



Sygn. akt IV KK 324/15

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 29 stycznia 2016 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Stanisław Zabłocki (przewodniczący)
SSN Przemysław Kalinowski (sprawozdawca)
SSN Jarosław Matras

Protokolant Jolanta Grabowska

przy udziale prokuratora Prokuratury Generalnej Małgorzaty Wilkosz-Śliwy
w sprawie **T. S.**

oskarżonego z art. 244 k.k. w zw. z art. 12 k.k.

po rozpoznaniu w Izbie Karnej na rozprawie

w dniu 29 stycznia 2016 r.,

kasacji, wniesionej przez Prokuratora Okręgowego w K.

od wyroku Sądu Okręgowego w K.

z dnia 1 czerwca 2015 r.,

zmieniającego wyrok Sądu Rejonowego w S.

z dnia 5 stycznia 2015 r.,

**uchyla zaskarżony wyrok i przekazuje sprawę Sądowi
Okręgowemu w K. do ponownego rozpoznania w postępowaniu
odwoławczym.**

UZASADNIENIE

Sąd Rejonowy wyrokiem z dnia 5 stycznia 2015 r., , uznał T. S. za winnego
tego, że

w okresie od 12 stycznia 2012 r. do 4 października 2013 r. w S., działając w krótkich odstępach czasu w wykonaniu z góry powziętego zamiaru, wielokrotnie prowadził w ruchu lądowym pojazd mechaniczny m-ki Suzuki Vitara, nie stosując się do orzeczonego przez Sąd Rejonowy wyrokiem z dnia 1 sierpnia 2011 r., zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na okres czterech lat, tj. dokonania przestępstwa z art. 244 k.k. w zw. z art. 12 k.k. i skazał go na karę 8 miesięcy pozbawienia wolności, której wykonanie warunkowo zawieszono na okres 4 lat. Na podstawie art. 71 § 1 k.k. w zw. z art. 33 § 1 i 3 k.k. Sąd orzekł wobec oskarżonego także karę 80 stawek dziennych grzywny, ustalając wysokość jednej stawki na kwotę 20 zł.

Powyższy wyrok został zaskarżony przez obrońcę oskarżonego, który zarzucił obrazę prawa materialnego polegającą na błędnej wykładni art. 244 k.k. i nieuzasadnione przyjęcie, że ruch lądowy w rozumieniu tego przepisu może odbywać się na drodze leśnej, wewnątrz kompleksu leśnego i drodze nie mającej charakteru drogi wewnętrznej.

Sąd Okręgowy w K. wyrokiem z dnia 1 czerwca 2015 r., uniewinnił T. S. od dokonania zarzucanego czynu – dzielając w pełni zarzut i argumentację przedstawioną w apelacji.

To z kolei rozstrzygnięcie – na niekorzyść oskarżonego – zaskarżył kasacją Prokurator Okręgowy w K. Autor nadzwyczajnego środka zaskarżenia zarzucił rażące naruszenie prawa procesowego i materialnego mające istotny wpływ na treść wyroku, tj. art. 7, 410 i 437 k.p.k. oraz art. 244 k.k., przez wyrażenie dowolnego i błędnego poglądu, iż znamię „ruch lądowy” nie obejmuje swym zakresem drogi, po której w czasokresie objętym aktem oskarżenia poruszał się samochodem oskarżony T. S., co w konsekwencji doprowadziło do zmiany wyroku sądu pierwszej instancji i uniewinnienia go od popełnienia zarzucanego mu czynu, mimo że status tej drogi w pełni uzasadniał jego odpowiedzialność z art. 244 k.k.

W oparciu o tak sformułowany zarzut skarżący wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy Sądowi Okręgowemu do ponownego rozpoznania w postępowaniu odwoławczym.

Sąd Najwyższy zważył co następuje.

Kasacja, którą wniósł w tej sprawie Prokurator Okręgowy, finalnie okazała się zasadna, choć jej konstrukcja jest daleka od standardu oczekiwanego od tzw. podmiotu fachowego. Krytyczna ocena praktyki polegającej na łączeniu w jednym zarzucie elementów materialno-prawnych oraz procesowych jest konsekwentnie wyrażana w orzecznictwie Sądu Najwyższego od chwili przywrócenia instytucji kasacji do polskiego procesu karnego i powinna być znana oraz uwzględniana przy konstruowaniu tego środka zaskarżenia również przez oskarżyciela publicznego.

Niezależnie jednak od powyższego, trzeba zgodzić się z autorem kasacji w tej części jego wywodów, w której kwestionuje on przyjętą przez Sąd Okręgowy, wykładnię pojęcia „ruch lądowy”, stanowiącą o istocie czynu zarzuconego osk. T. S. Skarżący trafnie zarzuca sądowi odwoławczemu nadmierne ograniczenie zakresu tego pojęcia i powiązanie go z ustawowymi definicjami dróg publicznych różnych kategorii. Doprowadziło to do wyrażenia przekonania, że skoro droga, po której poruszał się oskarżony jest drogą leśną, nie jest to natomiast droga publiczna, to nie można uznać, iż T. S. swoim zachowaniem wyczerpał znamiona przestępstwa z art. 244 k.k. Tak więc osią skargi jest kwestionowanie prawnej oceny zachowania zarzuconego oskarżonemu w aspekcie zmaterializowania się jednego z warunków determinujących jego karalność.

Podzielając zastrzeżenia podnoszone przez oskarżyciela publicznego odnotować trzeba, że pogląd sądu odwoławczego pozostaje w opozycji w stosunku do akceptowanego powszechnie, znacznie szerszego sposobu interpretowania pojęcia „ruch lądowy”. Obejmuje ono nie tylko ruch odbywający się na drogach publicznych, w strefach ruchu i w strefach zamieszkania, ale również ruch na drogach wewnętrznych, na terenach budowlanych i przemysłowych, lotniskach itp., a więc ruch odbywający się w miejscach dostępnych dla użytku szerszego niż indywidualnie oznaczony. Podobnie zresztą ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (jt. Dz. U. z 2012 r., poz. 1137) poszerza zakres stosowania zasad ruchu na drogach publicznych i odnosi je do miejsc, gdzie realnie odbywa się ruch lądowy w zakresie wynikającym ze znaków i sygnałów drogowych (art. 1 ust. 2 ustawy). Tymczasem, z dokumentacji znajdującej się w aktach niniejszej sprawy wynika, że na przedmiotowej drodze znaki drogowe dopuszczały określony zakres ruchu pojazdów.

Zaakcentować też należy, że ustawodawca, wyodrębniając w systematyce ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (jt. Dz. U. z 2015 r. poz. 460 z późn. zm.) – drogi wewnętrzne, jako niezaliczone do żadnej z kategorii dróg publicznych i niezlokalizowane w ich pasie drogowym – odwołał się jedynie do kryterium ich przeznaczenia do ruchu pojazdów (art. 8 ust. 1). Przypomnieć trzeba w tym kontekście pogląd wyrażony już w orzecznictwie, że kryterium ruchu lądowego należy wiązać nie tyle z formalnym statusem konkretnej drogi, czy też określonego miejsca, lecz z faktyczną dostępnością i rzeczywistym wykorzystaniem tego miejsca dla ruchu pojazdów i innych uczestników (por. wyrok SN z dnia 24 czerwca 2013 r., V KK 435/12 – Lex nr 1331400). Co najmniej dyskusyjny jest więc pogląd sądu odwoławczego w tej sprawie, odrzucający *a limine* charakter drogi leśnej jako drogi wewnętrznej. Nie mogą przesądzić o jego zasadności ustawowe ograniczenia w poruszaniu się pojazdami po drogach leśnych, wynikające z ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (jt. Dz. U. z 2015 r., poz. 2100), skoro w tej samej ustawie są one modyfikowane za pomocą określenia liczego kręgu podmiotów, które zarówno w ramach szczególnych interwencji (np. pojazdy straży pożarnej), jak i systematycznej eksploatacji, np. pojazdy właścicieli terenów rolniczych otoczonych lasem, są uprawnione do poruszania się drogami leśnymi – o czym będzie jeszcze dalej mowa.

Trudno zatem zgodzić się z tezą wyrażoną w pisemnych motywach zaskarżonego orzeczenia Sądu Okręgowego, która sprowadza istotę rozstrzygnięcia w niniejszej sprawie jedynie do ustalenia statusu drogi, po której poruszał się osk. T. S., analizując zresztą ten status wyłącznie w kategoriach formalno-organizacyjnych. Nawet przytaczając poprawnie poglądy wyrażone w piśmiennictwie i orzecznictwie na ten temat, sąd odwoławczy nie dostrzegł, że pozwalają one na sformułowanie kilku ważnych kryteriów pomocnych przy rozstrzygnięciu wątpliwości związanych z kwalifikacją miejsc, gdzie może odbywać się ruch lądowy. Pierwszym kryterium jest oczywiście to, które zastosował, ale i do którego ograniczył swoje rozważania sąd odwoławczy, tj. odwołanie się do formalnoprawnego statusu drogi w rozumieniu ustawy o drogach publicznych, wynikającego z przewidzianej tam klasyfikacji rodzajów dróg, a także - w tym wypadku – unormowań zawartych w przepisach powołanej wyżej ustawy o lasach.

W sytuacjach, w których regulacje te okażą się niewystarczające dla dokonania jednoznacznej oceny, ważnymi dodatkowymi kryteriami są takie okoliczności, jak: przygotowanie i przeznaczenie drogi lub terenu do ruchu pojazdów oraz rzeczywiste i systematyczne wykorzystywanie takiej drogi lub terenu do takiego ruchu. Trafnie podkreśla się te elementy w publikacji przywołanej w uzasadnieniu Sądu Okręgowego (por. także W. Kotowski: Kryterium ruchu lądowego jako znamię przestępstwa z art. 178a § 1 k.k. Paragraf na drodze 2015, z. 12, s. 9).

Także orzecznictwo Sądu Najwyższego akcentuje konieczność każdorazowego poddawania analizie i ocenie warunków realnie istniejących w miejscu, gdzie doszło do zdarzenia będącego przedmiotem orzekania w konkretnej sprawie. W oparciu o ocenę rzeczywistej sytuacji, z której wynikały: formalno-prawny status terenu, faktyczne możliwości poruszania się po nim pojazdów oraz stopień wykorzystania terenu przez kierujących pojazdami, wielokrotnie już wypowiedziano się na temat realizacji znamienia ruchu lądowego. Podkreślano, że przestępstwa związane z ruchem pojazdów mogą zostać popełnione nie tylko na drogach publicznych, ale również wszędzie tam, gdzie odbywa się ruch zarówno ogólny, jak i lokalny (por. uchwała SN z dnia 14 września 1972 r., VI KZP 33/72, OSNKW 1972, z. 12, poz. 187, uchwała pełnego składu Izby karnej SN z dnia 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975, z. 3-4, poz. 33, postanowienie SN z dnia 19 maja 1978 r., VII KZP 13/78, OSNPG 1978, z. 8-9, poz. 89 wyrok SN z dnia 5 grudnia 1995 r., WR 186/95, OSNKW 1996, z. 3-4, poz. 19). W świetle tych rozstrzygnięć nie budziło wątpliwości przyjmowanie, że ruch pojazdów w takich miejscach, jak: tereny budowlane i przemysłowe, lotniska, rampy kolejowe, a nawet podziemne części kopalni, gdzie odbywa się transport materiałów i przewóz ludzi – jest ruchem lokalnym, ale ze względu na wyznaczenie tych miejsc do takiego ruchu oraz jego faktyczne występowanie, należy traktować go jako ruch lądowy.

W orzeczeniach, w których przyjęto, że w określonych miejscach odbywa się ruch lądowy, chociaż ich status formalny nie był jednoznaczny, właśnie takie kryteria, jak: przeznaczenie terenu do ruchu pojazdów oraz faktyczne występowanie takiego ruchu, odegrały istotne znaczenie, odsuwając na dalszy plan status drogi wynikający z przepisów w/w ustaw (por. ostatnio: wyrok z dnia 24

czerwca 2013 r., V KK 435/12, postanowienie z dnia 30 lipca 2015 r., IV KK 201/15 – Lex nr 1765994).

Nie ulega też wątpliwości, że w tych sytuacjach, w których Sąd Najwyższy oceniał, iż wymaganie istnienia ruchu lądowego nie zostało spełnione, przyczyną wyrażenia takiego poglądu był brak realizacji przesłanki przeznaczenia terenu do ruchu pojazdów albo ocena, że ruch ten nie miał charakteru systematycznego, lecz ograniczał się do sporadycznych przejazdów, jak wjazd wykonywany przez właściciela posesji na podwórko (postanowienie SN z dnia 20 sierpnia 1976 r., VII KZP 11/76, OSNPG 1976, z. 9, poz. 74, wyrok SN z dnia 11 października 2000 r., IV KKN 250/2000), czy też przejazd traktorem przez grunt rolny (wyrok SN z dnia 2 marca 2012 r., V KK 358/11).

Znaczenie powyższych kryteriów powoduje, że ocena co do realizacji znamienia ruchu lądowego, wymaga niejednokrotnie przeprowadzenia wnikliwej, indywidualnej analizy realiów występujących w konkretnej sprawie. Trafnie dostrzegł tę konieczność Sąd I instancji, który nie ograniczył się tylko do rozważań natury formalnoprawnej, ale prawidłowo dążył do bezpośredniego wyrobienia sobie poglądu opartego na przesłankach odzwierciedlających rzeczywistość istniejącą w miejscu, z którym związane było zachowanie będące przedmiotem orzekania.

W tym celu, Sąd ten przeprowadził wizję lokalną terenu, gdzie miało dojść do popełnienia przestępstwa zarzucanego osk. T. S., sporządził dokumentację fotograficzną obrazującą sytuację istniejącą w tym miejscu oraz stan drogi, a także organizację ruchu wynikającą ze znaków umieszczonych na tej drodze i zrelacjonował to wszystko w stosownym protokole, odnotowując nawet natężenie ruchu pojazdów podczas przeprowadzania czynności procesowej. Wyniki tych działań, zostały poddane następnie analizie w pisemnych motywach wyroku i odniesione do unormowań dotyczących różnych kategorii dróg, co pozwoliło sądowi *meriti* dojść do przekonania, że w rejonie wskazanym w akcie oskarżenia rzeczywiście odbywał się ruch lądowy. Tym samym, nie tylko w wysokim stopniu urzeczywistniona została jedna z naczelnych zasad procesu karnego, przewidująca bezpośrednio przeprowadzanie dowodów przez sąd, ale również sądom orzekającym w sprawie w dalszym toku postępowania, zapewniono możliwość pełnego zobrazowania faktycznych przesłanek orzeczenia.

Całkowicie bezzasadnie te działania zostały zdyskredytowane przez sąd odwoławczy, który nie dość, że dwukrotnie powtórzył swój błędny pogląd wykluczający możliwość wyczerpania znamion przestępstwa z art. 244 k.k. przez osk. T. S. wyłącznie z uwagi na zaliczenie przedmiotowej drogi do kategorii dróg leśnych, ale nadto zakwestionował znaczenie przesłanki częstotliwości ruchu pojazdów, „*gdyż to do uprawnionych służb należy kontrola przestrzegania przepisów drogowych przez użytkowników dróg*”. Taka wypowiedź świadczy o niezbyt dokładnym przeanalizowaniu przez sąd odwoławczy materiału zgromadzonego w postępowaniu pierwszoinstancyjnym. Bliższe zapoznanie się z tą dokumentacją pozwala dostrzec nie tylko zaawansowany technicznie stan drogi, ale również oznakowanie znakami drogowymi zezwalającymi na poruszanie się tam całej kategorii pojazdów związanych z prowadzeniem gospodarki leśnej oraz odrębnej grupy pojazdów uprawnionych do przemieszczania się poza znakiem B-1, a związanych z istnieniem i funkcjonowaniem zamieszkałych nieruchomości znajdujących się przy przedmiotowej drodze. Zatem, bezzasadna jest supozycja sądu odwoławczego, co do bezprawnego korzystania z tej drogi przez kierujących pojazdami, których przejazd odnotowano w czasie wizji lokalnej.

Bezprzedmiotowe są też rozważania tego sądu, które doprowadziły go do poglądu, wyrażonego wyłącznie w oparciu o przyjęty formalny status drogi, po której poruszał się samochodem oskarżony T. S., jako drogi leśnej, co w konsekwencji przełożyło się na ocenę, iż ruch odbywający się na tej drodze nie ma charakteru ruchu lądowego. Oczywiście jest bowiem istnienie definicji drogi leśnej, wynikającej z treści art. 6 ust. 1 pkt 8 ustawy o lasach. Podobnie, nie budzą wątpliwości ograniczenia w ruchu pojazdów obowiązujące na takich drogach w świetle regulacji zamieszczonej art. 29 tej ustawy. Jednak nie można ignorować tego, że już sam ustawodawca wprowadził wyjątki od tych ograniczeń, co oznacza, że – w określonych ramach – ruch pojazdów na drogach leśnych może odbywać się legalnie. Wyłączenie zakazu poruszania się pojazdami wymienionymi w art. 29 ust. 1 ustawy o lasach, może przy tym wynikać z oznakowania drogi albo z faktu przynależności do kręgu podmiotów wymienionych w art. 29 ust. 3 pkt 1 – 10 tej ustawy. Zatem, wbrew stanowisku sądu odwoławczego, drogi leśne nie są całkowicie wyłączone z ruchu i wyłącznie taki ich status nie może przesądzać o

braku możliwości naruszenia zakazu kierowania pojazdami w ruchu lądowym. Natomiast ocenie organu procesowego może podlegać właśnie kwestia, czy w konkretnych warunkach, ruch ten ma charakter ruchu lądowego. Ukształtowanie prawidłowego poglądu w tej materii musi być powiązane zarówno z analizą regulacji prawnych obowiązujących w tej mierze, jak i realnie istniejącej rzeczywistości wynikającej z całokształtu materiału zgromadzonego w toku procesu.

Jak już zaznaczono na wstępie, kryterium powszechnej dostępności terenu, na którym ma odbywać się ruch lądowy (do którego nawiązywały orzeczenia Sądu Najwyższego przywołane przez sąd odwoławczy), nie jest przydatne w odniesieniu do sytuacji, gdy chodzi o tereny, których dostępność dla ruchu pojazdów ze swej istoty lub na podstawie szczególnych unormowań (zakłady przemysłowe, kopalnie lotniska, lasy) – jest limitowana. Jeżeli bowiem, tak jak w tej sprawie, na takim terenie przygotowana jest droga przeznaczona dla ruchu wszystkich pojazdów należących do uprawnionych kategorii i taki ruch na tej drodze systematycznie się odbywa, to nie ma powodów, aby twierdzić, że nie ma on charakteru ruchu lądowego (podobnie SN w powołanym wyżej wyroku z dnia 24 czerwca 2013 r., V KK 435/12).

Tymczasem, właśnie odmienne stanowisko wyrażone przez Sąd Okręgowy, w którym w sposób niepełny zinterpretowano pojęcie ruchu lądowego, mającego istotne znaczenie z punktu widzenia materialnoprawnej oceny zarzuconego zachowania – doprowadziło do uniewinnienia oskarżonego w tej sprawie. Nie sposób więc zaprzeczyć, że uchybienie podniesione przez skarżącego mogło wpłynąć w sposób zasadniczy na treść kwestionowanego rozstrzygnięcia.

Przy ponownym rozpoznaniu sprawy osk. T. S. Sąd Okręgowy będzie miał na uwadze powyższe zapatrywania, a wykładni pojęcia „ruch lądowy” dokona uwzględniając zarówno treść przepisów określających status dróg publicznych, wewnętrznych i innych, jak i dokumentację zgromadzoną w toku dotychczasowego postępowania, obrazującą sytuację istniejącą w miejscu, gdzie doszło do zaistnienia zachowań zarzuconych osk. T. S.

Mając to wszystko na uwadze Sąd Najwyższy orzekł, jak w wyroku.

