

Sygnatura akt VI W 4250/12

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 20 listopada 2013 roku

Sąd Rejonowy dla Wrocławia – Śródmieścia VI Wydział Karny

w składzie:

Przewodniczący SSR Paweł Chodkowski

Protokolant: Katarzyna Kraska

po rozpoznaniu w dniu 13 listopada 2013 roku

sprawy przeciwko D. M. (1) synowi J. i Ł. z domu C.

urodzonego (...) we W.

obwinionego o to, że

w dniu 06 września 2012 r. około godz. 19:15 we W. kierując tramwajem linii nr (...), wozy (...), jechał torowiskiem ul. (...) od strony ul. (...) w kierunku ul. (...) i na skrzyżowaniu z ul. (...) nie zachował szczególnej ostrożności oraz bezpiecznego odstępu od sam. os. m-ki V. (...) o nr rej. (...), którego kierująca jechała ul. (...) i po wykonaniu manewru skrętu w ul. (...) zatrzymała się i stała pojazdem na torowisku. Czynem swoim spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym,

tj. o czyn z art. 86 § 1 kw w związku z art. 3 prd

I. uznaje obwinionego **D. M. (1)** za winnego czynu opisanego w części wstępnej wyroku, stanowiącego wykroczenie z art. 86 § 1 kw w związku z art. 3 prd i za to na podstawie art. 86 § 1 kw wymierza mu karę grzywny w wysokości **400 (czterystu) złotych;**

II. na podstawie art. 624 § 1 kpk w zw. z art. 119 kpw zwalnia obwinionego od ponoszenia kosztów postępowania zaliczając je na rachunek Skarbu Państwa.

UZASADNIENIE

W toku przewodu sądowego ustalono następujący stan faktyczny:

W dniu 6 września 2012 roku na skrzyżowaniu ulic (...) we W. doszło do kolizji drogowej, podczas której kierujący tramwajem linii nr (...), D. M. (1), jadący od ulicy (...) w kierunku ulicy (...), zderzył się z jadącym w tym samym kierunku samochodem marki V. (...) nr rej. (...) X, kierowanym przez E. K.. Kierująca samochodem zatrzymała się wcześniej na torowisku tramwajowym, po wykonanym manewrze skrętu w prawo (z ulicy (...) w ulicę (...)), w odległości 49 metrów od przodu tramwaju.

Zdarzenie drogowe miało miejsce w porze zmierzchu (około godz. 19.00), w dobrych warunkach atmosferycznych, szyny tramwajowe były suche.

dowód:

zeznania świadka E. K. k. 46 akt;

zeznania świadka A. C. k.46 akt;

zeznania P. K. k. 8, 46-47 akt;

zeznania P. P. k. 47 akt;

opinia biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych J. D. k. 51-59 akt;

opinia biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych T. I. k. 85-93 akt;

zeznania biegłego J. D. k.78 akt; zeznania biegłego T. I. k. 98 akt;

notatka urzędowa k.3 akt;

dokumentacja fotograficzna k. 29 akt;

notatka służbowa k 5-6 akt.

D. M. (1) jest motorniczym. Nie był karany sędownie za popełnienie przestępstwa.

dowód:

informacja policji k. 4 akt;

karta karna k.22 akt.

D. M. (2) nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu. W złożonych wyjaśnieniach stwierdził, że po wjechaniu przez kierującą samochodem V. (...) na torowisko, nie miał możliwości uniknięcia kolizji pomimo wykonanego manewru hamowania, odległość bowiem między tramwajem a samochodem była zbyt mała, co wykluczało podjęcie skutecznych manewrów obronnych.

Sąd nie dał wiary wyjaśnieniom obwinionego i ustalając stan faktyczny oparł się na opiniach biegłych z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych J. D. i T. I.. Obaj, niezależnie od siebie, wykluczyli wskazaną przez obwinionego odległość 20 metrów, dzielącą moment wjazdu samochodu na skrzyżowanie od czoła tramwaju. Opierając się na zgromadzonym w sprawie materiale dowodowym, w tym w szczególności analizując wyciąg z rejestratora jazdy M. stwierdzili, że kierujący tramwajem zauważył stojący na torze samochód, kiedy przód tramwaju znajdował się w odległości około 49 metrów od samochodu. Droga hamowania tramwaju rozpoczęta natomiast została w odległości 40,1 metra od miejsca kolizji z przerwą w hamowaniu na odległości około 3 metrów.

Jest to kluczowe ustalenie, które zadecydowało od treści orzeczenia Sądu. Oznacza bowiem, że motorniczy nie był zaskoczony zatrzymaniem samochodu na torze jazdy tramwaju. Rozpoczynając hamowanie awaryjne miał możliwość uniknięcia kolizji zatrzymując tramwaj przed stojącym pojazdem. Tymczasem proces hamowania przebiegał z opóźnieniami włączania kolejnych rodzajów hamulców i bez wykorzystania pełnej skuteczności układu hamulcowego, z nieuzasadnioną przerwą na odcinku 3 metrów. Przeprowadzone przez biegłych wyliczenia pozwoliły na ustalenie, że prawidłowa reakcja motorniczego na powstałą sytuację drogową, poprzez użycie całości układu hamulcowego w chwili włączenia jedynie hamulców szynowych (nawet przy uwzględnieniu opóźnienia), doprowadziłaby do zatrzymania tramwaju przed samochodem.

Opinie biegłych są rzetelne, jasne, pełne i zachowują walor przydatności w niniejszym postępowaniu. Nie zawierają wewnętrznych sprzeczności. Posługują się logicznymi argumentami. Opiniom tym nie można postawić zarzutu niejasności -nie można uznać ich wniosków końcowych za nielogiczne, nieścisłe lub obwarowane takimi zastrzeżeniami, iż nie można ustalić, jaki ostatecznie pogląd przyjmuje każdy biegły, a także, gdy sformułowane są

tak zawile, że są niezrozumiałe, względnie, gdy ich wnioski końcowe nie znajdują oparcia w badaniach opisanych przez biegłych. Opinie pozwalają na zrozumienie wyrażonych w nich ocen i poglądów, a także sposobu dochodzenia do nich. Dowód z opinii jest przekonujący i zrozumiały dla Sądu. Opiniom nie można postawić zarzutu niepełności - nie uwzględnienia, względnie pominięcia niezbędnych czynności badawczych, co ma wpływ na jej końcowe wnioski. Znajdują one oparcie w zasadach wiedzy i doświadczenia życiowego. Biegli odnieśli się do całości materiału dowodowego, istotnego dla wydania opinii (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 9 października 1980 r., sygn. II KR 317/80, LEX nr 21883).

Sporządzone zostały przez biegłych z wieloletnim stażem i nie zostały skutecznie zakwestionowana przez żadną ze stron. Z tego względu stanowiły podstawę dokonanych przez Sąd ustaleń w zakresie rekonstrukcji kolizji drogowej.

Przy uwzględnieniu zatem treści opinii biegłych i dokonanych przez nie obliczeń Sąd uznał, że obwiniony dopuścił się zarzucanego mu wykroczenia z art. 86 § 1 kw. Kierując bowiem tramwajem, spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu lądowym, poprzez niezachowanie szczególnej ostrożności i bezpiecznego odstępu od samochodu V. (...), którego kierująca zatrzymała się na torowisku tramwajowym, w następstwie czego doprowadził do kolizji obu pojazdów.

Sąd dał wiarę przesłuchanym w toku postępowania jurysdykcyjnego świadkom, brak bowiem okoliczności, które mogłyby negatywnie wpłynąć na ocenę tych dowodów. Potwierdzili oni bowiem fakt kolizji pojazdów opisując zaobserwowany przebieg wydarzeń. Zasadnicze ustalenia, zwłaszcza co do odległości oddzielającej oba pojazdy przed zderzeniem i wykonanych przez obwinionego manewrów obronnych oraz czasu ich przeprowadzenia. poczynione zostały jednak przez biegłych, co stanowiło podstawę dokonanych przez Sąd ocen.

Nagminność tego rodzaju wykroczeń na obszarze miasta, miejsce i czas jego popełnienia, rodzaj naruszonych zasad ruchu drogowego, to okoliczności które Sąd miał na względzie wymierzając obwinionemu karę grzywny.

Jest ona współmierna do stopnia jego zawinienia, uwzględnia jego sytuację materialną i pozwoli na osiągnięcie celów kary tak w zakresie wychowawczego oddziaływania na obwinionego, jak i w płaszczyźnie społecznej jej oddziaływania. Uzmysłowi również obwinionemu niewłaściwość jego zachowania.

Orzeczenie o kosztach postępowania oparto o przepis art. 624 kpk w zw. z art. 119 kpw.