

**Sygn. akt VI W 2270/14**

## WYROK

### W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 04 sierpnia 2015 roku.

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

Przewodniczący SSR Wojciech SAWICKI

Protokolant Dorota DZIEWOŃSKA

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 28 lipca 2015 roku,

sprawy przeciwko **M. K.**

synowi S. i S.,

urodzonemu (...) we W.,

obwinionego o to, że:

w dniu 22 października 2013 roku ok. godz. 19:35 we W. na ul. (...), kierując samochodem m-ki K. (...) o nr rej. (...) podczas zmiany kierunku jazdy na skrzyżowaniu z ul. (...) nie zachował szczególnej ostrożności polegającej na prowadzeniu uważnej obserwacji ruchu odbywającego się na drodze, nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu kierującemu tramwajem linii nr (...) doprowadzając do zderzenia obu pojazdów i ich uszkodzenia, powodując straty w mieniu na szkodę MPK we W., stwarzając zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym,

tj. o wykroczenie z art. 86§1 kw:

I. uznaje obwinionego M. K. 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, po zastosowaniu art. 39§1 i §2 kw, wymierza mu karę nagany;

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 22 października 2013 roku około godziny 19:35 we W. na skrzyżowaniu ulicy (...) z ulicą (...) doszło do kolizji drogowej, w której uczestniczyły: pojazd szynowy (...) Spółka z o.o. we W. (tramwaj linii (...) jadący ulicą (...) w kierunku pętli S.) kierowany przez motorniczego R. D. oraz samochód osobowy marki K. (...) o nr rej. (...) kierowany przez obwinionego M. K. – przy czym pojazd kierowany przez obwinionego w krytycznym czasie poruszał się ulicą (...) od strony ulicy (...) w kierunku ulicy (...) (czyli w tym samym kierunku co pojazd szynowy) i na skrzyżowaniu z ulicą (...) wykonywał manewr skrętu w lewo. Pasażerką wskazanego pojazdu była małżonka obwinionego pani W. K.. Nie wykluczono możliwości, iż obwiniony poruszał się uprzednio ulicą (...) i wjechał na jezdnię ulicy (...) (skręcając w prawo) w momencie, gdy wskazany pojazd szynowy znajdował się jeszcze w okolicach skrzyżowania ulicy (...) z ulicą (...). Tak samo nie potwierdzono, aby bezpośrednio przed kolizją samochód osobowy m-ki K. poruszał się jezdnią ulicy (...) obok pojazdu szynowego. Ustalono natomiast, iż we wskazanym miejscu i czasie M. K. (kierując wskazanym pojazdem) popełnił błąd w technice i w taktyce jazdy polegający na nie prowadzeniu uważnej obserwacji ruchu drogowego na skrzyżowaniu dróg publicznych, tj. obwiniony w momencie przystąpienia

do wykonywania manewru skrętu w lewo z ulicy (...) w ulicę (...) nie upewnił się, w jakiej odległości za nim znajduje się pojazd szynowy i wjechał na torowisko tramwajowe, jednocześnie zatrzymując swój samochód na torze ruchu tramwaju kierowanego przez R. D. – z uwagi na konieczność przepuszczenia innych pojazdów jadących ulicą (...) w przeciwnym kierunku ruchu. Ustalono także, iż w momencie wjechania przez samochód osobowy m-ki K. na torowisko tramwajowe wskazany pojazd szynowy znajdował się w odległości około 28 metrów od miejsca kolizji obydwu pojazdów, poruszając się z prędkością około 28 km/h – przy czym od momentu zatrzymania się przez M. K. w obrębie torowiska tramwajowego do momentu najechania przez tramwaj upłynął okres około dwóch sekund i tym samym nastąpiło zajęcie drogi kierującemu pojazdem szynowym przez kierującego samochodem osobowym. Dlatego też ustalono, iż we wskazanym miejscu i czasie obwiniony jako kierujący samochodem osobowym m-ki K. nie zachował wymaganej szczególnej ostrożności i nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu kierującemu pojazdem szynowym, powodując tym samym zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Z drugiej strony ustalono jednak, iż w krytycznym czasie motorniczy R. D. nie zareagował prawidłowo na powstały stan zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, tj. dopiero po przejechaniu około 10 metrów rozpoczął manewr awaryjnego hamowania tramwaju przy użyciu tzw. hamulców szynowych – przez co pozbawił się możliwości uniknięcia kolizji z samochodem osobowym m-ki K..

W momencie najechania przez pojazd szynowy, samochód kierowany przez obwinionego został odrzucony do przodu i skośnie w lewo z jednoczesnym obrotem wokół osi pionowej w lewo (czyli przeciwnie do ruchu wskazówek zegara), przez co został obrócony przeciwnie do pierwotnego kierunku jazdy – tramwaj kierowany przez R. D. zatrzymał się w odległości około 8 metrów za miejscem zderzenia (pierwszego kontaktu) z samochodem osobowym m-ki K.. Ustalono, iż w wyniku przedmiotowej kolizji zarówno M. K., jak i jego pasażerka W. K. doznali obrażeń ciała, natomiast w samochodzie obwinionego wystąpiły poważne uszkodzenia skupione głównie w obrębie tylnego lewego naroża oraz lewego boku tegoż pojazdu.

***(dowód: zeznania świadka D. B., karty 20 i 109 akt; zeznania świadka R. D., karty 21 i 109 akt; zeznania świadka M. W., karty 27 i 110 akt; zeznania świadka Z. R., karty 55 i 122-123 akt; częściowo zeznania świadka W. K., karty 30 i 109-110 akt; częściowo zeznania świadka M. L., karta 123 akt; częściowo wyjaśnienia obwinionego, karty 69 i 108 akt; także: notatka urzędowa, karta 7 akt; materiały Komisji Wypadkowej MPK wraz z zapisem monitoringu pojazdu szynowego na płycie CD-R, karty 14-17 akt; dokumentacja fotograficzna z miejsca zdarzenia na płycie CD-R, karta 26 akt; opinie sądowo - lekarskie dotyczące obwinionego i jego małżonki, karty 50-51 i 52-53 akt; ustalenia zawarte w pisemnej opinii biegłego sądowego D. K. z dnia 17 lutego 2015 roku, karty 131-143 akt oraz ustna uzupełniająca opinia biegłego sądowego D. K. przedstawiona na ostatnim terminie rozprawy w dniu 28 lipca 2015 roku, karta 153 akt – zapis elektroniczny)***

Stan zagrożenia oraz sytuację kolizyjną wytworzył kierujący samochodem m-ki K., nie zachowując wymaganej szczególnej ostrożności na skrzyżowaniu dróg, nie ustępując pierwszeństwa [przejazdu] oraz powodując zajęcie drogi kierującemu tramwajem. Kierujący tramwajem miałby fizyczne możliwości uniknięcia kolizji, reagując natychmiast w momencie, w którym samochód m-ki K. rozpoczął wjazd na torowisko tramwajowe, jeszcze zanim samochód K. fizycznie się na tym torowisku zatrzymał – reakcję dopiero w momencie zatrzymania samochodu K. należy pod względem technicznym uznać za spóźnioną, czym w efekcie kierujący tramwajem pozbawił się możliwości uniknięcia zderzenia z samochodem K..

***(dowód: wnioski z badań zawarte w pisemnej opinii biegłego sądowego D. K. z dnia 17 lutego 2015 roku, karta 143 akt)***

M. K. z zawodu jest technikiem elektromechanikiem i aktualnie pracuje w Firmie (...) Spółka z o.o. we W. jako specjalista ds. wdrożeń. Stan rodzinny – żonaty, bez osób na utrzymaniu. Obwiniony nie był dotychczas karany sądowo za przestępstwa ani też za wykroczenia drogowe.

**(dowód: dane osobo - poznawcze, karta 107 akt; informacja z Krajowego Rejestru Karnego, karta 70 akt; informacja zawarta we wniosku o ukaranie, karta 3 akt)**

M. K. na każdym etapie postępowania konsekwentnie nie przyznawał się do popełnienia zarzucanego mu wykroczenia – jednakże obwiniony ani razu nie zakwestionował okoliczności, iż w krytycznym czasie podczas wykonywania manewru skrętu w lewo z ulicy (...) w ulicę (...) faktycznie zatrzymał swój pojazd w obrębie torowiska tramwajowego.

Podczas przesłuchania w toku czynności wyjaśniających M. K. oświadczył m.in. „wjeżdżając na to skrzyżowanie zatrzymałem się i udzieliłem pierwszeństwa przejazdu pojazdowi jadącemu z naprzeciwka (...) tramwaju nie było, nie zajechałem mu drogi” (vide: karta 69 akt).

Po otwarciu przewodu sądowego na rozprawie w dniu 15 października 2014 roku obwiniony podtrzymał uprzednio składane wyjaśnienia i sprecyzował, iż w krytycznym czasie „mój postój na torowisku zajął mi kilka - kilkanaście sekund i w tym czasie zdążyłem przepuścić dwa samochody”. Jednocześnie M. K. wprost przyznał, że nie widział tramwaju w momencie, gdy stanął na torowisku tramwajowym i dlatego nie może określić, w jakiej odległości za nim w tym momencie znajdował się pojazd szynowy. Obwiniony podkreślił także, że nie wjechałby na torowisko widząc jadący za nim tramwaj. Ponadto M. K. stwierdził, że dzwonek tramwaju usłyszał „w zasadzie już w momencie kolizji”, a przedtem „patrzyłem się w boczne lusterka dojeżdżając do tego skrzyżowania” (vide: karta 108 akt).

#### **Sąd Rejonowy zważył, co następuje:**

Dokonując wnikliwej oceny zgromadzonego w niniejszej sprawie materiału dowodowego Sąd Rejonowy uznał, iż sprawstwo oraz wina M. K. odnośnie zarzucanego mu wykroczenia są oczywiste i jednoznaczne oraz nie budzą żadnych wątpliwości. W przekonaniu T. Sądu okoliczności niniejszej sprawy w sposób jednoznaczny i klarowny 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 wymaganej szczególnej ostrożności podczas zmiany kierunku jazdy na skrzyżowaniu dróg publicznych (co M. K. mimowolnie sam przyznaje – vide: karta 108 akt) i doprowadził tym samym do zajechania drogi kierującemu wskazanym pojazdem szynowym – przez to ewidentnie spowodował realne i konkretne zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Jednocześnie podkreślić w tym miejscu należy, iż T. Sąd związany jest granicami skargi oskarżyciela publicznego – dlatego niedopuszczalnym byłoby wyrokowanie odnośnie ewentualnego przyczynienia się motorniczego (...) Spółka z o.o. we W. R. D. do spowodowania (we wskazanym miejscu i czasie) stanu zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Ustalając stan faktyczny w niniejszej sprawie Sąd Rejonowy oparł się przede wszystkim na obszernych i wnikliwych ustaleniach poczynionych przez biegłego sądowego D. K. oraz zeznaniach wskazanych świadków. Wyjaśnieniom obwinionego M. T. Sąd dał wiarę wyłącznie odnośnie okoliczności niespornych. Ponadto Sąd Rejonowy uznał, iż opinia biegłego sądowego z zakresu techniki samochodowej i wypadków drogowych M. P. z dnia 12 grudnia 2013 roku (vide: karty 62-65 akt) jest niepełna i jako taka nieprzydatna przy rekonstrukcji stanu faktycznego w niniejszej sprawie – jak słusznie zauważył biegły sądowy D. K., biegły sądowy M. P. przy analizie zapisu monitoringu pojazdu szynowego nie skorelował tegoż zapisu z wykresem prędkości tramwaju, co ma przecież kluczowe znaczenie przy technicznej rekonstrukcji przebiegu przedmiotowej kolizji.

Analizując osobowe źródła dowodowe Sąd Rejonowy dał wiarę zeznaniom świadków D. B., R. D., Z. R. i M. W., albowiem są one logiczne i spójne oraz wzajemnie się potwierdzają i uzupełniają. T. Sąd dostrzegł także, iż wszyscy czterej wskazani świadkowie [także motorniczy pojazdu szynowego] nie starali się podkreślić wagi i znaczenia własnych twierdzeń oraz na S. rozpraw nie przejawiali negatywnych emocji wobec obwinionego. Podkreślić w tym miejscu należy, iż świadek R. D. na rozprawie przyznał uczciwie, iż nie pamięta wszystkich szczegółów przedmiotowej kolizji i nie zwrócił uwagi, skąd samochód osobowy m-ki K. znalazł się na jezdni ulicy (...). Świadek przyznał także, że najpierw użył dzwonka zewnętrznego „gdy zauważyłem, że samochód K. skręca” i następnie rozpoczął hamowanie awaryjne. Mając na uwadze zasady doświadczenia życiowego i notoryjność spraw podobnych jest bardzo

prawdopodobnym, iż w krytycznym czasie (jak słusznie zauważył biegły sądowy D. K.) motorniczy pojazd szynowy faktycznie opóźnił nieznacznie uruchomienie hamulców awaryjnych tramwaju – do ostatniej chwili licząc na zjechanie samochodu osobowego z jego toru jazdy. Ponadto T. Sąd ma z urzędu wiedzę, iż instrukcja zakładowa (...) Spółka z o.o. we W. co do zasady zabrania motorniczym pojazdom szynowych wykonywania manewrów hamowania awaryjnego przy użyciu tzw. hamulców szynowych (z uwagi na potencjalne zagrożenie dla pasażerów) – oczywiście poza stanem wyższej konieczności. Dlatego też nie ma jednoznacznych podstaw do uznania zeznań świadka R. D. za niewiarygodne, natomiast emocjonalne reakcje motorniczego tramwaju bezpośrednio po najechaniu na samochód obwinionego są typowe dla tego rodzaju zdarzeń drogowych – R. D. miał przecież pełną świadomość, że dla kierującego i pasażerki samochodu osobowego m-ki K. całe zdarzenie mogło zakończyć się tragicznie i to on właśnie zostałby obciążony (przynajmniej moralną) odpowiedzialnością za kolejne nieszczęście na drodze. Sąd Rejonowy nie traci także z pola widzenia, iż świadkowie D. B., Z. R. i M. W. są osobami zupełnie obcymi dla uczestników przedmiotowej kolizji – nie mają oni zatem żadnego powodu ani interesu w celowym podawaniu okoliczności niezgodnych z prawdą.

W przekonaniu T. Sądu zeznania świadków W. K. i M. L. nie mają decydującego znaczenia przy rekonstrukcji stanu faktycznego w niniejszej sprawie – choć ich wiarygodność także nie budzi wątpliwości. Małżonka obwinionego nie potrafiła określić, przez jaki okres czasu samochód osobowy marki K. stał w obrębie torowiska tramwajowego bezpośrednio przed kolizją z pojazdem szynowym i gdzie konkretnie znajdował się tramwaj w momencie, gdy mąż zatrzymał się w miejscu tejże kolizji, tj. na skrzyżowaniu ulicy (...) z ulicą (...). Natomiast świadek M. L. jako członek (...) Spółka z o.o. we W. uczciwie przyznał, iż na miejscu zdarzenia oparł się wyłącznie o ustną relację motorniczego tramwaju i nie analizował ani zapisu monitoringu pojazdu szynowego, ani też zapisu rejestratora prędkości typu (...).

Analizując wyjaśnienia M. K. Sąd Rejonowy dał wiarę jego twierdzeniom wyłącznie odnośnie okoliczności niespornych. W pozostałym zakresie w przekonaniu T. Sądu twierdzenia obwinionego stanowią tylko przyjętą przez jego osobę mało przekonującą oraz raczej mało wiarygodną linię obrony. M. K. sam zdaje się nie dostrzegać oczywistych nielogiczności i sprzeczności w swojej linii obrony – jest przecież oczywistym, iż gdyby pojazd szynowy w momencie zatrzymania się samochodu osobowego marki K. na skrzyżowaniu ulicy (...) z ulicą (...) faktycznie znajdował się jeszcze w okolicach skrzyżowania ulicy (...) z ulicą (...) (czyli w odległości znacznie ponad 100 metrów), to z prawdopodobieństwem graniczącym z pewnością do przedmiotowej kolizji w ogóle by nie doszło. Ponadto w toku przewodu sądowego nie przeprowadzono praktycznie żadnego dowodu mogącego świadczyć o niewinności obwinionego lub mogącego budzić jakiegokolwiek wątpliwości odnośnie sprawstwa jego osoby odnośnie przedmiotowego wykroczenia. Jednakże najbardziej istotna jest okoliczność, iż „fundament” linii obrony M. K. stoi w rażącej sprzeczności z ustaleniami poczynionymi przez biegłego sądowego D. K. – zwłaszcza z analizą zapisu monitoringu pojazdu szynowego, skorelowaną z analizą wykresu prędkości tramwaju (z urządzenia typu (...)).

Ze szczególnym uznaniem Sąd Rejonowy podchodzi zwłaszcza do pisemnej opinii biegłego sądowego D. K.. W przekonaniu T. Sądu jest ona (standardowo) wyczerpująca i precyzyjna (wręcz drobiazgową), a biegły sądowy poczynił naprawdę szczegółowe ustalenia oraz logicznie i przekonująco je umotywował – dotyczy to zwłaszcza wykonanej przez D. K. analizy technicznej zdarzenia. W ocenie Sędziego Referenta nie ma konieczności powielania obszernych wywodów biegłego sądowego w treści niniejszego uzasadnienia. Podkreślić także należy, iż D. K. jest doświadczonym oraz uznanym biegłym sądowym z zakresu rekonstrukcji zdarzeń drogowych – także w przekonaniu Sądu na ostatnim terminie rozprawy D. K. logicznie i przekonująco odpowiedział na wszystkie (raczej niezasadne) wątpliwości obwinionego i jego obrońcy odnośnie treści pisemnej opinii z dnia 17 lutego 2015 roku.

Po ocenie całokształtu materiału dowodowego Sąd Rejonowy uznał, iż M. K. 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 Sądu, iż odnośnie przedmiotowego wykroczenia wina M. K. przyjmuje postać winy nieumyślnej, albowiem kierujący samochodem osobowym marki K. popełnił to wykroczenie na skutek niezachowania we wskazanym miejscu i czasie ostrożności wymaganej w danych okolicznościach, mimo iż możliwość popełnienia czynu (tj. spowodowania zagrożenia bezpieczeństwa w

ruchu drogowym) ewidentnie mógł przewidzieć – wystarczyło tylko upewnić się przed wjechaniem na torowisko tramwajowe, czy „zza pleców” nie nadjeżdża pojazd szynowy.

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 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca 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. Ustawodawca bardzo precyzyjnie określa, co należy rozumieć przez szczególną ostrożność – zgodnie z przepisem art. 2 pkt 22 powołanej ustawy Prawo o ruchu drogowym szczególna ostrożność to ostrożność polegająca na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze – w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. W niniejszej sprawie (z przyczyn wyżej szczegółowo opisanych) jest dla Sądu aż nadto oczywistym, iż zachowanie M. K. w krytycznym czasie nie odpowiadało wymogom ustawowym. Ponadto biegły sądowy D. K. w treści swojej pisemnej opinii bardzo dokładnie wyjaśnił, na czym konkretnie polegał błąd w technice i w taktyce jazdy popełniony przez obwinionego jako kierującego wskazanym pojazdem – kierujący samochodem osobowym marki K. nie mógł wjechać na torowisko tramwajowe bez upewnienia się, gdzie dokładnie w tym momencie znajduje się pojazd szynowy i liczyć wyłącznie na „znakomity refleks” motorniczego tramwaju.

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 swoim zachowaniem w krytycznym czasie spowodował realne i konkretne zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez ewidentne zajechanie drogi kierującemu wskazanym pojazdem szynowym.

Uznając M. K. za winnego popełnienia zarzucanego mu czynu Sąd Rejonowy zdecydował jednak o skorzystaniu wobec jego osoby z możliwości zastosowania instytucji nadzwyczajnego złagodzenia kary i wymierzenia obwinionemu kary nagany. W przekonaniu T. Sądu w tej konkretnej sprawie zarówno charakter, jak i okoliczności czynu będącego przedmiotem postępowania w tejże sprawie pozwalają na przyjęcie, iż kara nagany będzie wobec M. K. karą w zupełności wystarczającą. Zgodnie z dyspozycją art. 36§1 Kodeksu wykroczeń naganę można orzec wtedy, gdy ze względu na charakter i okoliczności czynu lub właściwości i warunki osobiste sprawcy należy przypuszczać, że zastosowanie tej kary jest wystarczające do wdrożenia [tegoż sprawcy] do poszanowania prawa i zasad współżycia społecznego – zdaniem Sądu Rejonowego taka sytuacja zachodzi w niniejszej sprawie i nie ma bezwzględnej konieczności karania obwinionego grzywną. W przekonaniu T. Sądu w tej konkretnej sprawie zarówno charakter, jak i okoliczności czynu będącego przedmiotem postępowania pozwalają na przyjęcie, iż sam udział M. K. w postępowaniu jurysdykcyjnym przed Sądem będzie już dla niego karą w zupełności wystarczającą. Podkreślić w tym miejscu należy, iż obwiniony sam poniósł już daleko idące konsekwencje udziału swojego pojazdu w przedmiotowym zdarzeniu drogowym – zarówno osobiste, jak i materialne, a pamięć o najechaniu przez tramwaj na pewno skłoni jego osobę do zachowywania szczególnej ostrożności w prowadzeniu pojazdu mechanicznego na drodze publicznej. Sąd Rejonowy nie traci także z pola widzenia, iż M. K. zarzucanego mu wykroczenia dopuścił się (mówiąc wprost) wskutek swojego rodzaju naiwności i braku wyobraźni. Ponadto pozostaje otwarta i jednocześnie bardzo istotna kwestia przyczynienia się drugiego uczestnika przedmiotowej kolizji (motorniczego pojazdu szynowego) do zaistnienia sytuacji kolizyjnej w krytycznym czasie – dlatego też zasady słuszności niewątpliwie nie sprzeciwiają się odstąpieniu od wymierzania obwinionemu kary grzywny.

Orzekając o kosztach postępowania T. Sąd uznał za zasadne zastosować wobec obwinionego dyspozycję art. 624§1 k.p.k. i zwolnić M. K. w całości od ponoszenia tychże kosztów uznając, iż z uwagi na całokształt okoliczności niniejszej sprawy niewątpliwie wymagają tego zasady słuszności.