

Sygnatura akt VI W 4604/13

# WYROK

## W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 10 grudnia 2014 roku

**Sąd Rejonowy dla Wrocławia – Śródmieścia VI Wydział Karny**

**w składzie:**

**Przewodniczący SSR Paweł Chodkowski**

Protokolant: Katarzyna Kraska

po rozpoznaniu w dniu 3 grudnia 2014 roku

sprawy przeciwko B. G. synowi M. i H. z domu C.

urodzonego (...) w K.

obwinionego o to, że

w dniu 12 kwietnia 2013 r. około godz. 14:58 we W. kierując samochodem osobowym marki M. (...) nr rej. (...) jechał jezdnią ul. (...) od strony ul. (...) w kierunku ul. (...) i około 80 metrów za skrzyżowaniem z ul. (...) wykonując manewr wymijania nie zachował należytej ostrożności oraz bezpiecznego odstępu od wymijanego pojazdu, w wyniku czego zderzył się z tramwajem linii 4 nr wozu (...) oraz (...), którego motorniczy poruszał się z przeciwnego kierunku ruchu. Czynem swoim spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

tj. o czyn z art. 86 § 1 kw w związku z art. 23 pkt 1 ust. 1 prd

\*\*\*\*\*

I. uznaje obwinionego **B. G.** za winnego czynu opisanego w części wstępnej wyroku, stanowiącego wykroczenie z art. 86 § 1 kw w związku z art. 23 pkt 1 ust. 1 prd i na podstawie art. 39 § 1 kw odstępuje od wymierzenia mu kary;

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 12 kwietnia 2013 r., około godz. 15.00, na ulicy (...) we W., doszło do zdarzenia drogowego, w którym brał udział samochód osobowy marki M. (...), kierowany przez B. G. oraz tramwaj linii „4” nr (...), (...), kierowany przez motorniczego W. D..

Po przejechaniu skrzyżowania z ulicą (...), poruszający się z prędkością 20-30 km/h B. G. zauważył gwałtownie zjeżdżający na jego pas ruchu samochód marki R. (...). W celu uniknięcia kolizji z tym pojazdem, obwiniony zjechał na lewo, w wyniku czego uderzył w bok nadjeżdżającego z naprzeciwka tramwaju.

W następstwie zdarzenia w samochodzie marki M. uległ uszkodzeniu tylny lewy błotnik, tylny lewy zderzak oraz krawędź tylnych lewych drzwi.

W tramwaju uszkodzeniu uległo poszycie zewnętrzne po lewej stronie za kabiną motorniczego.

**dowód:**

**zeznania świadka W. D. k. 85, 122 akt;**

**wyjaśnienia obwinionego k.23-24,75 akt;;**

**notatka urzędowa o kolizji drogowej k.3 akt;**

**opinia biegłego zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych k. 87-97 akt;**

**zeznania biegłego J. D. k. 104,22 akt;**

**dokumentacja fotograficzna k, 81-83 akt;**

**notatka urzędowa k. 3akt;**

**informacja (...) k. 78-79 akt.**

B. G. nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu. W złożonych wyjaśnieniach potwierdził okoliczności faktyczne zdarzenia podnosząc, że w sytuacji drogowej, w której się znalazł, wykonany przez niego manewr, był „najlepszym i najbardziej bezpiecznym”(k.75), jaki mógł wykonać. W szczególności wskazał, że gwałtowne hamowanie doprowadziłoby do uderzenia w jego samochód przez pojazd jadący bezpośrednio za nim.

Oceniając zgromadzony w sprawie materiał dowodowy stwierdzić należy, że w zakresie okoliczności przedmiotowych zdarzenia, to w zasadniczej mierze wyjaśnienia obwinionego stanowiły podstawę dokonanych przez Sąd ustaleń faktycznych. Znajdują one bowiem częściowe odzwierciedlenie w zeznaniach motorniczego W. D. oraz bezspornych ustaleniach, odnoszących się do miejsca kolizji i powstałych w jej następstwie uszkodzeniach w uczestniczących w zdarzeniu pojazdach. Sąd podzielił zatem twierdzenia obwinionego, że wykonany przez niego skręt w lewo, był następstwem nieprawidłowego zachowania na drodze kierowcy samochodu marki R. (...), który zajeżdżał drogę kierującemu samochodem M. (...).

Rzecz jednak w tym, że manewr ten był błędny. Odmienne twierdzenia w tym zakresie B. G., (określającego manewr ten „najlepszym i najbardziej bezpiecznym”), są niczym nieuzasadnione, gołosłowne, mają wręcz charakter życzeniowy, zmierzają bowiem do usprawiedliwienia niewłaściwej decyzji jaką podjął wjeżdżając na pas ruchu przeznaczony dla tramwaju i uderzając w niego, w miejsce oczekiwanej i uzasadnionej w zaistniałej sytuacji drogowej reakcji - hamowania.

Ten właśnie manewr obronny winien wykonać on, zamiast dywagować na temat możliwego zachowania kierowcy pojazdu jadącego za jego samochodem. Hamowanie nie powoduje zatrzymania pojazdu natychmiastowo, lecz jest poprzedzone sukcesywnym zmniejszaniem prędkości, a co za tym idzie umożliwia osobom jadącym z tyłu na rozeznanie sytuacji i wykonanie identycznego manewru. Do ich zatem obowiązku należało utrzymanie takiego odstępu, aby nie najechać na tył hamującego przed nimi pojazdu, nie zaś rozważanie przez obwinionego, co by było, gdyby było inaczej.

Przedstawione przy tym przez obwinionego czynności, jakie wykonał w celu uniknięcia kolizji (wykonanie obserwacji ruchu pojazdów poruszających się za nim, podjęcie decyzji o skręcie i wykonanie skrętu) wydłużyło podjęcie prawidłowej decyzji i zajęło mu więcej czasu, niż poprawnie wykonany manewr wyhamowania.

Na podniesione wyżej okoliczności wskazał również w swojej opinii biegły sądowy z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych i w tym zakresie sporządzona przez niego opinia stanowiła podstawę dokonanych przez Sąd ustaleń. Opinia biegłego jest bowiem w tym zakresie - rzetelna, jasna, pełna i zachowuje walor przydatności w niniejszym postępowaniu. Opinia ta nie zawiera wewnętrznych sprzeczności. Posługuje się logicznymi argumentami. Opinii nie można postawić zarzutu niejasności-nie można uznać jej wniosków końcowych za nielogiczne, nieścisłe lub

obwarowane takimi zastrzeżeniami, iż nie można ustalić, jaki ostatecznie pogląd przyjmuje biegły, a także, gdy sformułowana jest tak zawile, że jest niezrozumiała, względnie, gdy jej wnioski końcowe nie znajdują oparcia w badaniach opisanych przez biegłego. Opinia biegłego pozwala na zrozumienie wyrażonych w niej ocen i poglądów, a także sposobu dochodzenia do nich. Dowód z tej opinii jest przekonujący i zrozumiały dla Sądu.

Opinii nie można postawić zarzutu niepełności - nie uwzględnienia, względnie pominięcia niezbędnych czynności badawczych, co ma wpływ na jej końcowe wnioski. Znajduje ona oparcie w zasadach wiedzy i doświadczenia życiowego. Biegły odniósł 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).

Sporządzona została przez biegłego z wieloletnim stażem i nie została skutecznie zakwestionowana przez żadną ze stron.

W następstwie zatem oceny zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, Sąd uznał, że podjęta przez B. G. decyzja o ominięciu pojazdu (R. (...)), a w konsekwencji skrętu, była nieprawidłowa. Stworzyła zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu pojazdów doprowadzając do kolizji z prawidłowo jadącym z naprzeciwka tramwajem.

Tym samym obwiniony zachowaniem swoim wyczerpał znamiona wykroczenia z art. 86 § 1 kw.

Odstępując od wymierzenia B. G. kary, Sąd miał na względzie okoliczności, w jakich doszło do kolizji (zachowanie kierującego samochodem R. (...)), jak również konsekwencje błędnego manewru obronnego wykonanego przez obwinionego. To przede wszystkim bowiem prowadzony przez niego samochód uległ uszkodzeniu, to on zatem i jego ojciec, jako właściciel pojazdu, ponieśli uszczerbek na mieniu zasadniczą szkodę będącą następstwem kolizji.

Z tych względów Sąd uznał, że niecelowe jest karanie obwinionego za popełnione przez niego wykroczenie, mające przecież charakter nieumyślny, zaś odstąpienie od wymierzenia kary stanowić będzie adekwatną reakcją na czyn jakiego się dopuścił.

Orzeczenie o kosztach postępowania oparto o przepis art. 624 § 1 kpk i art. 119 § 1 kpw.