

UZASADNIENIE

Sąd ustalił następujący stan faktyczny sprawy:

W dniu 28 listopada 2015 roku K. H., około godz. 21, jechał samochodem marki F. (...) o nr rej. (...) z W. w kierunku G.. Jechał m.in. przez miejscowość P. poza terenem zabudowanym drogą powiatową w, która jest drogą dwujezdniową po jednym pasie ruchu przeznaczonym dla każdego kierunku jazdy. W tym czasie panowały dobre warunki drogowe. Asfaltowa jezdnia była wilgotna. Nawierzchnia drogi była czysta i gładka. Na drodze nie było oświetlenia sztucznego.

/dowody:

częściowo wyjaśnienia oskarżonego K. H. – k. 228 – 229;

protokół oględzin miejsca wypadku – k. 3 – 6/

Samochód, którym jechał K. H., był sprawny technicznie. Miał włączone światła drogowe, które zamienił na światła mijania podczas wymijania się z samochodem jadącym z naprzeciwka. Pasy jezdni oddzielone są liniami, z których linia przeznaczona dla jazdy w kierunku G. jest – fragmentarycznie w miejscowości P. – linią nieprzekraczalną. Obowiązująca prędkość na tej drodze wynosi 90 km/h.

Przed K. H. jechał rowerzysta J. W.. Jego rower był sprawny a rowerzysta był prawidłowo oznaczony. Miał na sobie kamizelkę odblaskową a jego rower był wyposażony w czerwone światło pozycyjne i czerwone światło odblaskowe oraz pomarańczowe odbłaski na pedałach.

/dowody:

częściowo wyjaśnienia oskarżonego K. H. – k. 228 – 229;

zeznania świadka T. O. – k. 229 – m 229v,

zeznania świadka E. K. – k. 184v, 229v – 230 ,

protokół oględzin miejsca wypadku – k. 3 – 6,

szkic miejsca wypadku drogowego z dokumentacją fotograficzną – k. 39 – 66,

protokół oględzin roweru – k. 88 – 89/

K. H. jechał z dopuszczalną prędkością. Minął się z samochodem jadącym z naprzeciwka. Wówczas przed jego samochodem, w bliskiej odległości, na tym samym pasie ruchu jechał rowerzysta. Pomimo, iż przed K. H. znajdowało się niewielkie wzniesienie ograniczające widoczność pojazdów jadących z przeciwnego kierunku, kierujący podjął manewr wyprzedzania rowerzysty, przekraczając linię ciągłą.

Podczas wykonywania manewru nie zachował bezpiecznego odstępu od rowerzysty i prawym przednim narożem samochodu uderzył w tył roweru. Wskutek uderzenia rowerzysta przemieścił się po pokrywie silnika, uderzył w szybę czołową i prawy słupek dachowy, po czym został odrzucony na skarpę prawego rowu przydrożnego. Prawy bok nadwozia samochodu osobowego został zdeformowany, szyba czołowa po stronie prawej zbita, pokrywa silnika wgnieciona, przedni prawy błotnik w części czołowej pocięty, przedni prawy zderzak po stronie prawej połamany, a prawe zewnętrzne lustro urwane. Z kolei tylny błotnik roweru został pocięty, koło tylne wraz ze szprychami zgięte tak jak widelki tylne w prawo a siodełko skręcone w prawo.

Następnie samochód osobowy zaczął hamować, przesunął się wzdłuż lewego pasa jezdni i zatrzymał się na tym pasie, patrząc z kierunku jazdy kierującego K. H., tj. w kierunku G..

K. H. wysiadł z samochodu i podjął czynności reanimacyjne wobec rowerzysty. Jednocześnie o zaistniałym zdarzeniu telefonicznie powiadomił pogotowie.

/dowód:

częściowo wyjaśnienia oskarżonego K. H. – k. 228-229;

87,

protokół oględzin roweru – k. 88 – 89,

protokół oględzin samochodu – k. 108 – 110,

opinia biegłego z dziedziny techniki samochodowej i ruchu drogowego mgr S. J. (1) – k. 117 – 127/

Do wypadku doszło poza obszarem zabudowanym, z ograniczeniem administracyjnie prędkości do 90 km/h, na prostym odcinku drogi pokrytej nawierzchnią asfaltową o szerokości 6,2 m, z oznakowaniem poziomym, przy małym natężeniu ruchu. Znajduje się tam niewielkie wzniesienie, który ogranicza widoczność pojazdów nadjeżdżających od strony G., dlatego ten odcinek drogi oznaczony jest znakiem drogowym poziomym linia jednostronnie przekraczalna. W tym czasie warunki drogowe były dobre. Wszystkie pojazdy uczestniczące w wypadku były sprawnie technicznie.

Bezpośrednią przyczyną zaistniałego wypadku drogowego było nieprawidłowe zachowanie kierującego samochodem F. (...). Technika i taktyka jazdy kierującego samochodem F. (...) była nieprawidłowa, ponieważ podjął manewr wyprzedzania roweru, nie zachowując od niego bezpiecznego odstępu 1 m i przekraczając linię ciągłą.

Kierowcy obu pojazdów byli trzeźwi.

/dowód:

częściowo wyjaśnienia oskarżonego K. H. – k. 228 – 229;

protokół z badania stanu trzeźwości oskarżonego – k. 2,

protokół oględzin miejsca wypadku – k. 3 – 6,

szkic miejsca wypadku drogowego z dokumentacją fotograficzną – k. 39 – 66,

badanie zawartości alkoholu u pokrzywdzonego – k. 80,

protokół pobrania krwi – k. 81,

opinia z zakresu badań wypadków drogowych mgr inż. M. P. – k. 87,

protokół oględzin roweru – k. 88 – 89,

opinia z zakresu wypadków drogowych mgr inż. W. S. – k. 107,

protokół oględzin samochodu – k. 108 – 110,

opinia z dziedziny techniki samochodowej i ruchu drogowego mgr S. J. (1) – k. 117 – 127/

Kierujący K. H. nie doznał obrażeń ciała.

W zdarzeniu J. W. doznał obrażeń ciała w postaci złamania kręgosłupa w odcinku szyjnym z całkowitym poprzecznym przerwaniem rdzenia kręgowego, cech krwawienia podpajęczynówkowego i dokomorowego, złamania mostka i obustronnego złamania żeber, złamania podudzia lewego oraz otarć naskórka i zasinień na twarzy, tułowie i kończynach. Wskazane obrażenia wielonarządowe spowodowały zgon J. W..

/dowód:

karta medycznych czynności ratunkowych – 7,

karta zgonu – k. 15;

opinia sądowo- lekarska – k. 30-31/

K. H. jest 25-letnim kawalerem, nie mającym nikogo na swoim utrzymaniu. Ma wykształcenie średnie. Prowadzi działalności gospodarczą, osiągając z tego tytułu dochód w wysokości ok. 2.500 złotych miesięcznie. Nie był karany.

/dowody:

dane osobopoznawcze – k. 228;

dane o karalności – k. 152/

Składając wyjaśnienia w toku postępowania przygotowawczego w sprawie, K. H. nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu i odmówił składania wyjaśnień. Na rozprawie głównej oskarżony konsekwentnie nie przyznawał się do popełnienia zarzucanego mu czynu, wyjaśniając iż nie widział rowerzysty, który pojawił się nagle.

Sąd zważył, co następuje:

Sąd nie miał wątpliwości, że oskarżony popełnił zarzucany mu czyn.

Proces toczył się w trybie kontradyktoryjnym, a zatem zasadniczo rolą sądu była ocena dowodów przedstawionych przez strony i przez strony przeprowadzonych w toku rozprawy, a następnie, po dokonaniu oceny tych dowodów, wydanie wyroku.

Ustalając przebieg zdarzenia, Sąd oparł się na osobowych środkach dowodowych, w tym częściowo wyjaśnieniach oskarżonego. Należy wskazać, że poza dowodem z wyjaśnień oskarżonego brak jest innych relacji osobowych z przebiegu wypadku. Nikt nie widział zderzenia pojazdów ani jaka była sytuacja na moment przed tym. Zeznania świadków: E. K. i T. O. służyły ustaleniu prawidłowości oznakowania rowerzysty.

W zakresie, w jakim oskarżony nie przyznawał się do popełnienia zarzucanego mu czynu, wyjaśnienia K. H. nie zasługują na wiarę jako nakierowane na uniknięcie odpowiedzialności i pomniejszenie swojej winy. Te wyjaśnienia oskarżonego, w których podał, iż rowerzysta pojawił się nagle na drodze stanowią przyjętą przez niego linię obrony zmierzającą do uniknięcia odpowiedzialności za popełniony przez niego czyn.

W oparciu o protokoły z przebiegu badania stanu trzeźwości urządzeniem elektronicznym ustalono stan trzeźwości uczestników wypadku. Badanie kierującego urządzeniem elektronicznym nie pozwalało kwestionować jego stanu trzeźwości w krytycznym momencie.

Sąd dał wiarę dowodom w postaci oględzin pojazdów wraz z zapisem na płycie CD, a także opinii biegłych: M. P. i W. S. dotyczącej stanu technicznego pojazdów. Sąd nie znalazł żadnych powodów, aby odmówić im wiarygodności. Wymienione dowody szczegółowo, w sposób fachowy przedstawiają stan techniczny pojazdów uczestniczących w zdarzeniu. Dowody te pozwoliły na wyeliminowanie usterki technicznej w którymkolwiek z pojazdów biorących udział w wypadku jako przyczyny bądź współprzyczyny wypadku.

Sąd w pełni podzielił dowód w postaci opinii biegłego sądowego z dziedziny techniki samochodowej i ruchu drogowego S. J. (2). W ocenie Sądu jest to opinia logiczna i odpowiadająca zasadom rekonstrukcji wypadków samochodowych. Opinia jest czytelna, pełna i przedstawia wszystkie okoliczności istotne dla rozstrzygnięcia sprawy. Biegły w sposób wyczerpujący ustalił przyczyny i zrekonstruował przebieg zdarzenia w oparciu o zebrany materiał dowodowy. Sąd zweryfikował opinię biegłego w kontekście pozostałych środków dowodowych i nie znalazł podstaw, by ją kwestionować. Opinia w części analitycznej uwzględnia wyniki oględzin miejsca zdarzenia (także dokonanych przez biegłego), uszkodzeń pojazdów, a także dokumentację fotograficzną i szkic miejsca zdarzenia. Również część wnioskowa opinii biegłego S. J. (2) jest rzetelna i zasługiwała na aprobatę. Opinia wskazuje, jakie były zachowania uczestników zdarzenia i czy były prawidłowe. Tak sporządzona opinia odpowiada kryteriom rzetelności, dokładności i fachowości. Dlatego Sąd uznał ten dowód za wiarygodny i przydatny przy dokonywaniu ustaleń faktycznych.

Z opinii biegłego wynika, że jedyną przyczyną zaistnienia zdarzenia było niewłaściwe zachowanie kierującego F. (...) polegające na podjęciu próby wyprzedzenia jadącego tym samym pasem ruchu rowerzysty, pomimo niezachowania odstępu 1 m od rowerzysty i przekroczenia linii ciągłej sygnalizującej brak dostatecznej widoczności do oceny czy nadjeżdża pojazd z kierunku przeciwnego, wskutek czego doprowadził on do uderzenia rowerzysty.

Na podstawie dokumentacji medycznej Sąd ustalił rodzaj i charakter obrażeń ciała.

Podobnie Sąd nie zakwestionował pozostałych dowodów przedstawionych w akcie oskarżenia. Dowody te nie zostały zanegowane przez strony a ich wnioski końcowe nie budzą zastrzeżeń Sądu.

Mając na uwadze ustalony stan faktyczny oraz dokonaną ocenę materiału dowodowego, Sąd uznał oskarżonego za winnego popełnienia przypisanego mu czynu i za trafną uznał podaną w akcie oskarżenia jego kwalifikację prawną.

Przepis art. 177 § 2 kk stanowi iż karze podlega, kto, naruszając chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, powoduje nieumyślnie wypadek, w którym inna osoba podniosła śmierć.

Zasady bezpieczeństwa dotyczące ruchu drogowego określone zostały w ustawie z 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym (tekst jedn. Dz. U. z 2012r., poz. 1137 ze zm.). Określają one porządek poruszania się na szlakach komunikacyjnych i zachowanie się w typowych dla ruchu sytuacjach, a wyrażone są przez przyjęte oznakowanie, oświetlenie i sygnalizację. Naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu może być zarówno umyślne, jak i nieumyślne, natomiast wynikające stąd skutki dotyczące życia, zdrowia lub mienia muszą być objęte winą nieumyślną. Przesądza to o kwalifikacji wypadku komunikacyjnego jako występkę nieumyślnego.

Działanie oskarżonego K. H. polegało na tym, że kierując samochodem marki F. (...) o nr rej. (...) nie zachował szczególnej ostrożności i rozpoczął manewr wyprzedzania poruszającego się przed nim, w tym samym kierunku, tym samym pasem ruchu, rowerem kierowanego przez J. W., w wyniku czego przekroczył linię ciągłą a jednocześnie – nie zachowując wymaganego odstępu – uderzył prawym przednim narożnikiem swojego samochodu w pojazd kierowany przez J. W., co skutkowało spowodowaniem obrażeń jego ciała prowadzących do zgonu.

Oskarżony, prowadząc samochód, naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym określone w 24 ust. 1 pkt 1 i ust. 2 Prawa o ruchu drogowym.

Zgodnie z treścią art. 24 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2012r., poz. 1137 ze zm.) kierujący pojazdem jest obowiązany przed wyprzedzaniem upewnić się w szczególności, czy ma odpowiednią widoczność i dostateczne miejsce do wyprzedzania bez utrudnienia komukolwiek ruchu a w myśl art. 24 ust. 2 w/w ustawy kierujący pojazdem jest obowiązany przy wyprzedzaniu zachować szczególną ostrożność, a zwłaszcza bezpieczny odstęp od wyprzedzanego pojazdu lub uczestnika ruchu. W razie wyprzedzania roweru, wózka rowerowego, motoroweru, motocykla lub kolumny pieszych odstęp ten nie może być mniejszy niż 1 m. W art. 24 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym wskazano przykładowo podstawowe obowiązki kierującego pojazdem przed wyprzedzaniem. Na niewyczerpujące ich wyliczenie wskazuje użyte w tym przepisie słowo "w szczególności". Jednym z nich jest upewnienie się czy kierujący pojazdem ma odpowiednie miejsce do wyprzedzania bez utrudniania

komukolwiek ruchu; chodzi o drogę konieczną do wykonania tego manewru. Kierowca pojazdu wyprzedzającego, przed rozpoczęciem manewru wyprzedzania, musi brać pod uwagę istniejącą sytuację na drodze i dopiero po jej rozeznaniu i upewnieniu się, że istnieją ku temu warunki, może przystąpić do wyprzedzania. Sąd Najwyższy wskazał, iż "Wyprzedzający musi mieć absolutną pewność, że na widocznym i wolnym odcinku drogi zdoła wyprzedzić jadący wolniej pojazd. Powinien przy tym uwzględnić panujące warunki drogowe, stan pogody, szerokość jezdni, utrudnienia w ruchu itp." (wyrok Sądu Najwyższego z 18 lipca 1972r., V KRN 256/72).

Oskarżony naruszył obowiązek ostrożności rozumiany jako zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Obowiązywała go szczególna ostrożność przy wykonywaniu manewru wyprzedzania rozumiana zgodnie z art. 2 pkt 22 ustawy Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 roku, poz. 1137 ze zm.) jako ostrożność polegająca na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze w stopniu umożliwiającym odpowiednie szybkie reagowanie. Przy tym należy zwrócić uwagę, iż art. 3 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym stanowi, iż uczestnik ruchu i inna osoba znajdując się na drodze są obowiązani zachować ostrożność albo gdy ustawa tego wymaga szczególną ostrożność, unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę.

Oskarżonego obowiązywały zasady szczególnej ostrożności przy prowadzeniu pojazdów, co polegało na przedsięwzięciu przez kierowcę wszystkich tych czynności, które według obiektywnej oceny są niezbędne dla zapewnienia optymalnego bezpieczeństwa ruchu w danej sytuacji oraz na powstrzymaniu się od czynności, które według tejże oceny mogłyby to niebezpieczeństwo zmniejszyć (uchwała 7 sędziów Sądu Najwyższego z 28 lutego 1975 roku, V KZP 2/74, Nr 34, poz. 33). Stan taki jest uzależniony od znajomości przepisów ruchu drogowego, odpowiedniej kondycji psychicznej i fizycznej w czasie jazdy, odpowiedniego stanu technicznego pojazdu, opanowania sztuki kierowania pojazdem oraz zdolności przewidywania i prawidłowego reagowania podczas jazdy. Spośród tych okoliczności oskarżony nie posiadał zdolności właściwego przewidywania i prawidłowego reagowania podczas jazdy. Zasada szczególnej ostrożności jest najwłaściwszą z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Każdy kierowca jest obowiązany do prowadzenia pojazdu samochodowego z ostrożnością, a więc do przedsięwzięcia takich czynności, które zgodnie ze sztuką i techniką prowadzenia pojazdów samochodowych są obiektywnie niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a także do powstrzymywania się od czynności, które mogłyby to bezpieczeństwo zmniejszyć (wyrok SN z dnia 16 lipca 1976 r., VI KRN 135/76, OSNKW Nr 10-11, poz.130).

Tymczasem oskarżony nie powstrzymał się od czynności polegającej na podjęciu manewru wyprzedzania roweru prowadzonego przez J. W. pomimo, iż art. 24 ust. 1 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym stanowi, iż przed wyprzedzaniem winien był upewnić się czy ma odpowiednią widoczność i dostateczne miejsce do wyprzedzania bez utrudnienia komukolwiek ruchu. Zasada obserwacji drogi przez kierującego pojazdem wynika z istoty obowiązku ostrożności. W wyroku Sądu Najwyższego z 10 lutego 1976r., III KRN 70/76 OSNPG 1976, Nr 4, poz. 34 stwierdził, że: „Kierujący pojazdem ma m.in. obowiązek baczego i ciągłego obserwowania całej jezdni i zmniejszenia szybkości jazdy do bezpiecznej”. Tymczasem oskarżony nie zaniechał wykonania manewru wyprzedzania, mimo iż w jego światłach drogowych widoczny był rowerzysta oraz znak poziomy na to nie zezwalał a widoczność pojazdów jadących z przeciwnego kierunku była ograniczona. Winien był zmniejszyć prędkość i podjąć manewr wyprzedzania rowerzysty po upewnieniu się, że warunki drogowe pozwalają na jego bezpieczne wykonanie. W związku z tym należy stwierdzić, iż oskarżony niedostatecznie ocenił sytuację. Z dowodów zgromadzonych w aktach sprawy jednoznacznie wynika, iż oskarżony nie zachował bezpiecznego odstępów od wyprzedzanego rowerzysty. Przyczyny te spowodowały, iż doszło do potrącenia rowerzysty.

Przestrzegając obowiązujących zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym oskarżony mógł i powinien zauważyć rowerzystę, a w konsekwencji powstrzymać się od wykonania manewru wyprzedzania i w ten sposób uniknąć wypadku. W tej konkretnej sytuacji drogowej, odnosząc się do wzorca dobrego i rozsądnego kierowcy przestrzegającego zasad bezpieczeństwa w ruchu, od oskarżonego należało wymagać, aby zachował szczególną ostrożność, dokonał należytego rozeznania czy dopuszczalne jest rozpoczęcie manewru wyprzedzania, zmniejszyć prędkości i upewnił się, że ma wystarczającą widoczność. Dostrzegłby wówczas rowerzystę, gdyż miał taką

możliwość, ponieważ miał włączone światła drogowe. Powstrzymałby się wówczas od wykonania manewru wyprzedzania, albowiem widoczność – ze względu na wzniesienie – była ograniczona i do uderzenia pojazdu by nie doszło.

W niniejszej sprawie Sąd przyjął, iż zgromadzony materiał dowodowy potwierdził, że sprawcą zdarzenia, w wyniku którego śmierć poniósł J. W. był wyłącznie oskarżony. W przekonaniu Sądu bezpośrednią przyczyną wypadku było nieprawidłowe zachowanie się oskarżonego K. H.. Nie ma podstaw do kwestionowania prawidłowości jazdy rowerzysty. Nie ma podstaw również do wnioskowania o przyczynieniu się rowerzysty do zaistnienia ani powiększenia skutków zdarzenia, albowiem za niewiarygodne należało uznać wyjaśnienia oskarżonego o nagłym pojawieniu się rowerzysty na drodze. Oskarżony miał włączone światła drogowe oświetlające drogę na 100 m a rowerzysta był prawidłowo oznakowany.

Dodatkowo ustalono, że na drodze, na której doszło do zdarzenia znajduje się oznakowanie poziome w postaci linii jednostronnie przekraczalnej. Zgodnie z § 86 ust. 4 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2002r., Nr 70, poz. 1393 ze zm.) znak P-3 "linia jednostronnie przekraczalna" oznacza zakaz przejeżdżania przez tę linię od strony linii ciągłej i najeżdżania na nią, z wyjątkiem powrotu po wyprzedzaniu na położony przy linii przerywanej pas ruchu zajmowany przed wyprzedzaniem. Kierujący samochodem przekroczył linię jednostronnie nieprzekraczalną i nie zastosował się do obowiązującego oznakowania poziomego. Oskarżony złamał zatem kilka zasad ruchu drogowego i podjął się wykonania manewru, którego nie miał prawa wykonać. Stopień jego winy zatem przy naruszeniu zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym należy uznać za znaczny. Oskarżony również naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, nie upewniając się w należyty sposób, że może wykonać swój manewr w bezpieczny sposób.

Ponadto należy stwierdzić iż w wyniku tego zdarzenia kierowca roweru J. W. doznał obrażeń ciała w postaci złamania kręgosłupa w odcinku szyjnym z całkowitym poprzecznym przerwaniem rdzenia kręgowego, cech krwawienia podpajęczynówkowego i dokomorowego, złamania mostka i obustronnego złamania żeber, złamania podudzia lewego oraz otarć naskórka i zasinień na twarzy, tułowi i kończynach, skutkujących jego śmiercią.

Istnieje związek przyczynowy pomiędzy stwierdzonym naruszeniem przez oskarżonego przepisów a zaistniałą kolizją. Związek ten wynika z powiązania wypadku drogowego z poprzedzającym go naruszeniem przez oskarżonego przepisów o ruchu drogowym. To powiązanie znajduje pełne oparcie w całokształcie materiału dowodowego. Określony zaś w ustawie skutek jest normalnym, typowym następstwem zachowania się oskarżonego. W konsekwencji w zachowaniu oskarżonego urzeczywistniło się niebezpieczeństwo, któremu zapobiec miałyby przestrzeganie stwierdzonych naruszonych obowiązków wynikających z Prawa o ruchu drogowym.

Nie ulega wątpliwości, że oskarżony swoim zachowaniem wypełnił ustawowe znamiona przestępstwa z art. 177 § 2 k, które jest kwalifikowane przez następstwo – skutek wypadku komunikacyjnego w postaci śmierci innej osoby. Dodatkowego ustalenia wymagała jedynie postać zamiaru oskarżonego naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Do oceny czy doszło do umyślnego czy też nieumyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu należy posiłkować się regułami interpretacyjnymi ujętymi w art. 9 kk. Sąd doszedł do przekonania, iż oskarżony jest winny popełnienia zarzucanego mu czynu, którego popełnienia dopuścił się z winy nieumyślnej. Oskarżony nie planował popełnienia tego czynu, nie przewidywał jego skutków i na nie się nie godził. Oskarżony niewątpliwie nie miał zamiaru popełnienia przestępstwa, ale na skutek niezachowania ostrożności wymaganej w danych okolicznościach popełnił go, choć możliwość popełnienia tego czynu mógł przewidzieć.

Wymierzając oskarżonemu karę oraz środek karny, Sąd kierował się przesłankami zawartymi w art. 53 kk.

Sąd wziął pod uwagę znaczny stopień społecznej szkodliwości czynu, na którego ocenę wpływ miały rodzaj i charakter naruszonego dobra, rozmiar wyrządzonej szkody, sposób i okoliczności popełnienia czynu oraz rodzaj naruszonych reguł ostrożności i stopień ich naruszenia. Przedmiotem ochrony w zakresie przestępstwa określonego w art. 177 kkk jest bezpieczeństwo życia i zdrowia ludzi uczestniczących w ruchu lądowym. Oskarżony swoim nieumyślnym

zachowaniem, naruszeniem reguł ostrożności w ruchu drogowym doprowadził do powstania szkody – śmierci pokrzywdzonego. Stopień naruszenia reguł bezpieczeństwa świadczy o niefrasobliwości oskarżonego.

Jako okoliczność obciążającą przyjęto rozmiar ujemnych następstw czynu oskarżonego, które mają charakter nieodwracalny i których nie można zrekompensować. W spowodowanym przez oskarżonego wypadku zginęła jedna osoba. Oskarżony naruszył podstawowe zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wykonując manewr wyprzedzania w niebezpieczny sposób. To właśnie jego nieodpowiedzialność była bezpośrednią przyczyną wypadku drogowego, w którym zginął człowiek. Przy wymiarze kary Sąd brał pod uwagę także wielość naruszonych zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a w szczególności niezachowanie szczególnej ostrożności przy wykonywaniu manewru wyprzedzania, do czego był zobowiązany na podstawie art. 2 pkt 22 Prawa o ruchu drogowym i art. 3 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym w zw. z art. 24 ust. 1 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym oraz przekroczenia linii jednostronnie przekraczalnej, czego zabrania art. 5 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym.

Sąd uwzględnił jako okoliczność łagodzącą uprzednią niekaralność oskarżonego. Na korzyść oskarżonego przemawiało również zachowanie się oskarżonego bezpośrednio po wypadku, na miejscu zdarzenia. Miarkując karę, Sąd wziął także pod uwagę postać zawinienia oskarżonego (nieumyślność).

Mając na uwadze powyższe, Sąd na podstawie art. 177 § 2 kk wymierzył oskarżonemu karę 8 miesięcy pozbawienia wolności. Przypisany oskarżonemu czyn zagrożony jest karą pozbawienia wolności od 6 miesięcy do 8 lat. Należy pamiętać, iż przestępstwo dokonane zostało z winy nieumyślnej i nie można potraktować oskarżonego jak przestępcy sądzonego za przestępstwo popełnione z winy umyślnej, planowane i zrealizowane. Wymierzona kara ma spełniać przede wszystkim cele o charakterze prewencji indywidualnej wobec oskarżonego. Kara ta ma uświadomić oskarżonemu naganność podejmowania na drodze zachowań ryzykownych oraz konsekwencje naruszania reguł ostrożności i łamania kardynalnych zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Pozwoli ona również zrozumieć oskarżonemu istotę czynu, którego się dopuścił i zapobiegnie w przyszłości powieleniu przez niego podobnych zachowań.

Analizując postawę oskarżonego, jego właściwości i warunki osobiste oraz zachowanie się po popełnieniu przestępstwa, Sąd doszedł do przekonania, że zachodzą przesłanki do warunkowego zawieszenia wykonania orzeczonej kary na okres 2 lat próby. Wobec oskarżonego istnieje pozytywna prognoza kryminologiczna pozwalająca przypuszczać, że wymierzenie kary z warunkowym zawieszeniem jej wykonania spowoduje pożądaną zmianę w postawie skazanego i zagwarantuje prawidłowy przebieg procesu resocjalizacji. Oskarżony nie był dotąd karany.

Aby wzmocnić represję karną i aby oskarżony odczuł realną dolegliwość, Sąd orzekł wobec niego na podstawie art. 71 § 1 kk karę 100 stawek dziennych grzywny. Uwzględniając sytuację rodzinną i materialną oskarżonego, w tym jego stosunki majątkowe i możliwości zarobkowe Sąd określił wysokość jednej stawki dziennej grzywny na kwotę 20 złotych. W tym miejscu wskazać należy, że wobec zawieszenia wykonania kary pozbawienia wolności, orzeczona względem K. H. kara grzywny stanowić będzie dla niego realną i bezpośrednio odczuwalną dolegliwość.

Tak ukształtowana kara jest adekwatna do stopnia winy oskarżonego, uwzględnia stopień społecznej szkodliwości czynu oraz realizuje cele zapobiegawcze i wychowawcze, tak w zakresie prewencji indywidualnej, jak i generalnej.

Będąc do tego zobligowany treścią art. 72 § 1 kk, Sąd nałożył na oskarżonego obowiązek probacyjny, wymieniony w art. 72 § 1 pkt 4 kk.

Mając na uwadze sytuację materialną oskarżonego i jego możliwości zarobkowe, Sąd – na podstawie art. 627 kpk – zasądził od oskarżonego na rzecz Skarbu Państwa koszty sądowe w części odpowiadającej kwocie 180 zł oraz w pozostałym zakresie Sąd na podstawie art. 624 § 1 kpk zwolnił oskarżonego od obowiązku uiszczenia wydatków. W przekonaniu Sądu obciążenie oskarżonego obowiązkiem uiszczenia wydatków byłoby dla niego zbyt uciążliwe.