. 69§1 i 2 kk i art. 70§1 pkt 1 kk wykonanie tej kary warunkowo zawiesił tytułem próby na okres 5 (pięciu) lat;

III. na podstawie art. 71§1 kk wymierzył oskarżonemu karę grzywny w wysokości 200 (dwieście) stawek dziennych po 20 (dwadzieścia) zł każda stawka;

IV. na podstawie art. 42§1 kk orzekł wobec P. K. (1) środek karny w postaci zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na okres 4 (czterech) lat;

V. na podstawie art. 43§3 kk zobowiązał oskarżonego do zwrotu dokumentu prawa jazdy;

VI. zasądził od oskarżonego P. K. (1) na rzecz Skarbu Państwa kwotę 700 (siedemset) zł tytułem opłaty oraz kwotę (...),65 (trzy tysiące pięćset dziewięćdziesiąt siedem 65/100) zł tytułem wydatków poniesionych przez Skarb Państwa.

Wyrok ten zaskarżony został apelacją prokuratora.

Prokurator zaskarżył wyrok w całości i zarzucił:

I. rażąco niewspółmierność kary wynikającą z orzeczenia wobec P. K. (1) za przypisany mu czyn z art. 173 § 4 kk kary w wymiarze 2 lat pozbawienia wolności z warunkowym zawieszeniem jej wykonania na okres próby 5 lat, grzywny w wysokości 200 stawek dziennych po 20 zł każda stawka oraz środka karnego – zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na okres 4 lat, podczas gdy prawidłowa ocena stopnia zawinienia oskarżonego i znaczna szkodliwość społeczna przypisanego mu czynu, wynikająca nie tylko z charakteru naruszonych zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, ale przede wszystkim z rodzaju spowodowanych skutków, względnie na cele zapobiegawcze i wychowawcze jakie kara ma osiągnąć wobec oskarżonego przemawiają za orzeczeniem surowszej kary pozbawienia wolności, bez warunkowego zawieszenia jej wykonania oraz środka karnego – zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych.

Podnosząc powyższe wniósł o:

zmianę zaskarżonego wyroku poprzez uchylenie orzeczenia o warunkowym zawieszeniu wykonania kary pozbawienia wolności i orzeczenia o grzywnie i wymierzenie P. K. (1) kary 3 lat pozbawienia wolności, przy pozostawieniu środka karnego 4 lat zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych.

Sąd Apelacyjny zważył co następuje.

Apelacja prokuratora nie jest zasadna. Przed odniesieniem się do zarzutu apelacji, Sąd Apelacyjny, zważywszy na charakter czynu przypisanego oskarżonemu, uznaje za konieczność odniesienia się do kluczowego zagadnienia, a

mianowicie, czy czyn oskarżonego należało traktować jako wyczerpujący znamiona przestępstwa katastrofy w ruchu lądowym, czy wypadku komunikacyjnego w rozumieniu przepisu art. 177 § 1 kk. Wspomniana wyżej konieczność wynika z faktu, iż kodeks karny – pomimo posługiwania się pojęciem katastrofa – nie zawiera definicji tego pojęcia. W praktyce więc nie zawsze łatwo można rozróżnić katastrofę od wypadku drogowego opisanego w przepisie art. 177 kk. Definicja katastrofy w ruchu została sformułowana w orzecznictwie Sądu Najwyższego i to jeszcze za czasów poprzednio obowiązującego kodeksu karnego (Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 r. (V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3-4, poz. 33). Zawarta w tejże uchwale definicja nie przyniosła jednak dostatecznego wyjaśnienia rodzących się wątpliwości w praktyce. Kolejne orzeczenia i glosy koncentrowały się głównie na tym ile osób musi uczestniczyć w katastrofie, aby można było uznać, iż było to „wiele osób”. Problem jest jednak szerszy.

Po pierwsze – należy rozstrzygnąć, czy dla bytu przestępstwa z art. 173 § 1 kk wystarczy samo wywołanie w ruchu zagrożenia dla życia lub zdrowia wielu osób lub mienia w wielkich rozmiarach. Na tak postawione pytanie należy odpowiedzieć negatywnie, albowiem ustawodawca w art. 173 kk, w przeciwieństwie jak to zrobił w art. 163 § 1 kk nie użył słowa „zdarzenie” (tyczące bezpieczeństwa powszechnego). Dla przyjęcia, że zdarzyła się katastrofa, musi zaistnieć coś więcej, a więc realne skutki i to poważnych rozmiarów w zakresie mienia lub osób.

W przypadku karalnej katastrofy mamy do czynienia z dwustopniową konstrukcją: realnym skutkiem i zagrożeniem dobra chronionego przez prawo.

Po drugie – jakiego rodzaju obrażenia ciała doznane przez pokrzywdzonych wyczerpują skutek w rozumieniu przepisu art. 173 § 1 kk.

Zważywszy, że przepis art. 173 § 1 kk, w przeciwieństwie do przepisu art. 177 § 1 kk nie precyzuje jakie obrażenia ciała stanowią skutek, należy uznać, że nie ma znaczenia stopień obrażeń ciała, mogą być nawet lekkie określone w przepisie art. 157 § 2 kk. Taki tok rozumowania wzmacnia treść § 3 i 4 art. 173 kk, które określają stopnie obrażeń ciała.

Po trzecie – znamię z art. 173 § 1 kk „wielu osób”, przyjmując za podstawę wykładnię językową, należy rozumieć jako liczbę co najmniej kilkunastu osób. Jeżeli przyjmiemy, że znaczenie znamienia „kilka” musi być inne niż „wielu”, to zwrot „wiele” obejmuje co najmniej 10 osób.

Po czwarte – przyjęty wyżej tok rozumowania, nie oznacza, że jeżeli obrażeń ciała doznała mniejsza liczba osób niż 10, to automatycznie wyklucza zaistnienie katastrofy w ruchu lądowym. Pamiętać należy o tym, że chociaż kilka osób doznało obrażenia, to pozostałe osoby w liczbie kilkunastu uczestniczące w katastrofie zagrożone zostały realnie na taki sam skutek. Konstytutywnym elementem przestępstwa katastrofy jest przecież stworzenie realnego zagrożenia dla życia lub zdrowia wielu osób (co najmniej 10-ciu) i zaistnienie katastrofy w rozumieniu skutku w postaci obrażeń ciała przez kilka osób.

W realiach niniejszej sprawy Sąd Okręgowy prawidłowo ustalił, iż zachowanie oskarżonego należało zakwalifikować jako katastrofę w ruchu lądowym. Odnosząc się do zarzutu rażącej niewspółmierności orzeczonej kary, Sąd Apelacyjny nie podziela poglądu skarżącego, iż tylko kara pozbawienia wolności w bezwzględnej postaci będzie karą celową.

Silne akcentowanie przez prokuratora argumentu kształtowania świadomości prawnej społeczeństwa nie zawsze powoduje, iż jej realizacja skutkuje orzeczeniem kary sprawiedliwej.

Sąd Apelacyjny ma świadomość, iż w tego rodzaju sprawach jak niniejsza (wina nieумыślna, z jednej strony, poważne skutki z drugiej strony) rozstrzygnięcie co do kary może przysparzać trudności. Nie zawsze jest tak, iż kara celowa musi czynić zadość wszystkim wymogom określonym w przepisie art. 53 § 1 kk. Wypowiadając się w tej kwestii sąd winien, przede wszystkim mieć na uwadze dyrektywy sprawiedliwościowe. Orzeczenie kary bezwzględnej pozbawienia wolności tylko dlatego, aby czyniła zadość prewencji ogólnej nie wydaje się słuszne. Decydując się na takie rozstrzygnięcie (odstraszające potencjalnych sprawców) orzeczenie rozmijałoby się z dyrektywami sprawiedliwościowymi leżącymi po stronie sprawcy.

Te w niniejszej sprawie wskazują na to, że oskarżony nie jest sprawcą zdemoralizowanym w stosunku do którego tylko kara bezwzględna pozbawienia wolności będzie karą celową.

Z tych powodów Sąd Apelacyjny orzekł jak wyżej.