

Sygn. akt II K 137/17

PR Ds. 692.2016

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 13 września 2017r.

Sąd Rejonowy w Słupcy, II Wydział Karny w składzie:

Przewodniczący: SSR Urszula Bożęcka

Protokolant: st. Karina Górecka

Przy udziale Prokuratora Prokuratury Rejonowej w Słupcy – G. W.

po rozpoznaniu na rozprawach w dniach 20.06.2017r. i 04.09.2017r. sprawy

W. M., syna D. i R. zd. M., ur. (...) w K.

oskarżonego o to, że:

w dniu 09.09.2016r. około godziny 07.10 w miejscowości W., gm. S. na przejeździe kolejowo – drogowym kategorii B, kierując samochodem osobowym marki H. (...) nr rej. (...) 26 naruszył umyślnie zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, że przy sprawnie działających urządzeniach (...) ignorując czerwone światło i sygnały dźwiękowe zakazujące wjazdu na tory kolejowe, wjechał na przejazd kolejowo- drogowy, omijając zamknięte półrogatki, wprost pod przejeżdżający pociąg nr (...) ((...)) relacji P.- (...), kierowany przez maszynistę – Ł. S. ur. (...) czym doprowadził do zderzenia się samochodu osobowego marki H. (...) nr rej. (...) 26 z nadjeżdżającym pociągiem, w wyniku czego pasażerka samochodu osobowego marki H. (...) – K. B. urodzona (...) doznała ciężkich obrażeń ciała skutkujących jej zgonem na miejscu zdarzenia

to jest o czyn z art. 177 § 2 k.k.

1. Oskarżonego W. M. uznaje za winnego popełnienia zarzucanego mu czynu, to jest przestępstwa z art. 177 § 1 i 2 k.k. i za to na podstawie art. 177 § 2 k.k. wymierza mu karę 3 (trzech) lat pozbawienia wolności;
2. na podstawie art. 63 § 1 k.k. zalicza wobec oskarżonego na poczet orzeczonej w punkcie 1 kary pozbawiania wolności okres rzeczywistego pozbawienia wolności w sprawie od 07.10.2016r. godz. 08.40 do dnia 08.10.2016r. godz. 10.10;
3. na podstawie art. 42 § 1 k.k. orzeka wobec oskarżonego zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych określonych w kategorii B, C, D i T prawa jazdy na okres 10 (dziesięciu) lat;
4. na podstawie art. 63 § 4 k.k. na poczet orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych zalicza oskarżonemu okres zatrzymania prawa jazdy od dnia 09.09.2016r.;
5. na podstawie art. 39 pkt. 8 k.k. w zw. z art. 43b k.k. orzeka wobec oskarżonych W. M. podanie wyroku do publicznej wiadomości w czasopiśmie (...);
6. na podstawie art. 627 k.p.k. w zw. z art. 616 § 1 pkt. 2 k.p.k. w zw. z § 11 ust 2 pkt 3 i ust. 7 i § 17 pkt. 1 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015r. (w sprawie opłat za czynności adwokackie Dz. U. 2015r.poz. 1800) zasądza od oskarżonego na rzecz oskarżycielki posiłkowej A. B. (1) kwotę (...) (jeden tysiąc osiem) złotych tytułem wydatków związanych z ustanowieniem w sprawie pełnomocnika ;

7. na podstawie art. 624 § 1 k.p.k. i art. 17 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 23.06.1973r. o opłatach w sprawach karnych zwalnia oskarżonego od zapłaty na rzecz Skarbu Państwa kosztów sądowych, w tym opłaty.

SSR Urszula Bożęcka

Sygn. akt II K 137/17

UZASADNIENIE

W dniu 09 września 2016r. po godzinie 7.00 W. M. podjechał samochodem marki H. (...) o nr rej. (...) miejsca zamieszkania swojej koleżanki K. B. (lat 15) w miejscowości S. II. K. B. wsiadła do samochodu kierowanego przez W. M., który odjechał w kierunku przejazdu kolejowego poruszając się drogą od miejscowości S. w kierunku drogi krajowej nr (...). W momencie gdy K. B. wsiadła do samochodu M. zaczęły się już opuszczać półrogatki na przejeździe kolejowym, nadawany był sygnał dźwiękowy i światło czerwone. W. M. podjechał kierowanym przez siebie samochodem do przejazdu kolejowego i nie zatrzymując się przed nim, zjechał na lewą część jezdni i ominął półrogatkę zasłaniającą prawy pas ruchu i z prędkością około 36 km/h wjechał na przejazd kolejowy wprost pod nadjeżdżający pociąg nr (...) ((...)), relacji P.- (...), prowadzący pięć wagonów pasażerskich . Samochód H. (...) został uderzony w przednią część prawego boku przez lokomotywę ww. pociągu. Prędkość pociągu w chwili kolizji wynosiła około 156,67 km/h. Prędkość rozkładowa pociągu w chwili zdarzenia wynosiła 160 km/h.

Maszynista razem z pomocnikiem obsługującym lokomotywę elektryczną EP 09-017 prowadząc pociąg nr (...) na wysokości wskaźnika „ (...)” – kilometr 242,000 nie podali sygnału ostrzegawczego (...) przed przejazdem kolejowo – drogowym na którym doszło do wypadku.

W momencie zdarzenia widoczność po przejechaniu półrogatki była na tyle dobra, że gdyby oskarżony prawidłowo obserwował tory , przez które zamierzał przejechać po objechaniu półzapory, miał możliwość zauważenia pociągu nadjeżdżającego z jego prawej strony.

Urządzenia infrastruktury w obrębie przejazdu kolejowego działały prawidłowo w czasie zdarzenia – opuszczone były półzapory, włączone były elementy sygnalizacyjne – światło i gong.

Na 2 kilometry przed przedmiotowym przejazdem kolejowym znajdował się czujnik, który po najechaniu przez lokomotywę załączył się i spowodował włączenie ostrzegania tj. gongu i pulsujących świateł, a po 8-10 sekundach nastąpiło zamknięcie półzapór. Następne czujniki znajdowały się na przejeździe kolejowym.

Pociąg najechał na czujnik włączający ostrzeżenie o godzinie 07.07.49, a o godz. 07.08.40 pociąg przejechał przez czujnik znajdujący się na przejeździe kolejowym. Przejechanie odległości 2 km zajęło pociągowi 46 sekund.

Konstrukcja i ukształtowanie przodu lokomotywy dla ukształtowania i konstrukcji samochodu H. (...) nie groziła wykojeniem pociągu w następstwie ich zderzenia, jak i podczas zderzenia, to jest nie zaistniało podczas zdarzenia bezpośrednie niebezpieczeństwo katastrofy w ruchu lądowym.

K. B. po zderzeniu w wyniku obrażeń wielonarządowych zmarła śmiercią nagłą i gwałtowną.

Samochód marki H. (...) w chwili powstania wypadku drogowego posiadał sprawny technicznie układ kierowniczy, hamulcowy, zawieszenie i ogumienie, stan powyższych układów nie miał wpływu na zaistnienie ani przebieg wypadku drogowego .

Oskarżony w czasie zdarzenia posiadał wadę wzroku wymagającą korekcji okularami, jednak w momencie zderzenia miał on okulary, które spadły w wyniku wypadku.

W próbie krwi zabezpieczonej od K. B. nie stwierdzono obecności związków z najczęściej spotykanych grup substancji odurzających i psychotropowych, a badanie jej krwi nie wykazało obecności alkoholu etylowego.

W próbce krwi zabezpieczonej od W. M. nie stwierdzono obecności związków z najczęściej spotykanych grup substancji odurzających i psychotropowych oraz badanie krwi wykazało 0,00 promila alkoholu etylowego.

Oskarżony ma 21 lat, jest kawalerem, posiada wykształcenie średnie, z zawodu jest technikiem geodetą, nie posiada dzieci, obecnie prowadzi własną działalność gospodarczą – kosmetyka samochodowa i z tego tytułu osiąga dochody w wysokości 1400 zł miesięcznie, nie był karany za przestępstwa, oskarżony przebywał po wypadku na oddziale psychiatrycznym, jednak z opinii biegłych lekarzy psychiatrów wynika, iż aktualny stan psychiczny oskarżonego umożliwia mu udział w czynnościach procesowych.

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie częściowo wyjaśnień oskarżonego (k. 396, 198-199, 400, 417, 419), zeznań świadków: A. B. (1) (k. 397, 35), A. B. (2) (k. 397-398, 96-97), M. Ł. (k. 398, 31-32), A. W. (k. 398, 22-23), P. B. (1) (k. 399, 24-25), M. B. (k. 399-400, 81-82), nagrania znajdującego się na płycie (k. 86 w zw. z k. 400), opinii W. G. (k. 417-418, 258-286), opinii B. S. (k. 417-418, 288-296), zeznań świadka G. S. (k. 418), zeznań świadka D. M. (k. 419), protokołu oględzin miejsca (k. 5-7, 49-51,) szkicu (k. 103), materiału zdjęciowego (k. 8, 104-117), sprawozdania z badań toksykologicznych (k. 140-141, 217, 218), zapisu urządzenia archiwizującego (k. 28, 29), zawiadomienia o wypadku (k. 39-40), protokołu oględzin zewnętrznych i sekcji zwłok (k. 144-149), opinii biegłych psychiatrów (k. 150-155), opinii biegłego R. W. (k. 157-182), protokołu zatrzymania osoby (k. 213), informacji o osobie z K. (k. 245), informacji (k. 246), materiałów z (...) (k. 287),

Oskarżony w toku postępowania sądowego i na pierwszej rozprawie nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu, natomiast podczas drugiej rozprawy wyjaśnił, iż po zapoznaniu się z nagraniem z kamery, mimo tego, iż nie pamięta zdarzenia przyznaje się do jego popełnienia.

W toku postępowania przygotowawczego oskarżony wyjaśnił, iż pamięta jak K. wsiadła do jego samochodu, następnie on ruszył i zaczął przejeżdżać przez przejazd kolejowy nie mijając rogatek, a one dopiero się opuszczały, więc przejechał pod nimi, nie słyszał sygnału dźwiękowego zakazującego wjazdu na tory i nie pamięta jakie paliło się światło na semaforze. Wyjaśnienia oskarżonego w zakresie w jakim twierdzi on, iż wjechał na przejazd tuż przed zamykającymi się półrogatkami nie zasługują na wiarę. Przeczy im pozostały materiał dowodowy zebrany w sprawie w postaci zeznań naocznych świadków zdarzenia M. Ł. i A. W., nagrania z kamery umieszczonej w lokomotywie, a także opinii biegłego W. G..

Z dowodów tych bezspornie wynika, iż oskarżony gdy zbliżył się do przejazdu to półrogatki były już zamknięte przez okres ponad 30 sekund, nadawany był sygnał dźwiękowy – gong i sygnał świetlny – pulsujące czerwone światło. Nadto oskarżony celowo zjechał na lewy pas ruchu, by ominąć zamkniętą półrogatkę.

Uznano za wiarygodne zeznania świadków A. B. (1), jednak jej zeznania niewiele do sprawy wniosły, bowiem nie była ona bezpośrednim świadkiem zdarzenia, w chwili jego zaistnienia przebywała w pracy. Świadek składając zeznania przed sądem wskazała, iż oskarżony nie przeprosił jej za to co się zdarzyło.

Z zeznań świadka A. B. (2) wynika, iż w czasie gdy oskarżony przyjechał pod jego dom, on się w nim znajdował i usłyszał wówczas dźwięk gongu, a później odgłos nadjeżdżającego pociągu. Również świadek podał, iż oskarżony po zdarzeniu nie przeprosił go. Zeznania świadka zasługują na wiarę, korespondują one z zeznaniami M. Ł. i A. W., którzy byli na miejscu zdarzenia. Wprawdzie świadek A. B. (2) stwierdził, iż bezpośrednio przed wypadkiem był sygnał pociągu „baczność”, a to nie zostało potwierdzone w opinii biegłego S., jednak ta okoliczność nie może przemawiać za niewiarygodnością zeznań świadka, a jedynie może wynikać z faktu przeżycia dramatycznego zdarzenia jakim jest śmierć własnego dziecka.

Uznano za wiarygodne zeznania świadka M. Ł. i A. W., zeznania te korespondują ze sobą. Świadczyli byli bezpośrednimi obserwatorami zaistniałego wypadku, widzieli jak oskarżony już po zamknięciu się półrogatek wjechał na przejazd kolejowy, nie zatrzymując się przed nim, lewą stroną drogi. Obaj świadkowie słyszeli gong przed tym jak oskarżony wjechał na tory.

Również zeznania świadków P. B. (2) i M. B. zasługują na wiarę. Znajdują potwierdzenie w pozostałym materiale zebrany w sprawie.

Jako w pełni przydatne do rozpoznania przedmiotowej sprawy okazały się opinie W. G., B. S. oraz R. W.. Opinie są pełne, rzetelne i brak jest jakichkolwiek podstaw do ich kwestionowania.

Wnioski opinii W. G. i B. S. są zbieżne. Obaj biegli dokładnie wyjaśnili przed Sądem dlaczego usytuowanie samochodu i lokomotywy podczas kolizji przy odpowiedniej konstrukcji przodu lokomotywy oraz konstrukcja i ukształtowanie samochodu H. (...) nie mogło spowodować wykolejenia lokomotywy i wagonów pociągu , a tym samym w wyniku zaszalego zdarzenia nie doszło do bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym .

W tym miejscu sąd zauważa , iż oddalił wniosek dowodowy pełnomocnika oskarżycielki posiłkowej o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego okulisty celem stwierdzenia, czy w chwili zdarzenia oskarżony posiadał wadę wzroku wymagającą korekcji okularami. Oskarżony w toku postępowania sądowego przyznał, iż posiada taką wadę wzroku, jednak nosi okulary i takowe miał też w dniu zdarzenia, ale w trakcie wypadku spadły mu z twarzy.

Biegły W. G. na rozprawie w dniu 4 września 2017r. wskazał, iż z natury wypadków drogowych wynika, że wszystko co nie jest na stałe związane z danym obiektem w wyniku zadziałania na osobę sił bezwładności zazwyczaj się od niej oddziela, biegły podał, iż mogą być to również okulary. Nadto dodał on, że na oskarżonego podczas zdarzenia działały różne siły bezwładności, które spowodowały, iż okulary miały możliwość zsunienia się.

Z dużą ostrożnością oceniono zeznania świadków G. S. i D. M.. Świadkowie nie widzieli zdarzenia, a jedynie zeznawali na okoliczności zachowania się oskarżonego przed bądź po zdarzeniu. Świadek G. S. w swoich zeznaniach starał się wykazać jak dobrym kierowcą był oskarżony. Jednak ocena dokonana przez świadka nie jest obiektywna, nie można zapominać o tym, iż świadek jest kolegą oskarżonego, osobą młodą, a więc trudno uznać jego ocenę co do zdolności kierowania pojazdami za wiążącą i miarodajną, gdy wziąć jeszcze pod uwagę to, że posiada on prawo jazdy zaledwie 2 lata. Nadto G. S. zeznał, iż był raz świadkiem, jak oskarżony dla zabawy woził swoim samochodem kolegę w bagażniku.

Uznano za wiarygodne zeznania świadka D. M..

Zebrany w przedmiotowej sprawie materiał dowodowy wskazuje, iż oskarżony w dniu 09.09.2016r. około godziny 07.10 w miejscowości W., gm. S. na przejeździe kolejowo – drogowym kategorii B, kierując samochodem osobowym marki H. (...) nr rej. (...) 26 naruszył umyślnie zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, że przy sprawnie działających urządzeniach (...) ignorując czerwone światło i sygnały dźwiękowe zakazujące wjazdu na tory kolejowe , wjechał na przejazd kolejowo- drogowy, omijając zamknięte półrogatki , wprost pod przejeżdżający pociąg nr (...) ((...)) relacji P.- (...), kierowany przez maszynistę – Ł. S. ur. (...) czym doprowadził do zderzenia się samochodu osobowego marki H. (...) nr rej. (...) 26 z nadjeżdżającym pociągiem, w wyniku czego pasażerka samochodu osobowego marki H. (...) – K. B. urodzona (...) doznała ciężkich obrażeń ciała skutkujących jej zgonem na miejscu zdarzenia.

Takim zachowaniem oskarżony wyczerpał wszystkie ustawowe znamiona przestępstwa z art. 177 § 2 k.k.

Zgodnie bowiem z tym przepisem odpowiedzialność karną ponosi ten, kto naruszając chociażby nieumyślnie zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym powoduje nieumyślnie wypadek, którego następstwem jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu .

Naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym polega na zachowaniu się w sposób sprzeczny z tymi zasadami. Przez zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym należy rozumieć reguły zwarte w przepisach określających porządek poruszania się na szlakach komunikacyjnych i zachowanie się w typowych dla ruchu sytuacjach lub wyrażone przez przyjęte oznakowanie, oświetlenie i sygnalizację oraz reguły nieskodyfikowane w sposób szczególny, a wynikające z wyżej wymienionych przepisów oraz istoty bezpieczeństwa w ruchu, które muszą znaleźć zastosowanie wszędzie tam, gdzie nie ma sprecyzowanego przepisu(uchwała pełnego składu Izby Karnej SN z 28.2.1975r. tez 6) .

Art. 28 ust. 1. ustawy prawo o ruchu drogowym wskazuje, iż kierujący pojazdem, zbliżając się do przejazdu kolejowego oraz przejeżdżając przez przejazd, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność. Przed wjechaniem na tory jest on obowiązany upewnić się, czy nie zbliża się pojazd szynowy, oraz przedsięwziąć odpowiednie środki ostrożności, zwłaszcza jeżeli wskutek mgły lub z innych powodów przejrzystość powietrza jest zmniejszona.

Nadto w ust. 2 art. 28 cytowanej ustawy wskazano, iż kierujący jest obowiązany prowadzić pojazd z taką prędkością, aby mógł go zatrzymać w bezpiecznym miejscu, gdy nadjeżdża pojazd szynowy lub gdy urządzenie zabezpieczające albo dawany sygnał zabrania wjazdu na przejazd, natomiast w ust. 3 zapisano, iż kierującemu pojazdem zabrania się:

- 1) objeżdżania opuszczonych zapór lub półzapór oraz wjeżdżania na przejazd, jeżeli opuszczanie ich zostało rozpoczęte lub podnoszenie nie zostało zakończone;
- 2) wjeżdżania na przejazd, jeżeli po drugiej stronie przejazdu nie ma miejsca do kontynuowania jazdy;
- 3) wyprzedzania pojazdu na przejeździe kolejowym i bezpośrednio przed nim;
- 4) omijania pojazdu oczekującego na otwarciu ruchu przez przejazd, jeżeli wymagałoby to wjechania na część jezdni przeznaczoną dla przeciwnego kierunku ruchu.

Przepis ten nakazuje kierowcy zbliżając się do przejazdu kolejowego oraz przejeżdżając przez przejazd zachować szczególną ostrożność, a więc wprowadza ostrożność kwalifikowaną polegającą na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym szybkie reagowanie, a więc kierujący pojazdem musi rozważnie prowadzić pojazd mechaniczny i przedsięwziąć takie czynności, które zgodnie ze sztuką i techniką prowadzenia pojazdów mechanicznych są obiektywnie niezbędne dla zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a także na powstrzymaniu się od czynności, które mogłyby to bezpieczeństwo zmniejszyć (wyrok SN z 19.2.1974r. – RW 53/74, OSNKW 1974, nr 6 poz 125).

Oskarżony nie dostosował się do sygnalizacji przed przejazdem jak i do obowiązku zatrzymania się przed opuszczoną półzapora. Przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym zabraniają objeżdżania opuszczonych półrogatek. Przepisy tej ustawy wymagają też między innymi od kierującego pojazdem, zachowania szczególnej ostrożności przy zbliżaniu się do przejazdu kolejowego jak i przy przejeżdżaniu przez taki przejazd. Kierujący pojazdem przed wjechaniem na tory obowiązany jest upewnić się, czy nie zbliża się pojazd szynowy, jak i prowadzić swój pojazd by móc go zatrzymać w bezpiecznym miejscu.

Powyższe pozwala na jednoznaczne stwierdzenie, iż zagrożenie bezpieczeństwa stworzył oskarżony kierujący samochodem H. (...) nie stosując się do wymogów prawnych dotyczących ruchu w obrębie przejazdu kolejowego, tj. przez objechanie opuszczonej półzapory i wjechanie na tory bezpośrednio pod nadjeżdżający z jego prawej strony pociąg.

Rozważając przez pryzmat dyrektywy wymiaru z art. 53 k.k. kwestię wymiaru kary wobec oskarżonego za przypisany mu występki z art. 177 § 2 k.k. sąd jako okoliczności obciążające wziął pod uwagę skutki zaistniałego wypadku drogowego dla pokrzywdzonej, która w wyniku zdarzenia zmarła śmiercią nagłą i gwałtowną stopień i charakter naruszonych zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, oskarżony naruszył i to umyślnie wszystkie zasady wskazane w przepisach ustawy prawo o ruchu drogowym regulujące sposób zachowania się kierowcy zbliżającego się do przejazdu kolejowego, tj. ważną zasadę zachowania szczególnej ostrożności, zasadę upewnienia się, czy nie zbliża się pojazd szynowy oraz przedsięwzięcia odpowiednich środków ostrożności, prowadzenia pojazdu z prędkością umożliwiającą zatrzymanie go w bezpiecznym miejscu, gdy nadjeżdża pojazd szynowy lub gdy urządzenie zabezpieczające albo dawany sygnał zabrania wjazdu na przejazd. Nadto oskarżony nie tylko naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a jeszcze nie dostosował się do zakazu zabraniającego kierującemu pojazdem objeżdżania opuszczonych zapór lub półzapór.

Oskarżony wjechał na przejazd nie bezpośrednio po tym jak zamknęły się półrogatki, ale dopiero po pewnym czasie od tego momentu, po ponad pół minuty, zlekceważył sygnały świetlne i dźwiękowe, ominął lewą stronę celowo półzaporę jadąc z dużą prędkością ok. 36 km/h, która nie była prędkością bezpieczną, a już po minięciu półzapory nie zmniejszył prędkości bezpośrednio przed torami, nie upewnił się czy nie nadjeżdża pociąg, a przecież z opinii biegłego W. G. wynika, że gdyby oskarżony w chwili przejeżdżania przodem samochodu, obok objeżdżanej półzapory, poruszał się z prędkością nie większą jak około 25 km/h, reagując w czasie reakcji właściwym dla zachowania szczególnej ostrożności, wynoszącym około 1s, podjął awaryjne hamowanie na widok zbliżającego się pociągu, to zatrzymałby swój pojazd przed dojechaniem do lewego boku pociągu. Powyższe wskazuje, iż oskarżony podjął świadomą decyzję o wjeździe na przejazd kolejowy, to nie był efekt nieuwagi, zamyślenia, bo gdyby się zamyślił i nie zauważyłby półzapory, to jadąc prosto uderzyłby w nią, natomiast oskarżony ją widział, bo przecież celowo zmienił pas ruchu aby ją ominąć.

Kolejną okolicznością obciążającą jest to, iż oskarżony swoim zachowaniem doprowadził do wypadku, w którym zginęła młoda dziewczyna mająca zaledwie 15 lat. Mając świadomość, że przewozi w samochodzie niepełnoletnią dziewczynę powinien, będąc odpowiedzialnym kierowcą, jeszcze bardziej uważać, tym bardziej przestrzegać przepisów ruchu drogowego, bowiem ponosił odpowiedzialność za jej życie i zdrowie.

Nadto wskazać należy, iż skoro znamieniem przestępstwa z art. 177 § 2 k.k. jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu okolicznością wpływającą na zaostrzenie wymiaru kary jest to, iż następstwem wypadku drogowego była śmierć pokrzywdzonej.

Natomiast jako okoliczności łagodzące potraktowano uprzednią niekaralność oskarżonego.

Ponadto oskarżony jest sprawcą młodocianym i wymierzając mu karę kierował się również dyrektywą zawartą w treści art. 54 § 1 k.k.

Jednak w tym miejscu Sąd zaznacza, iż wprawdzie oskarżony w chwili czynu miał ukończone zaledwie 20 lat i ma do niego zastosowanie treść przepisu art. 54 § 1 k.k. zgodnie z którym, sąd wymierzając karę młodocianemu kieruje się przede wszystkim tym aby sprawcę wychować, jednak w orzecznictwie podkreśla się, iż przepis art. 54 k.k. nie zawiera dyrektywy pobłażliwego, czy nawet łagodnego traktowania sprawców, a więc wynikającej z tej szczególnej dyrektywy wymiaru kary pierwszeństwa celów wychowawczych nie oznacza nakazu orzekania wobec takich sprawców kar łagodnych. Podkreślić należy, iż właśnie przede wszystkim młodociani nagminnie naruszają przepisy ruchu drogowego, powodując w wielu przypadkach kolizje, czy wypadki, a więc wymierzanie im łagodnych kar tylko z uwagi na to, że są młodociani utwierdziłoby ich w bezkarności, w przekonaniu, że mogą naruszać przepisy, traktować samochód jak zabawkę wytwarzającą adrenalinę bądź endorfiny w ich organizmie, nie bacząc na zdrowie i życie innych uczestników ruchu. Takich niedoświadczonych, młodych kierowców, którzy świadomie naruszają przepisy drogowe należy karać jeszcze bardziej dotkliwie by uświadomić im, że prowadzenie auta to nie zabawa, a plastikowy dokument prawa jazdy nie jest przepustką do tego by prowadząc samochód przeżywać chwile uniesienia, zapomnienia, zaimponować kolegom czy koleżankom.

Mając powyższe na uwadze sąd wymierzył oskarżonemu karę 3 lat pozbawienia wolności.

Zdaniem Sądu orzeczona kara będzie adekwatna do stopnia społecznej szkodliwości czynu przypisanego oskarżonemu, uwzględni także w stopniu dostatecznym wszystkie okoliczności obciążające jak i łagodzące występujące w niniejszej sprawie.

Na poczet orzeczonej wobec oskarżonego kary pozbawienia wolności zaliczono mu okres rzeczywistego pozbawienia wolności w sprawie od dnia 07.10.2016r. godz. 08.40 do 08.10.2016r. godz. 10.10.

Sąd w punkcie 5 wyroku orzekł o podaniu wyroku do publicznej wiadomości w czasopiśmie (...). Podanie wyroku do publicznej wiadomości w czasopismach powinno być orzekane w sprawach z oskarżenia za przestępstwa większej

wagi poważnie zagrażające interesom ogólnym i indywidualnym. (wyrok SN z dnia 11.05.1988r., (...) 83/88, OSNPG 1988/11/106).

Za celowością podania wyroku do publicznej wiadomości przemawiają takie przesłanki jak: rodzaj i okoliczności popełnionego przestępstwa, waga popełnionego przestępstwa, a nadto przedmiotowa sprawa budziła szersze zainteresowanie, jest znana opinii publicznej.

Ponadto zgodnie z dyspozycją art. 42 § 1 k.k. Sąd orzekł również wobec oskarżonego środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych określonych w kategorii B, C, D i T prawa jazdy na okres 10 lat.

Oskarżony, jako młody, niedoświadczony kierowca zlekceważył podstawowe wręcz fundamentalne zasady ruchu drogowego, a tym samym nie zasługuje on na przymiot kierowcy, co oznacza, iż orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych określonych w kategorii B, C, D i T prawa jazdy na wskazy wyżej okres jawi się jako w pełni zasadny.

Zdaniem Sądu okres ten będzie niezbędny do tego, by z jednej strony uchronić innych uczestników ruchu drogowego przed nieodpowiedzialnym kierowcą, a z drugiej strony uzmysłwić oskarżonemu, że takie zachowanie się nie będzie premiowane i na dłuższy czas wykluczy go z ruchu drogowego, co ostatecznie dopiero orzeczoną karę (sumę kar i środków karnych) ze społecznego punktu widzenia czyni sprawiedliwą.

Na poczet orzeczonego zakazu zaliczono na podstawie art. 63 § 4 k.k. oskarżonemu okres zatrzymania prawa jazdy od dnia 9 września 2016r.

Sąd wziął pod uwagę to, iż oskarżony niebawem zacznie odbywać karę pozbawienia wolności, natomiast nie posiada żadnego majątku i dlatego zwolnił go od ponoszenia kosztów sądowych.

Nadto zgodnie z dyspozycją art. 627 k.p.k. zasadzono od oskarżonego na rzecz oskarżycielki posiłkowej kwotę 1008 zł tytułem wydatków związanych z ustanowieniem w sprawie pełnomocnika.

SSR Urszula Bożęcka