

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 18 września 2019 r.

Sąd Rejonowy Poznań Nowe Miasto i Wilda w Poznaniu VI Wydział Karny

w składzie :

Przewodniczący: SSR Robert Grześ

Protokolant: prot. sąd. Agnieszka Ćwiklińska

z udziałem Prokuratora Prokuratury Rejonowej Poznań – Wilda w Poznaniu – Niny Tybinkowskiej-Siepsiak,

po rozpoznaniu na rozprawie

sprawy karnej

P. P. /P./ PESEL (...), s. J. i J. z domu W., ur. (...) w P.,

oskarżonego o to, że:

w dniu 27 czerwca 2016 roku w S. na parkingu przy Centrum Handlowym (...) kierując pojazdem osobowym marki M. (...) nr rej. (...) naruszył nieumyślnie zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym w ten sposób, że nie zabezpieczył odpowiednio ładunku szyb na stojaku znajdującym się na skrzyni ładunkowej pojazdu, nie upewnił się czy ładunek szkła jest prawidłowo zabezpieczony przed zmianą położenia oraz czy urządzenia służące do mocowania ładunku są zabezpieczone przed rozluźnieniem się, swobodnym zwisaniem lub spadnięciem podczas jazdy, które to szyby podczas manewru cofania zsunęły się ze skrzyni ładunkowej przygniatając podbiegającego do pojazdu S. B. przez co spowodował wypadek, w którym S. B. na rozległych obrażeń klatki piersiowej poniósł śmierć na miejscu,

tj. o czyn z art. 177 § 2 kk

orzeka:

oskarżonego uznaje za winnego spowodowania wypadku w ten sposób, że w dniu 27 czerwca 2016 roku około godz. 13 na terenie (...) S. przy ul. (...) w S., naruszył umyślnie zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego określone w art. 3 ust. 1 i art. 61 ust. 3 Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym ((Dz.U. Nr 98, poz. 602), tj. z dnia 9 października 2018 r. (Dz.U. z 2018 r. poz. 1990)), gdyż będąc kierowcą pojazdu M. (...) nr rej. (...), nie zachował szczególnej ostrożności i nie zabezpieczył prawidłowo, przewożonego na skrzyni ładunkowej ładunku w postaci tafli szklanych przed zmianą ich położenia, w wyniku czego podczas manewrowania pojazdem przewożone szyby spadły ze skrzyni ładunkowej i przygmiotły znajdującego się przy pojeździe S. B., który w wyniku przygniecenia doznał rozległych obrażeń klatki piersiowej, których następstwem była jego śmierć,

tj. przestępstwa określonego w art. 177 § 2 kk,

i za to skazuje:

1. na podstawie art. 177 § 2 kk, na karę 1 (jeden) roku pozbawienia wolności,
2. na podstawie art. 42 § 1 kk, orzeka wobec oskarżonego środki karny w postaci zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym na okres 3 (trzy) lat, a na podstawie art. 43 § 3 kk, nakłada na oskarżonego

obowiązek zwrotu dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdu w postaci prawa jazdy, przy czym do chwili wykonania obowiązku okres, na który orzeczono zakaz, nie biegnie,

3. na podstawie art. 43b kk, orzeka podanie wyroku do publicznej wiadomości poprzez wywieszenie go na okres 6 (sześć) miesięcy, na tablicy ogłoszeń w budynku: Urzędu Miasta P. Wydział Spraw Obywatelskich i Uprawnień Komunikacyjnych oraz Starostwa Powiatowego w P. Wydział Komunikacji i (...);

a ponadto:

4. na podstawie art. 626 § 1 k.p.k., art. 633 k.p.k. i art. 1, art. 2 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 23 czerwca 1973 r. o opłatach w sprawach karnych (Dz.U. z 1983 r., nr 49, poz. 223 z późn. zm.) oraz § 1 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 18 czerwca 2003 r. w sprawie wysokości i sposobu obliczania wydatków Skarbu Państwa w postępowaniu karnym (Dz. U. z dnia 26 czerwca 2003 r.), zasądza od oskarżonego na rzecz Skarbu Państwa koszty postępowania w całości, w wysokości 4165,10 (cztery tysiące sto sześćdziesiąt pięć 10/100) złotych oraz opłatę w wysokości 180 (sto osiemdziesiąt) złotych;

/-/ SSR Robert Grześ

UZASADNIENIE

W sprawie Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

Na podstawie umowy zlecenie zawartej w dniu 15 czerwca 2016r. z (...) (...), NIP (...) pokrzywdzony S. B. świadczył usługi na rzecz tej firmy.

Na podstawie umowy o pracę zawartej w dniu 18 sierpnia 1999r. pomiędzy Prezesem Zarządu Przedsiębiorstwa Handlowo-Produkcyjnego (...) Sp. z o.o. z siedzibą w P. a oskarżonym P. P., oskarżony wykonywał pracę na rzecz tej firmy. Umowa zawarta została na czas nieokreślony, a P. P. pracował na stanowisku kierowcy mechanika.

W dniu 27 czerwca 2016r. zarówno oskarżony, jak i pokrzywdzony brali udział w pracach rozbiórkowych na terenie Centrum Handlowego (...) na ul. (...) w S.. Około godz. 13:00 S. B., P. P. i jeszcze jeden pracownik narodowości ukraińskiej zajmowali się ładowaniem szklanych drzwi na skrzynię ładunkową samochodu marki M. (...) nr rej. (...). Na skrzyni ładunkowej samochodu znajdował się stojak do transportu szyb, którego przednia część była przymocowana do podłogi pasem parcianym oraz sprzączkami do uchwytów wspawanych do krawędzi naczepy. Szyby były układane w samochodzie jedna na drugiej w pozycji poziomej. Po prawej stronie stojaka pracownicy umieścili 12 szyb. Każda z nich ważyła około 56 kg (łącznie ważyły około 672 kg). Następnie zaczęto układać szyby po lewej stronie stojaka, gdzie ułożono 3 szyby, po czym oskarżony postanowił przestawić samochód w taki sposób, aby pracownicy noszący szyby mieli do pokonania krótszą drogę, chcąc tym samym ułatwić im pracę. Jednakże, pomimo tego, że w przestrzeni ładunkowej pojazdu znajdowało się łącznie 15 szyb, oskarżony nie zabezpieczył ich pasami transportowymi do tego przeznaczonymi. W czasie wykonywania przez oskarżonego manewru cofania samochodem z załadowanymi na skrzyni ładunkowej i niezabezpieczonymi pasami szybami, pokrzywdzony stał tuż przy krawędzi samochodu z jego prawej strony.

Kiedy tylna część samochodu zjechała z krawężnika, samochód zakołysał się, a nieprzybite pasami szyby wypadły z pojazdu – najpierw te usytuowane po lewej stronie samochodu, a następnie te umieszczone po prawej stronie wprost na stojącego tam pokrzywdzonego, przygniatając go. P. P. zatrzymał wtedy samochód, wysiadł z szoferki i zobaczył leżącego na ziemi i przygniecionego szybami pokrzywdzonego, który krwawił z nosa i ust. Po chwili na miejscu zjawili się inni pracownicy (...). P. P. z innymi pracownikami wyciągnął pokrzywdzonego spod szyb oraz przystąpił do jego reanimacji. Po przybyciu na miejsce karetki Pogotowia (...), czynność tę przejęli ratownicy medyczni, jednak z uwagi na rozległość obrażeń klatki piersiowej jakich doznał pokrzywdzony, S. B. zmarł.

Na miejscu zjawili się zastęp Straży Pożarnej, a około godziny 14:10 również patrol Policji. Oskarżony został poddany badaniu stanu trzeźwości urządzeniem elektronicznym. Badanie wykonane o godz. 15:14 dało wynik negatywny

na obecność alkoholu w wydychanym powietrzu. Dokonano także oględzin zwłok pokrzywdzonego oraz miejsca zdarzenia.

Przeprowadzone badania chemiczno-toksykologiczne próbek krwi i moczu pobranych ze zwłok pokrzywdzonego nie wykazały obecności obcych związków. Analiza próbki krwi pokrzywdzonego na zawartość alkoholu etylowego nie wykazała obecności alkoholu etylowego.

W opinii w sprawie stanu technicznego samochodu ciężarowego marki M. (...) o nr rej. (...) z dnia 12 września 2016r. wskazano, iż badany samochód w chwili powstania wypadku i po jego powstaniu posiadał sprawne technicznie: układ kierowniczy, hamulcowy, zawieszenie, ogumienie i oświetlenie, a stan powyższych układów nie miał wpływu na zaistnienie ani przebieg wypadku. Badany pojazd jest technicznie sprawny. Stan techniczny przedstawionego do badania pojazdu w przedmiotowym zdarzeniu nie miał wpływu na zaistnienie ani przebieg przedmiotowego wypadku.

W opinii biegłych z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych oraz z zakresu transportu z dnia 3 sierpnia 2017r. wskazano, iż bezpośrednią przyczyną wypadku była jazda samochodem z szybami niezamocowanymi do stojaka. Nie można natomiast stwierdzić przyczynienia się pokrzywdzonego do zaistnienia zdarzenia.

W kolejnej opinii wydanej przez biegłych z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych oraz z zakresu transportu podano, iż klamra pasa widoczna na zdjęciu nr 47 z karty nr 41 przedstawia pas mocujący w fazie niezapiętej. Położenie odłamków szkła po stronie lewej samochodu związane jest z jego gwałtownym zatrzymaniem. Różnica między hałasami upadających szyb po stronie lewej i prawej wynika z warunków upadku tych szyb.

Oskarżony **P. P.** ma 57 lat, jest żonaty, nie posiada nikogo na utrzymaniu. Oskarżony posiada wykształcenie zawodowe, z zawodu jest kierowcą-mechanikiem pojazdów samochodowych. Jest zatrudniony w (...) jako kierowca z wynagrodzeniem miesięcznym w kwocie 3.700 zł miesięcznie. Oskarżony jest właścicielem samochodu marki A. rok prod. 2002. Oskarżony nie był karany za przestępstwa.

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie następujących dowodów:

-w części wyjaśnień oskarżonego P. P. (k. 176-177, 255-256, 282-283, 290-291, 370, 406-408, 461 w zw. z k. 135-137),

-zeznań świadków: Z. M. (k. 245-247 w zw. z k. 21-22), J. C. (k. 215-216 w zw. z k. 24-25), M. S. (k. 247 w zw. z k. 30-31), K. K. (k. 460 w zw. z k. 48-49), D. Z. (k. 215, 417-418 w zw. z k. 56-57), H. M. (k. 214-215, 417 w zw. z k. 127-129), R. P. (k. 480-481), K. Z. (k. 496-497),

-zebranych w sprawie dokumentów: notatki urzędowej (k. 6-7), protokołu z przebiegu badania stanu trzeźwości urządzeniem elektronicznym (k. 8), karty medycznych czynności ratunkowych (k. 9), kserokopii wizy i paszportu (k. 10-11), umowy zlecenie (k. 12), karty szkolenia wstępnego w dziedzinie bhp (k. 13), protokołu oględzin miejsca (k. 14-16), protokołu zewnętrznych oględzin zwłok na miejscu ich znalezienia (k. 17-20), protokołu oględzin zewnętrznych i sekcji zwłok (k. 33-37), materiału pogładowego (k. 38-43), orzeczenia lekarskiego (k. 44), kserokopii dowodu rejestracyjnego (k. 45), informacji o pasach transportowych (k. 46), decyzji o nadaniu uprawnień budowlanych (k. 47), odpisu protokołu oględzin miejsca (k. 50-51), protokołu zewnętrznych oględzin zwłok na miejscu ich znalezienia (k. 52-54), umowy o pracę (k. 59), pisma Państwowej Inspekcji Pracy wraz z załącznikami (k. 70-97), karty karnej (k. 345, 444), dokumentacji fotograficznej (k. 451-454),

-opinii: opinii do protokołu oględzin zewnętrznych i sekcji zwłok z dnia 9 sierpnia 2016r. (k. 55), opinii w sprawie stanu technicznego samochodu ciężarowego marki M. (...) o nr rej. (...) z dnia 12 września 2016r. (k. 60), opinii biegłego w dziedzinie kryminalistyczno-technicznej rekonstrukcji wypadków drogowych z dnia 31 października 2016r. (k. 99-123), ustnej opinii uzupełniającej biegłego M. Ś. (k. 124-126), opinii biegłych z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych oraz z zakresu transportu z dnia 3 sierpnia 2017r. (k. 223-232), ustnej opinii uzupełniającej biegłego W. K. (k. 256-258, 283-288, 291, 367-371, 406-409), opinii biegłych z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych oraz

z zakresu transportu z dnia 3 sierpnia 2017r. (k. 293-297), ustnej opinii uzupełniającej biegłej J. O. (k. 367-370, 408-409, 460).

Oskarżony **P. P.** nie przyznał się do stawianego mu zarzutu, a w trakcie przesłuchania w postępowaniu przygotowawczym podał, iż jest przekonany o tym, że dobrze zabezpieczył ładunek i nie potrafi wytłumaczyć dlaczego pasy zabezpieczające szyby odpięły się. Na pierwszej rozprawie przed Sądem oskarżony odmówił składania wyjaśnień, natomiast w trakcie toczącego się postępowania sądowego, oskarżony sukcesywnie składał wyjaśnienia, uzupełniając je i odnosząc się do przeprowadzanych dowodów, głównie do sporządzonych przez biegłych opinii. Właśnie z uwagi na wnioski wynikające z wydanych ekspertyz, wyjaśnienia oskarżonego nie mogą zostać uznane za wiarygodne. Jak wykazano bowiem, szyby, które w dniu zdarzenia były przewożone na skrzyni ładunkowej samochodu przez oskarżonego nie były zabezpieczone pasami do tego przeznaczonymi, a w wyniku zjeżdżania samochodem z krawężnika i powstałym w wyniku tego zakolysaniem pojazdu, nieprzybite szyby spadły na stojącego obok samochodu po prawej stronie pokrzywdzonego, przygniatając go i powodując u niego obrażenia, które przyczyniły się do jego nagłego zgonu. Wykazano, że to właśnie jazda samochodem z szybami niezamocowanymi do stojaka była bezpośrednią przyczyną wypadku. Nie można natomiast stwierdzić przyczynienia się pokrzywdzonego do zaistnienia zdarzenia.

Wyjaśnienia **P. P.**, dobierane koniunkturalnie w miarę toczącego się postępowania karnego były wykrętne, a w ocenie Sądu, ich treść świadczy o tym, iż oskarżony chciał tym samym uniknąć odpowiedzialności karnej za popełniony czyn, tj. naruszenie przez niego w dniu zdarzenia przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym i niezabezpieczenie w sposób prawidłowy przewożonego ładunku, co przyczyniło się do śmierci pokrzywdzonego.

Za wiarygodne Sąd uznał zeznania **Z. M., J. C., M. S., K. K., D. Z. oraz H. M.**. Zeznania te jednak nie wnosiły do sprawy żadnych istotnych okoliczności, na podstawie których Sąd mógłby czynić ustalenia faktyczne, gdyż żadna ze w/w osób nie była naocznyim świadkiem zdarzenia, a przybyli oni na miejsce już po fakcie, kiedy to szyby spadły z samochodu i przygniotły pokrzywdzonego. O tym co się wydarzyło słyszeli jedynie od oskarżonego, bądź siebie nawzajem.

Nie było podstaw, aby odmówić wiarygodności świadkom **R. P. i K. Z.**, funkcjonariuszom Policji, którzy zjawili się na miejscu zdarzenia po zaistnieniu wypadku, w wyniku którego śmierć poniósł **S. B.**. Z zeznań świadków wynika, iż nikt nie dotykał pasów zabezpieczających ładunek, natomiast pasy te były rozpięte. Funkcjonariusz **R. P.** podał, iż niemożliwym jest, aby klamry i pasy rozpięły się w wyniku przewrócenia się ładunku. Ponieważ po przyjeździe na miejsce pasy i klamra były rozpięte, a nikt ich nie dotykał, musiały one być rozpięte również w momencie zdarzenia, tj. przewożenia szyb na pace samochodu. Zeznania świadków wzajemnie ze sobą korelowały, były także zgodne z notatką urzędową sporządzoną w dniu zdarzenia oraz z wnioskami opinii biegłych **W. K. i J. O.**

Sąd nie miał też podstaw by kwestionować prawdziwość i rzetelność opinii: opinii do protokołu oględzin zewnętrznych i sekcji zwłok z dnia 9 sierpnia 2016r., opinii w sprawie stanu technicznego samochodu ciężarowego marki **M. (...)** o nr rej. (...) z dnia 12 września 2016r., opinii biegłego w dziedzinie kryminalistyczno-technicznej rekonstrukcji wypadków drogowych z dnia 31 października 2016r., ustnej opinii uzupełniającej biegłego **M. Ś.**, opinii biegłych z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych oraz z zakresu transportu z dnia 3 sierpnia 2017r., ustnej opinii uzupełniającej biegłego **W. K.**, opinii biegłych z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych oraz z zakresu transportu z dnia 3 sierpnia 2017r., ustnej opinii uzupełniającej biegłej **J. O.**

Szczególne znaczenie dla niniejszej sprawy miały opinie wydane przez biegłych **W. K. i J. O.**. Wynika z nich bowiem, iż bezpośrednią przyczyną wypadku była jazda samochodem z szybami niezamocowanymi do stojaka. Nie można natomiast stwierdzić przyczynienia się pokrzywdzonego do zaistnienia zdarzenia. Klamra pasa widoczna na zdjęciu nr 47 z karty nr 41 przedstawia pas mocujący w fazie niezapiętej. Położenie odłamków szkła po stronie lewej samochodu związane jest z jego gwałtownym zatrzymaniem. Różnica między hałasami upadających szyb po stronie lewej i prawej wynika z warunków upadku tych szyb. Biegli wskazali, iż aby ładunek był prawidłowo zabezpieczony powinien być przymocowany do stojaka, a stojak do przestrzeni ładunkowej samochodu. Na zdjęciu 1 (k. 38 akt) widoczne są uszy

na stojaku w jego górnej części, które również służą do zamocowania. Są to cztery uszy, na które należało przewlec ten pas. W niniejszym przypadku pas ten był przewleczony tylko na dole stojaka, co świadczy o tym, że próbowano zabezpieczyć jedynie sam stojak na przestrzeni ładunkowej zamiast zabezpieczyć przewożony towar. Zabezpieczając szyby pasami stosuje się różnego rodzaju zabezpieczenia, np. maty gumowe, z uwagi na kruchość szkła. Na zdjęciach dowodowych nie ma żadnego przedmiotu świadczącego o tym, że dodatkowo zabezpieczono górne krawędzie tych szyb przed kontaktem z pasem i że w ogóle kontakt szyb z pasem był. Z opinii jednoznacznie wynika, iż nie ma żadnego dowodu na to, że szyby były zabezpieczone na stojaku, co pozwala na wysunięcie wniosków, iż ładunek nie został w ogóle zabezpieczony.

Dokumenty zebrane w sprawie Sąd ocenił jako wiarygodne i w pełni przydatne dla rozstrzygnięcia. Zostały one sporządzone przez uprawnione do tego podmioty, w przepisanej formie, strony nie kwestionowały ich prawdziwości, a Sąd nie miał podstaw by czynić to z urzędu.

Sąd zważył co następuje:

Oskarżony P. P. stanął pod zarzutem tego, że w dniu 27 czerwca 2016 roku w S. na parkingu przy Centrum Handlowym (...) kierując pojazdem osobowym marki M. (...) nr rej. (...) naruszył nieumyślnie zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym w ten sposób, że nie zabezpieczył odpowiednio ładunku szyb na stojaku znajdującym się na skrzyni ładunkowej pojazdu, nie upewnił się czy ładunek szkła jest prawidłowo zabezpieczony przed zmianą położenia oraz czy urządzenia służące do mocowania ładunku są zabezpieczone przed rozluźnieniem się, swobodnym zwisaniem lub spadnięciem podczas jazdy, które to szyby podczas manewru cofania zsunęły się ze skrzyni ładunkowej przygniatając podbiegającego do pojazdu S. B. przez co spowodował wypadek, w którym S. B. na rozległych obrażeń klatki piersiowej poniósł śmierć na miejscu, tj. czynu z art. 177 § 2 k.k.

Po przeprowadzeniu postępowania dowodowego w niniejszej sprawie Sąd zmienił treść zarzutu stawianego oskarżonemu, uznając go za winnego tego, że w dniu 27 czerwca 2016 roku około godz. 13 na terenie (...) S. przy ul. (...) w S., naruszył umyślnie zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego określone w art. 3 ust. 1 i art. 61 ust. 3 Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym ((Dz.U. Nr 98, poz. 602), tj. z dnia 9 października 2018 r. (Dz.U. z 2018 r. poz. 1990)), gdyż będąc kierowcą pojazdu M. (...) nr rej. (...), nie zachował szczególnej ostrożności i nie zabezpieczył prawidłowo, przewożonego na skrzyni ładunkowej ładunku w postaci tafli szklanych przed zmianą ich położenia, w wyniku czego podczas manewrowania pojazdem przewożone szyby spadły ze skrzyni ładunkowej i przygniotły znajdującego się przy pojeździe S. B., który w wyniku przygniecenia doznał rozległych obrażeń klatki piersiowej, których następstwem była jego śmierć, tj. przestępstwa z art. 177 § 2 k.k.

Odpowiedzialności za przestępstwo z art. 177 § 2 k.k. podlega ten, kto naruszając chociażby nieumyślnie zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, powoduje nieumyślnie wypadek komunikacyjny, w którym inna osoba ponosi śmierć lub doznaje ciężkiego uszczerbku na zdrowiu. Czynność sprawcza omawianego przestępstwa polega na naruszeniu zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym oraz na wystąpieniu skutku w postaci w/w uszczerbku na zdrowiu ofiary wypadku lub jej śmierci.

Wymaga podkreślenia, iż naruszenie przez uczestnika ruchu drogowego przepisów w ruchu na drogach lub zasad bezpieczeństwa tego ruchu pociąga za sobą odpowiedzialność karną sprawcy tylko wtedy, gdy pomiędzy tym naruszeniem a skutkiem warunkującym odpowiedzialność karną istnieje związek przyczynowy. Związek ten musi mieć charakter bezpośredni, tzn., iż czyn sprawcy musi być, jeżeli nie wyłączną, to w każdym bądź razie wystarczającą przyczyną powstania skutku przestępczego.

Od strony podmiotowej jest to przestępstwo nieumyślne, jednakże naruszenie zasad bezpieczeństwa może nastąpić zarówno umyślnie, jak nieumyślnie. Obowiązkiem Sądu jest przy tym stwierdzenie, czy naruszenie przez sprawcę zasad bezpieczeństwa w ruchu było umyślne czy nieumyślne (tak m. in. Sąd Najwyższy w postanowieniu z dnia 29 kwietnia 1997 r., sygn. V KKN 255/96, OSNKW 1997 z. 7-8 poz. 60 z glosą aprobującą R. Kmieciaka, publ. w OSP z 1997 z. 12 p. 234). Umyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa zachodzi wtedy, gdy sprawca świadomie postępuje wbrew

zakazom lub nakazom, nieumyślne zaś, gdy dokonanie określonego manewru jest wynikiem błędnej oceny sytuacji istniejącej w ruchu (wyrok SN z dnia 19 października 1976 r., Rw 273/76, OSNKW 1976, nr 12, poz. 153).

Z przepisu art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym wynika, iż uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca 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 spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę. Przez działanie rozumie się również zaniechanie.

Natomiast art. 61 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym wskazuje, że ładunek umieszczony na pojeździe powinien być zabezpieczony przed zmianą położenia lub wywoływaniem nadmiernego hałasu. Nie może on mieć odrażającego wyglądu lub wydzielać odrażającej woni.

Odnosząc powyższe uwagi ogólne do realiów niniejszej sprawy, uznać należało, iż analiza materiału dowodowego zgromadzonego w niniejszej sprawie pozwala na kategoryczne stwierdzenie, że oskarżony P. P. swoim zachowaniem wyczerpał znamiona zarzucanego mu przestępstwa z art. 177 § 2 k.k., do czego doszło poprzez umyślne naruszenie przez niego w/w przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym. Jako uczestnik ruchu oskarżony nie zachował szczególnej ostrożności, doprowadzając do zaistnienia zagrożenia bezpieczeństwa. Niewątpliwie do takiego zagrożenia doszło, co nastąpiło poprzez niezastosowanie się przez oskarżonego do naczelných zasad ruchu drogowego. Pomimo wieloletniej praktyki i wiedzy w jaki sposób należy zabezpieczać szyby na stojaku umieszczonym na skrzyni ładunkowej pojazdu, oskarżony zaniechał tego obowiązku, naruszając tym samym przepisy art. 3 ust. 1 i art. 61 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym. Oskarżony chciał przejechać jedynie krótki odcinek, tak, aby skrócić pracownikom dystans do pokonania w czasie noszenia zdemontowanych szyb. Ponieważ odcinek ten był krótki, oskarżony w ogóle nie zabezpieczył pasami transportowymi szyb, które zostały już umieszczone na pace pojazdu, a było ich łącznie 15 (12 sztuk z prawej strony i 3 sztuki z lewej strony). Jedna szyba ważyła około 56 kg. Pokrzywdzony natomiast stał tuż przy pojeździe, gdyż z uwagi na natychmiastowe spadnięcie na niego szyb z paki – gdyby stał w większej odległości – nie zdążyłby w przeciągu sekundy podbiec do samochodu. S. B. znajdował się z prawej strony pojazdu, po której znajdowało się 12 szyb o łącznej wadze przekraczającej 600 kg. Szyby te spadając, przygniotły pokrzywdzonego, powodując powstanie u niego rozległych obrażeń klatki piersiowej, które w konsekwencji przyczyniły się do zgonu mężczyzny. Niewątpliwie, gdyby przewożone szyby były zabezpieczone prawidłowo, nie spadłyby one ze stojaka w czasie jazdy samochodem. Podkreślić należy, iż oskarżony zjeżdżał z krawężnika, co spowodowało zachwianie pojazdu. W pierwszej kolejności zjechało lewe koło, co przyczyniło się do tego, że szyby umieszczone z lewej strony auta spadły na ziemię w pierwszej kolejności, zaś dopiero po chwili spadek szyb wystąpił po prawej stronie. Zebrany materiał dowodowy, w szczególności w postaci obszernych i szczegółowych opinii, zarówno pisemnych, jak i ustnych, biegłych z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych oraz z zakresu transportu – w których to biegli w sposób dokładny przeanalizowali wszystkie okoliczności sprawy – wskazuje, iż P. P. świadomie nie zapiął pasów przeznaczonych do zabezpieczania przewożonego ładunku na stojaku, w przeciwnym razie bowiem do wypadku nie doszłoby.

Nie ma wątpliwości, iż między zachowaniem oskarżonego a skutkiem w postaci wypadku istnieje związek przyczynowy. Gdyby bowiem P. P. nie naruszył wyżej wymienionych przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym, do wypadku nie doszłoby. Analizując dalsze znamiona czynu zarzucanego oskarżonemu, niepodważalną w ocenie Sądu jest okoliczność, iż obrażenia odniesione przez pokrzywdzonego były efektem naruszenia w/w przepisów przez oskarżonego. Nie ulega więc wątpliwości, iż również to znamię przestępstwa z art. 177 § 2 k.k. zostało spełnione.

Konkludując, zebrane w sprawie dowody wskazują na to, iż P. P. w dniu 27 czerwca 2016 roku doprowadził do wypadku drogowego, w wyniku którego S. B. poniósł śmierć.

Wymierzając oskarżonemu karę, Sąd kierował się ustawowymi dyrektywami wymiaru kary z art. 177 § 2 k.k., a także wskazówkami z art. 53 k.k. oraz art. 115 § 2 k.k., dbając jednocześnie by kara spełniła zarówno cele prewencji

indywidualnej (wychowawcze i zapobiegawcze), jak i prewencji generalnej rozumianej jako kształtowanie prawnej świadomości społeczeństwa.

Sąd wziął pod uwagę następujące okoliczności obciążające:

- naruszenie podstawowych przepisów ruchu drogowego,
- nieodwracalne skutki dla pokrzywdzonego oraz jego rodziny – naruszenie podstawowych zasad ruchu drogowego poprzez niezabezpieczenie przewożonego ładunku w postaci szyb przerwało bezpowrotnie życie S. B., męża i ojca dwojga dzieci,

jak i okoliczności łagodzące:

- dotychczasową niekaralność za przestępstwa.

Mając na uwadze powyższe, Sąd uznał za odpowiednie wymierzenie kary 1 roku pozbawienia wolności. Niższa kara byłaby w ocenie Sądu zbyt łagodna, przede wszystkim ze względu na wagę naruszonych przez oskarżonego obowiązków oraz rozmiar skutków dla pokrzywdzonego i jego rodziny. Nadto, Sąd miał na uwadze, iż łagodniejsza kara mogłaby zostać odebrana w społeczeństwie jako nadmierna pobłażliwość dla łamania przepisów ruchu drogowego i nieprzestrzegania bezpieczeństwa wymaganego w warunkach prowadzonych prac budowlanych. Tym bardziej, że – co pokazują statystyki, kierowcy dość wybiórczo podchodzą do przepisów, usprawiedliwiając ich łamanie – np. pośpiechem.

Sąd nie uznał przy tym za zasadne skorzystanie z dobrodziejstwa warunkowego zawieszenia wykonania kary pozbawienia wolności. Zgodnie z przepisem art. 69 § 1 i 2 k.k. Sąd może warunkowo zawiesić wykonanie kary pozbawienia wolności orzeczonej w wymiarze nieprzekraczającym roku, jeżeli sprawca w czasie popełnienia przestępstwa nie był skazany na karę pozbawienia wolności i jest to wystarczające dla osiągnięcia wobec niego celów kary, a w szczególności zapobieżenia powrotowi do przestępstwa. Zawieszając wykonanie kary, sąd bierze pod uwagę przede wszystkim postawę sprawcy, jego właściwości i warunki osobiste, dotychczasowy sposób życia oraz zachowanie się po popełnieniu przestępstwa. Co prawda oskarżony do tej pory nie był karany za przestępstwa, a jest osobą dojrzałą, prowadzącą ustabilizowany tryb życia, pracującą w firmie (...) przez okres 20 lat i dotychczas nie doprowadził do żadnego wypadku w czasie pracy. Warunki osobiste oskarżonego wskazują, iż nie jest on sprawcą zdemoralizowanym, a w dniu zdarzenia nie znajdował się pod wpływem alkoholu, jednakże zważywszy na wagę naruszonych przez niego dóbr prawnych, a także tragiczne konsekwencje zdarzenia oraz wysoki stopień społecznej szkodliwości czynu P. P., w ocenie Sądu, zasadnym jest wymierzenie bezwzględnej kary pozbawienia wolności. Tak wymierzona kara spełnia cele nie tylko prewencji indywidualnej, stanowiąc odpowiednią odpłatę za spowodowanie śmiertelnego wypadku, ale kara pozbawienia wolności orzeczone bez warunkowego zawieszenia jej wykonania wypełni również cele prewencji ogólnej, stanowiąc przestrożę dla wszystkich kierujących pojazdami, w szczególności pojazdami ciężarowymi.

W oparciu o przepis art. 42 § 1 k.k. oraz art. 43 § 3 k.k. Sąd wymierzył wobec oskarżonego środek karny w postaci zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na okres 3 lat, jednocześnie nakładając na oskarżonego obowiązek zwrotu dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdu w postaci prawa jazdy. Waga naruszonych przez oskarżonego obowiązków nakazuje uznać, że koniecznym jest wyeliminowanie go przez pewien okres z ruchu drogowego celem zapewnienia bezpieczeństwa innym uczestnikom, a także by w społeczeństwie utwierdziło się przekonanie, że organy wymiaru sprawiedliwości natychmiast reagują na każdy przypadek złamania prawa i stosują adekwatne sankcje przewidziane przepisami. Działanie oskarżonego, naruszające zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, spowodowało nieodwracalną szkodę w postaci śmierci pokrzywdzonego, a jedyną przyczyną było naruszenie przepisów przez oskarżonego.

Na podstawie art. 43b k.k. Sąd orzekł podanie wyroku do publicznej wiadomości poprzez wywieszenie go na okres 6 miesięcy na tablicy ogłoszeń w budynku Urzędu Miasta P. Wydział Spraw Obywatelskich i Upoważnień Komunikacyjnych oraz Starostwa Powiatowego w P. Wydział Komunikacji i (...). Orzeczenie tego środka jest,

zdaniem Sądu, w niniejszej sprawie celowe, gdyż wynika z potrzeby społecznego oddziaływania skazania, przede wszystkim ustrzeżenia innych kierowców przed popełnianiem podobnych przestępstw i utwierdzeniem społeczeństwa w absolutnej konieczności przestrzegania przepisów drogowych, których łamanie często kończy się tragicznymi, jak w niniejszej sprawie, konsekwencjami.

O kosztach, Sąd orzekł w pkt. 4, mając na uwadze ustawowe zasady ponoszenia kosztów postępowania przez oskarżonego. Brak było, w ocenie Sądu, podstaw do zwolnienia z tego obowiązku P. P..

/-/ SSR Robert Grześ