

Sygn. akt VI W 1821/12

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 15 listopada 2013 roku.

Sąd Rejonowy dla Wrocławia - Śródmieścia VI Wydział Karny w składzie:

Przewodniczący SSR Wojciech SAWICKI

Protokolant Aleksandra DZIAŁAK

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 08 listopada 2013 roku,

sprawy przeciwko **W. (...)**

synowi M. i J.,

urodzonemu (...) we W.,

obwinionego o to, że:

w dniu 16 kwietnia 2012 roku około godziny 11:50 we W. kierując tramwajem linii nr „8” (nr wozu (...) oraz (...)) jechał torowiskiem ul. (...) od strony Mostu U. w kierunku ul. (...) i na wysokości nr 2, na łuku drogi, w czasie wykonywania manewru omijania, nie zachował bezpiecznego odstępów od omijanego pojazdu, w wyniku czego zderzył się z samochodem osobowym m-ki T. (...) (W. (...)), którego kierujący jechał w tym samym kierunku i zatrzymał się z przyczyn wynikłych z ruchu; czynem swoim spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym;

tj. o wykroczenie z art. 86§1 kw w zw. z art. 23 ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym:

I. uznaje obwinionego W. (...) za winnego popełnienia zarzucanego mu czynu opisanego w części wstępnej wyroku, tj. za winnego wykroczenia z art. 86§1 kw i za to na podstawie art. 86§1 kw wymierza mu karę grzywny w wysokości 300 (trzystu) złotych;

II. zwalnia obwinionego od ponoszenia kosztów postępowania, zaliczając je na rachunek Skarbu Państwa, w tym zwalnia go od opłaty.

UZASADNIENIE

W toku przewodu sądowego ustalono następujący stan faktyczny:

W dniu 16 kwietnia 2012 roku około godziny 11:50 we W. na ulicy (...) za zjazdem z Mostu U., tj. na wysokości skrzyżowania z ulicą (...), doszło do kolizji drogowej z udziałem tramwaju linii „8” (nr wozów (...) i (...)) kierowanego przez obwinionego W. S. oraz samochodu osobowego marki T. (...) o nr rej. (...) kierowanego przez pokrzywdzonego N. P.. Ustalono, iż kierujący samochodem T. zatrzymał się na ulicy (...) za zjazdem z Mostu U. z przyczyn wynikłych w ruchu, tj. w rzędzie pojazdów stojących na czerwonym świetle przed skrzyżowaniem z ulicą (...) oraz w miejscu, gdzie szyny tramwajowe przebiegają po łuku w prawo – nie potwierdzono natomiast, aby N. P. w krytycznym czasie najechał kołami lewego boku na powierzchnię wyłączoną oznaczoną znakiem drogowym poziomym P-21 (gdzie biegnie torowisko tramwajowe) i aby w ten sposób uniemożliwił przejazd pojazdowi szynowemu. Ustalono także, iż kierujący tramwajem poruszał się Mostem U. w tym samym kierunku ruchu (tj. od strony ulicy (...)) i przy zjeździe z Mostu U. użył sygnału dźwiękowego – nie potwierdzono natomiast, jakoby W. S. zatrzymał pojazd szynowy przed kolizją z samochodem T.. Tak samo nie potwierdzono, jakoby przed kolizją kierujący samochodem T. zmienił swoją lokalizację, tj. jakoby odjechał on od torowiska w stronę prawej krawędzi jezdni. Ustalono natomiast, iż obwiniony

wskutek błędów w technice jazdy (tj. wskutek błędnej oceny odstępów wymaganego do bezpiecznego ominięcia drugiego pojazdu oraz nieuwzględnienia faktu zachodzenia tramwaju podczas jazdy po łuku torowiska tramwajowego), a także wskutek niezachowania należytej ostrożności (przejawiającego się brakiem obserwacji samochodu T. w trakcie omijania tegoż pojazdu) doprowadził do kolizji obydwu pojazdów – pierwszy wóz tramwaju tylnym słupkiem trzecich drzwi uderzył w tylne lewe naroże samochodu T. powodując jego uszkodzenie. Ustalono także, że w momencie kolizji pojazd kierowany przez N. P. stał w miejscu i nie zmieniał swojej lokalizacji – ponadto wykluczono możliwość przypadkowego stoczenia się samochodu T. w momencie, gdy był omijany przez tramwaj oraz wykluczono także możliwość przyczynienia się N. P. do zaistnienia zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

(dowód: zeznania świadka N. P., karty 39-40 i 99 akt; częściowo zeznania świadka D. B., karty 72-73 akt; częściowo wyjaśnienia obwinionego, karty 9 i 37-38 akt; także: policyjna notatka urzędowa, karta 3 akt; notatka służbowa Centrali (...) Spółka z o.o. we W., karta 5 akt; szkic sytuacyjny wykonany przez obwinionego, karta 10 akt; dokumentacja fotograficzna z Wydziału Ruchu Drogowego K. we W. na płycie CD-R, karta 18 akt; dokumentacja fotograficzna z (...) Spółka z o.o. we W. na płycie CD-R, karta 59 akt; plan organizacji ruchu w miejscu zdarzenia, karta 44 akt oraz ustalenia zawarte w pisemnej opinii biegłego sądowego D. K. z dnia 23 czerwca 2013 roku, karty 76-86 akt i ustna uzupełniająca opinia biegłego sądowego przedstawiona na ostatnim terminie rozprawy, karta 99 akt)

Jeżeli przyjąć zgodnie z wersją kierującego tramwajem, iż kierujący T. wykonał manewr cofania w kierunku torowiska tramwajowego w czasie, gdy był już omijany przez tramwaj, należałoby stwierdzić, iż stan zagrożenia i sytuację kolizyjną wytworzył kierujący T., nie ustępując pierwszeństwa oraz powodując zajechanie drogi tramwajowi. Kierujący tramwajem w tej wersji nie miał możliwości uniknięcia kolizji.

Jeżeli przyjąć, iż zdarzenie miało przebieg opisany przez kierującego T. (...) to wówczas stan zagrożenia oraz sytuację kolizyjną wytworzyłby wyłącznie kierujący tramwajem, nie zachowując bezpiecznego odstępów od omijanego samochodu T. oraz doprowadzając do zderzenia z tym pojazdem. Zachowanie kierującego T. powodowało w tej wersji utrudnienie w ruchu tramwaju, jednak patrząc pod względem technicznym nie tworzyło bezpośredniego zagrożenia dla kierującego tramwajem (...).

Oceniając powyższe warianty pod względem technicznym należy stwierdzić, iż wersja przebiegu zdarzenia opisana przez kierującego T. jest technicznie możliwa, logiczna i odpowiada jej topografia drogi oraz warunki techniczne ruchu tramwaju w czasie skrętu - bezpośrednią przyczyną kolizji w tej wersji byłby najprawdopodobniej błąd popełniony przez kierującego tramwajem podczas oceny odstępów wymaganego do ominięcia (...) (...) oraz opisywany przez kierującego tramwajem brak obserwacji T. podczas omijania (...) wersja przebiegu kolizji opisana przez kierującego tramwajem wymagałaby cofnięcia T. z włączeniem wstecznego biegu w czasie, gdy samochód ten był już omijany przez tramwaj i dla kierującego T. widoczny, co zdaniem biegłego sporządzającego niniejszą opinię wydaje się zupełnie nielogiczne.

(dowód: wnioski z badań zawarte w pisemnej opinii biegłego sądowego D. K. z dnia 23 czerwca 2013 roku, karty 85-86 akt)

W. S. pracuje jako motorniczy w (...) Spółka z o.o. we W., osiągając miesięczny dochód w wysokości około 2.000 złotych. Stan rodzinny - żonaty, bez osób na utrzymaniu. Obwiniony nie był dotychczas karany sądownie za przestępstwa ani też nie był karany za wykroczenia drogowe w postępowaniu mandatowym.

(dowód: dane osobo - poznawcze, karta 37 akt; informacja z Krajowego Rejestru Karnego, karta 12 akt; informacja z ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego, karta 13 akt)

W. S. na każdym etapie postępowania konsekwentnie nie przyznawał się do zarzucanego mu wykroczenia – aczkolwiek obwiniony ani razu nie zakwestionował [bardzo istotnej] okoliczności, iż do przedmiotowej kolizji doszło w miejscu, gdzie szyny tramwajowe przebiegają po łuku w prawo.

Podczas przesłuchania w toku czynności wyjaśniających W. S. zaznaczył, iż w miejscu zdarzenia torowisko tramwajowe objęte jest znakiem drogowym poziomym P-21, tj. powierzchnia wyłączona i prawa szyna „jest oddzielona pojedynczą, szeroką linią ciągłą”. Według obwinionego wszystkie pojazdy stojące w rzędzie przed sygnalizatorem „stały przy tej linii ciągłej nie przekraczając jej”, natomiast jedynym pojazdem stojącym bliżej torowiska był samochód T.. Ponadto według obwinionego pojazd ten „stał na linii ciągłej, dotykając lewymi kołami prawej szyny torowiska”. Widząc zaistniałą sytuację W. S. miał zatrzymać tramwaj i dać kierującemu samochodem T. „sygnały świetlne i dźwiękowe”, po czym N. P. „zjechał przodem w prawo” umożliwiając mu przejazd. Według obwinionego nie poczuł on momentu kolizji, tylko w prawym zewnętrznym lusterku dostrzegł, że kierujący samochodem (...) wysiadł ze swojego pojazdu. Ponadto według obwinionego gdyby tramwaj najechał na stojący samochód, to „miałbym uszkodzenia na początku tramwaju z prawej strony” (vide: karta 9 akt).

Na pierwszym terminie rozprawy w dniu 18 września 2012 roku W. S. podtrzymał uprzednio składane wyjaśnienia i podkreślił, że na pewno zatrzymał tramwaj po zjechaniu z mostu. Obwiniony zaznaczył także, że w krytycznym czasie był przekonany co do możliwości bezpiecznego przejazdu obu wagonów tramwaju koło samochodu T.. Według obwinionego pojazd kierowany przez N. P. „odjechał od prawej szyny na odległość 30 cm”. Ponadto W. S. przyznał, iż „boczne lusterko tramwaju ustawione jest tak aby obserwować wysiadających pasażerów i nie widziałem samego momentu przejeżdżania obok drugiego pojazdu”. Jednocześnie obwiniony wykluczył możliwość, aby tramwaj przypadkowo zahaczył drugi pojazd i zasugerował możliwość cofnięcia się samochodu T. w czasie omijania go przez tramwaj. W. S. przyznał, że nie poczuł samego momentu kolizji i nie widział momentu, jak kierujący samochodem T. wysiada ze swojego pojazdu. Ponadto obwiniony wprost przyznał, że „podczas skrętu w prawo wóz tramwaju wychodzi bardziej poza torowisko” (vide: karty 37-38 akt).

Sąd Rejonowy zważył, co następuje:

Dokonując wnikliwej oceny zgromadzonego w niniejszej sprawie materiału dowodowego Sąd Rejonowy uznał, iż sprawstwo oraz wina W. S. odnośnie zarzucanego mu wykroczenia są klarowne, jednoznaczne i nie budzą żadnych wątpliwości. W rozpatrywanej sprawie jest oczywistym i bezdyskusyjnym, iż w krytycznym czasie kierujący pojazdem szynowym wykonywał manewr omijania innych stojących pojazdów, a tory tramwajowe na ulicy (...) na wysokości skrzyżowania z ulicą (...) biegły po łuku w prawo – zatem W. S. był bezwzględnie zobowiązany do zachowania bezpiecznego (należytego) odstępu od omijanych pojazdów w rozumieniu art. 23 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym. Ponadto obwiniony jako doświadczony motorniczy musi zawsze mieć świadomość faktu zachodzenia pojazdu szynowego w miejscu, gdzie torowisko tramwajowe nie biegnie prosto. W przekonaniu T. Sądu okoliczności niniejszej sprawy w sposób jednoznaczny świadczą o tym, iż obwiniony w krytycznym czasie jako kierujący wskazanym pojazdem mechanicznym wyczerpał swoim zachowaniem ustawowe znamiona czynu stypizowanego przez ustawodawcę w art. 86§1 Kodeksu wykroczeń, albowiem ewidentnie nie zachował bezpiecznego (należytego) odstępu podczas wykonywania manewru omijania innego uczestnika ruchu drogowego (**co W. S. mimowolnie sam przyznaje**) i doprowadził tym samym do kolizji z samochodem kierowanym przez N. P. – przez to ewidentnie spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Ustalając stan faktyczny w niniejszej sprawie Sąd Rejonowy oparł się przede wszystkim na zeznaniach świadka N. P. oraz na wnikliwych ustaleniach poczynionych przez biegłego sądowego D. K. i innych dowodach z dokumentów. Wyjaśnieniom obwinionego W. T. Sąd dał wiarę wyłącznie co do okoliczności niespornych. Natomiast odrębnej oceny wymagają zeznania świadka D. B..

Analizując osobowe źródła dowodowe Sąd Rejonowy dał wiarę zeznaniom świadka N. P. w całości, albowiem są one logiczne i spójne, zostały złożone spontanicznie oraz korespondują z ustaleniami poczynionymi przez biegłego sądowego. T. Sąd dostrzegł także, iż pokrzywdzony (w przeciwieństwie do obwinionego) nie starał się podkreślić wagi

i znaczenia własnych twierdzeń, ani też celowo „pograżyć” obwinionego swoimi zeznaniami. Ponadto bardzo istotne znaczenie ma okoliczność, iż N. P. jest dla W. S. osobą zupełnie obcą – jest naprawdę dziełem czystego przypadku, iż to właśnie pojazd kierowany przez pokrzywdzonego został najechany przez tramwaj prowadzony przez obwinionego. W przekonaniu Sądu Rejonowego N. P. nie ma żadnego powodu ani interesu w celowym podawaniu okoliczności niezgodnych z prawdą – ponadto biegły sądowy jednoznacznie wykluczył możliwość przypadkowego stoczenia się samochodu T. do tyłu w momencie gdy był on omijany przez tramwaj.

Odnosnie zeznań świadka D. B. – brak jest podstaw do uznania, że wskazany funkcjonariusz Wydziału Ruchu Drogowego K. we W. swoje czynności służbowe na miejscu przedmiotowej kolizji wykonał w sposób nierzetelny, niestaranny bądź też stronniczy. Podkreślić także należy, iż D. B. przybył na miejsce przedmiotowej kolizji wykonując tylko i wyłącznie swoje obowiązki służbowe, a ponadto jest osobą obcą dla uczestników zdarzenia. Jednakże z drugiej strony zważyć należy, iż zeznania D. B. nie mają decydującego znaczenia przy rekonstrukcji stanu faktycznego w niniejszej sprawie – świadek generalnie zasłonił się niepamięcią odnośnie ustaleń poczynionych na miejscu zdarzenia. Ponadto D. B. zupełnie niepotrzebnie wygłaszał na S. rozpraw uszczypliwe uwagi wobec obwinionego.

Analizując wyjaśnienia W. S. Sąd Rejonowy dał wiarę jego twierdzeniom wyłącznie odnośnie okoliczności niespornych. W pozostałym zakresie w przekonaniu T. Sądu wyjaśnienia obwinionego stanowią wyłącznie przyjętą przez jego osobę mało wiarygodną (i mało przekonującą) linię obrony. W. S. sam zdaje się nie dostrzegać oczywistych nielogiczności i sprzeczności w swojej linii obrony; całkowicie niezrozumiałe są zapewnienia obwinionego, że w krytycznym czasie zachował jednak należyłą ostrożność i bezpieczny odstęp od omijanego samochodu T. – w sytuacji, w której w rzeczywistości obwiniony nie widział drugiego pojazdu w lusterku bocznym i nawet nie poczuł momentu kolizji. Wreszcie najbardziej istotny szczegół – podczas całego przewodu sądowego W. S. nie był w stanie logicznie i przekonująco wyjaśnić, dlaczego kierujący samochodem T. miałby w krytycznym czasie wykonać zamierzony manewr cofania mając świadomość ryzyka kolizji z przejeżdżającym właśnie w tym momencie obok niego pojazdem szynowym. Teoretycznie jest to możliwe – jednak bardzo mało prawdopodobne w świetle zasad doświadczenia życiowego oraz notoryjności spraw podobnych.

Ze szczególnym uznaniem Sąd Rejonowy podchodzi do pisemnej opinii biegłego sądowego D. K.. W przekonaniu Sędziego Referenta jest ona (wbrew obiekcjom obrońcy obwinionego) wyczerpująca, precyzyjna i dokładna, a biegły sądowy poczynił szczegółowe ustalenia i logicznie je umotywował – dotyczy to zwłaszcza wykonanej przez biegłego sądowego (wręcz drobiazgowej) technicznej analizy przedmiotowej kolizji. Podkreślić w tym miejscu należy, iż D. K. jest doświadczonym oraz uznanym biegłym sądowym z zakresu rekonstrukcji zdarzeń drogowych oraz mechanoskopijnych badań pojazdów – nie ma jednocześnie konieczności powielania obszernych wywodów biegłego w treści niniejszego uzasadnienia. Pozostałe dowody z dokumentów również nie budzą żadnych zastrzeżeń Sądu Rejonowego co do swojej wiarygodności.

Po ocenie całokształtu materiału dowodowego Sąd Rejonowy uznał, iż W. S. swoim zachowaniem w krytycznym czasie jako kierujący wskazanym pojazdem mechanicznym wyczerpał ustawowe znamiona czynu stypizowanego przez ustawodawcę w art. 86§1 Kodeksu wykroczeń. Nie budzi jednak wątpliwości T. Sądu, iż odnośnie przedmiotowego wykroczenia wina W. S. przyjmuje postać winy nieumyślnej, albowiem kierujący wskazanym pojazdem szynowym popełnił to wykroczenie na skutek niezachowania w krytycznym czasie ostrożności wymaganej w danych okolicznościach, mimo iż możliwość popełnienia czynu (tj. spowodowania zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym) ewidentnie mógł przewidzieć – wystarczyło tylko po prostu mieć na uwadze fakt zachodzenia tramwaju na łuku torowiska tramwajowego.

Na stronę przedmiotową wykroczenia z art. 86§1 Kodeksu wykroczeń składają się dwa elementy: niezachowanie należytej ostrożności i jej skutek w postaci zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Przez należyłą ostrożność rozumie się takie zachowanie uczestników ruchu lub innych osób, które – uwzględniając wszystkie istniejące w danym momencie okoliczności – wyłącza (a w każdym bądź razie minimalizuje) możliwość zagrożenia bezpieczeństwa ruchu. Niezachowanie należytej ostrożności przyjmuje zazwyczaj postać nieprzestrzegania zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Stosownie do dyspozycji art. 3 ust. 1 powołanej ustawy Prawo o ruchu drogowym uczestnik ruchu i

inna osoba znajdującą się na drodze są obowiązani zachować ostrożność, albo (gdy ustawa tego wymaga) szczególną ostrożność, przy czym przez działanie rozumie się również zaniechanie. Z takiego ujęcia wynika, że należyta ostrożność to zarówno ostrożność zwykła, jak i szczególna – w sytuacji, w której ustawodawca wymaga jej zachowania. Jest aż nadto oczywistym, że zachowanie bezpiecznego odstępu od pojazdu omijanego jest jednym z elementów zachowania należytej ostrożności w ruchu drogowym. Natomiast drugim elementem wykroczenia z art. 86§1 Kodeksu wykroczeń jest skutek sytuacyjny w postaci spowodowania zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, przy czym nie musi to być skutek rzeczowy w kolizji drogowej bądź wypadku. Zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym nie musi być bezpośrednie, ale musi być realne i konkretne. W rozpatrywanej sprawie nie ulega wątpliwości Sądu, iż obwiniony W. S. swoim zachowaniem w krytycznym czasie spowodował realne i konkretne zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez doprowadzenie do kolizji z pojazdem kierowanym przez N. P. – co naraziło także bezpieczeństwo pasażerów kierowanego przez niego pojazdu szynowego.

Uznając W. S. za winnego popełnienia przedmiotowego wykroczenia Sąd Rejonowy wymierzył obwinionemu karę grzywny w wysokości 300 (trzystu) złotych. Kara ta nie jest nadmiernie surowa, ale jednocześnie w pełni adekwatna do stopnia winy i społecznej szkodliwości czynu. T. Sąd nie widział możliwości orzeczenia łagodniejszej formy kary, ani - tym bardziej - odstąpienia od wymierzenia kary bądź poprzestaniu na zastosowaniu wobec W. S. środków oddziaływania wychowawczego. Taka decyzja Sądu była konieczna. Obwiniony nie wyraził w toku całego postępowania jakiegokolwiek skruchy oraz wdawał się w niepotrzebne dyskusje z biegłym sądowym. Sąd Rejonowy zważył także na nagminność wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji na terenie miasta W.. Uwzględniono ponadto społeczne oddziaływanie oraz cele zapobiegawcze i wychowawcze orzeczonej kary, które mają stanowić adekwatną względem popełnionego czynu represję wobec sprawcy oraz piętnować w oczach społeczeństwa zachowanie, którego obwiniony się dopuścił. Jednocześnie T. Sąd wyraża przekonanie, iż orzeczona kara spełni swoje zadania w zakresie prewencji szczególnej i pomoże zrozumieć W. S. naganność swojego zachowania w krytycznym czasie jako uczestnika ruchu drogowego.

Orzeczenie o kosztach postępowania Sąd oparł o przepis art. 624§1 Kodeksu postępowania karnego uznając, iż aktualna sytuacja osobista i majątkowa obwinionego przemawiają za całkowitym zwolnieniem W. S. od obowiązku ponoszenia kosztów procesu w niniejszej sprawie.