

sygn. akt V K 1908/12

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 18 lutego 2013 roku

Sąd Rejonowy dla Wrocławia – Śródmieścia we Wrocławiu w Wydziale V Karnym,

w składzie :

Przewodniczący : **SSR Aneta Talaga**

Protokolant : Teresa Kowalewska

przy udziale

Prokuratora Prokuratury Rejonowej dla Wrocławia Stare Miasto Iwony Elert

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 18 lutego 2013 roku

sprawy karnej z oskarżenia publicznego:

R. L. (L.)

s. K.i B.z d. S.

ur. (...) w B.

PESEL (...)

oskarżonego o to, że:

w dniu 28 października 2012 roku we W. nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym w ten sposób, że kierując samochodem marki O. o nr rej. (...) jechał ulicą (...) od strony ulicy (...) w kierunku ulicy (...) i na skrzyżowaniu z ulicą (...) nie zachował szczególnej ostrożności, nie zastosował się do znaku A-7 ustąpi pierwszeństwa przejazdu i nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu skutkiem czego zderzył się z jadącym po wyznaczonym torowisku tramwajowym ulicą (...) od strony ulicy (...) w kierunku ulicy (...) kierującym tramwajem linii 9 o nr wozu (...) i (...) K. T., w wyniku czego pasażerka samochodu marki O. I. Ś. (1) odniosła obrażenia ciała w postaci ostrej niewydolności oddechowej, rozlanego uszkodzenia askonalnego i rozlanego uszkodzenia naczyńowego oraz niewielkiego krwawienia podtwardówkowego, dokomorowego i podpajęczynówkowego głównie po stronie prawej, urazu twarzoczaszki – złamania wyrostka czołowego kości jarzmowej prawej, złamania ściany boczno – dolnej oczodołu prawego oraz ściany przedniej i górnej zatoki szczękowej prawej bez przemieszczenia oraz stłuczenia mięśnia gruszkowatego prawego, które to obrażenia w chwili powstania zagrażały realnie jej życiu i były takie jak określone w art. 156 par. 1 pkt 2 k.k.

tj. o czyn z art. 177 § 2 k.k.

I. uznaje oskarżonego R. L. za winnego popełnienia zarzucanego mu czynu wyżej opisanego w części wstępnej wyroku tj. przestępstwa z art. 177 § 2 k.k. i za ten czyn na podstawie art. 177 § 2 k.k. wymierza mu karę 1 (jednego) roku pozbawienia wolności,

II. na podstawie art. 69 § 1 i 2 k.k. i art. 70 § 1 pkt 1 k.k. warunkowo zawiesza wykonanie wymierzonej oskarżonemu kary pozbawienia wolności na 2 (dwa) lata okresu próby,

III. na podstawie art. 47 §1 k.k. orzeka od oskarżonego R. L. na rzecz I. Ś. (1) nawiązkę w kwocie 500 (pięćset) złotych,

IV. na podstawie art. 42 § 1 k.k. orzeka wobec oskarżonego R. L. zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym na okres 1 (jednego) roku,

V. na podstawie art. 420 § 1 k.p.k. w zw. z art. 63 § 2 k.k. zaliczyć okres zatrzymania prawa jazdy od dnia 28 października 2012 roku do dnia 10 grudnia 2013 roku,

VI. na podstawie art. 43 § 3 k.k. zobowiązuje oskarżonego do zwrotu dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdu,

VII. na podstawie art. 624§ 1 kpk oraz art. 17 ust 1 ustawy z dnia 23 czerwca 1973 roku o opłatach w sprawach karnych zwalnia oskarżonego od kosztów sądowych w tym od opłaty.

UZASADNIENIE

Na podstawie całokształtu okoliczności ujawnionych w toku postępowania jurysdykcyjnego Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny istotny dla rozstrzygnięcia:

Dnia 28 października 2012 roku około godz. 21.40 R. L.kierując samochodem osobowym O. (...)o nr rej. (...)jechał ulicą (...)od strony ulicy (...)w kierunku ulicy (...)we W.. Udawał się do miejsca swojego zamieszkania w B.. Samochodem tym poruszały się również I. Ś. (1), zajmująca fotel pasażera obok kierowcy oraz S. P., siedząca w foteliku na tylnym siedzeniu.

R. L. poruszał się jezdnią podporządkowaną ulicą (...), do ulicy (...) we W. .

Dowody :

zeznania świadka K. T. , k. 59 , 119 akt

zeznania świadka I. Ś. (1) , k. 74-75 , 118 akt

wyjaśnienia oskarżonego R. L. , k. 91 , 117-118 akt

W tym samym czasie ulicą (...) od strony ul. (...) w kierunku ul. (...) we W. poruszał się tramwaj linii 9 numer wozu (...) i (...), którego motorniczym był K. T. . Tramwaj ten poruszał się drogą z pierwszeństwem przejazdu . W obu wozach tramwaju znajdowali się pasażerowie, zajmowali jego siedzenia , nadto stali.

Dowody :

zeznania świadka K. T. , k. 59 , 119 akt

Do zderzenia się samochodu osobowego, którym poruszał się R. L. z tramwajem prowadzonym przez K. T. doszło na skrzyżowaniu ulic (...) we W. , kontakt tych pojazdów nastąpił poprzez przedni lewy narożnik tramwaju z przednią częścią prawego boku O. (...).

Dowody :

zeznania świadka K. T. , k. 59 , 119 akt

Tramwaj prowadzony przez K. T. przed zderzeniem jechał z prędkością ok. 50 km/h , przed nim nie jechał żadnej inny . Przed skrzyżowaniem ulic (...) nie widział żadnego pojazdu , wjeżdżającego na to skrzyżowanie . Sekundę przed wjazdem na to skrzyżowanie K. T. zauważył , jak z jego lewej strony jedzie ulicą (...) samochód osobowy , jechał on swoją prędkością. W reakcji K. T. w celu uniknięcia zderzenia z tym samochodem osobowym włączył w tramwaju hamowanie awaryjne . W tym samym momencie nastąpiło uderzenie samochodu osobowego w pierwszy wagon tramwaju , skos

jego przodu , po jego lewej stronie . Wskutek uderzenia doszło do wykolejenia się wozu tramwaju i siłą rozpędu zaczął on jechać po ulicy (...) we W. .

Pasażerowie tramwaju prowadzonego przez K. T. wskutek zderzenia nie odnieśli obrażeń.

Dowody :

zeznania świadka K. T. , k. 59 , 119 akt

protokół oględzin pojazdu O. (...) , k. 10-11akt

protokół oględzin pojazdu tramwaju (...) linii 9 nr (...) , k. 12-13 akt

protokół oględzin pojazdu tramwaju (...) linii 9 nr (...) , k. 14-15 akt

wydruk prędkości tramwaju , k. 60 akt

protokół z dnia 30 października 2012 roku , k. 69 akt

Do zdarzenia doszło na prostym odcinku ul. (...) , która jest na tym odcinku drogą dwujezdniową , gdzie jezdnie są przeznaczone do jazdy w poszczególnych kierunkach a są oddzielone od siebie wydzielonym torowiskiem tramwajowym .Jezdnia ul. (...) z której wyjeżdżał O. (...) jest jezdnią jednokierunkową (oddzieloną wysepką od jezdni dla kierunku przeciwnego) gdzie ruch odbywa się z lewej strony na prawą - patrząc od strony kierunku poruszania się w/w tramwaju . Po lewej stronie ul. (...) , którą jechał O. jezdnia jest dwupasmowa a po prawej stronie jest trzypasmowa . jezdnia ul. (...) jest podporządkowana , o czym informuje znak pionowy A-7 „ ustąp pierwszeństwa „ umieszczony przed skrzyżowaniem , po prawej stronie ul. (...) .

Na skrzyżowaniu tym zamontowana jest sygnalizacja świetlna , która podczas zdarzenia nadawała żółty sygnał pulsujący . Podczas zdarzenia asfaltowa nawierzchnia jezdni była sucha . Do zdarzenia doszło w porze nocnej , przy czym droga w tamtym miejscu była oświetlona światłem pochodzącym z latarni ulicznych . Do zdarzenia doszło na terenie zabudowanym, gdzie obowiązywało ograniczenie prędkości do 50 km/h.

Dowody :

protokół oględzin miejsca wypadku drogowego z dnia 28 października 2012 roku , k. 6-8 akt

szkic wypadku , k. 9 akt

Ślady wypadku , pozycje powypadkowe pojazdów , obszar pokryty szkłem i elementami plastikowymi , ślad pochodzący od O. (...) oraz ślady na jezdni pochodzące od wykolejonego tramwaju zostały opisane na szkicu, w protokole oględzin , jak również zostały ujęte na dokumentacji fotograficznej .

Dowody :

protokół oględzin miejsca wypadku drogowego z dnia 28 października 2012 roku , k. 6-8 akt

dokumentacja fotograficzna , k, 18 akt

Stan techniczny samochodu O. (...)o nr rej. (...)nie pozostawał w związku przyczynowym z zaistnieniem wypadku . Podczas wypadku pasażerka O. (...)siedząca na przednim fotelu nie była zapięta pasem bezpieczeństwa .

Stan techniczny tramwaju (...) linii 9 nr wozu (...) i (...) nie pozostaje w związku przyczynowym z zaistnieniem wypadku.

Z zakresu i lokalizacji uszkodzeń oraz śladów powstałych na poszczególnych wagonach tramwajów oraz na samochodzie wynika, iż podczas wypadku pierwszy wagon tramwaju linii 9 nr wozu (...) lewą częścią przodu uderzył w przednią lewą część O. (...) a następnie w wyniku pęknięcia sprzęgu łączącego wozy tramwaju, doszło do rozłączenia wozów i do kontaktu bocznych części poszczególnych wozów tramwaju.

Dowody :

opinia techniczna biegłego sądowego M. P., k. 26-48 akt

Z zapisu na rejestratorze tramwaju wynika, iż zanim doszło do wypadku tramwaj jechał z prędkością około 50 km/h, strzałka prędkościomierza samochodu O. (...) zatrzymała się na prędkości ok. 45 km/h. Zatrzymanie strzałki prędkościomierza w samochodzie może w sposób orientacyjny oznaczać, iż w chwili zderzenia prędkość jazdy tego pojazdu była zbliżona do tej, na której wskazała się wskazówka prędkościomierza. Podczas zaistnienia wypadku sygnalizacja świetlna działająca na skrzyżowaniu nadawała żółty sygnał pulsujący, jezdnia ul. (...), z której wyjeżdżał kierujący O. (...) była jezdnią podporządkowaną względem ulicy (...), którą jechał tramwaj.

Kierujący O. (...) R. L. jadąc z prędkością ok. 50 km/h, odcinek od miejsca, w którym przekroczył krawędź jezdnii ul. (...) do miejsca, w którym doszło do zderzenia z tramwajem pokonał w czasie krótszym niż 1 sekunda.

Stan zagrożenia dla motorniczego był krótszy niż wynosi czas reakcji przeciętnego kierującego. Motorniczy K. T. w zaistniałych okolicznościach nie był w stanie skutecznie zareagować, nie był w stanie uniknąć zaistnienia tego wypadku.

Dowody :

opinia biegłego sądowego M. P. z dnia 3 grudnia 2012 roku, k. 78-87 akt

opinia uzupełniająca biegłego sądowego M. P. z dnia 17 grudnia 2012 roku, k. 95 akt

W dniu 28 października 2012 roku R. L. oraz K. T. nie pozostawali pod wpływem alkoholu.

Dowody :

protokół z badania na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu z dnia 28 października 2012 roku, k. 4, 5 akt

W wyniku zaistniałego zdarzenia z dnia 28 października 2012 roku S. P. ur. (...) doznała stłuczenia głowy i krwiaka okularowego oczodołu prawego. Obrażenia te są inne niż określone w art. 156 k.k. i naruszając czynności narządów ciała i rozstrój zdrowia na okres nie dłuższy niż 7 dni, tj. są takie jak określone w art. 157 § 2 k.k.

Dowody :

opinia sądowo-lekarska biegłego sądowego W. F. z dnia 2 listopada 2012 roku, k. 53-54 akt

W wyniku zaistniałego zdarzenia z dnia 28 października 2012 roku u I. Ś. (1) stwierdzono ostrą niewydolność oddechową, rozlane uszkodzenie aksonalne i rozlane uszkodzenie naczyń oraz niewielkie krwawienie podtwardówkowe, dokomorowe i podpajęczynówkowe głównie po stronie prawej, uraz twarzoczaszki – złamanie wyrostka czołowego kości jarzmowej prawej, złamanie kości boczno-dolnej oczodołu prawego oraz ściany przedniej i górnej zatoki szczękowej prawej, złamanie kości kulszowej i łonowej po stronie prawej bez przemieszczenia, stłuczenie mięśnia gruszkowatego prawego. Obrażenia te powstały od działania narzędzia/przedmiotu tępych względnie od uderzenia o takie narzędzia/przedmiot, mogły powstać w czasie i w okolicznościach wypadku drogowego. Obrażenia te w chwili powstania zagrażały realnie życiu, były takie jak określone w art. 156 § 1 pkt 2 k.k.

Dowody :

opinia sądowo –lekarska biegłego sądowego D. R. z dnia 5 listopada 2012 roku , k. 57 akt

W wyniku zaistniałego zdarzenia z dnia 28 października 2012 roku R. L. doznał stłuczenia głowy. Obrażenia te są inne niż określone w art. 156 k.k. i naruszając czynności narządów ciała i rozstrój zdrowia na okres nie dłuższy niż 7 dni , tj. są takie jak określone w art. 157 § 2 k.k.

Dowody :

opinia sądowo –lekarska biegłego sądowego W. F. z dnia 2 listopada 2012 roku , k. 51-52 akt

R. L. nie był dotychczas karany sądownie . Ma 31 lata . Jest kawalerem , pozostaje w związku z I. Ś. (1) . Ma średnie wykształcenie , z zawodu jest elektronikiem . Obecnie utrzymuje się z prac dorywczych.

Dowody :

Dane osobo poznawcze , k. 90 akt ,

karta karna , k. 92 akt ,

wywiad , k. 93 akt

Przesłuchiwany w postępowaniu przygotowawczym **R. L.** w złożonych wyjaśnieniach przyznał fakt zaistnienia zdarzenia wskazując, iż niczego w tym zakresie nie pamięta oprócz faktu samego poruszania się samochodem osobowym O. (...) wraz z I. Ś. (1) oraz jej córką S. P. w okolicach rynku oraz świateł chyba tramwajowych od strony pasażera , po jego prawej stronie (k. 91 akt)

W toku postępowania przed Sądem Radosław L. podtrzymał dotychczas złożone wyjaśnienia w sprawie , w ich uzupełnieniu podał jednie iż kojarzy jedynie światła po jego prawej stronie , które na niego świeciły (k. 117-118 akt)

Sąd dał wiarę wyjaśnieniom **R. L.** . Wyjaśnienia te w istocie ograniczają się do przyznania samego faktu zaistniałego zdarzenia , wskazania kierunku poruszania się samochodu marki O. (...) w dniu 28 października 2012 roku oraz osób z nim jadących . Oskarżony w złożonych wyjaśnieniach nie podał prawie żadnych okoliczności dotyczących przebiegu i przyczyn zaistniałego wypadku , wskazując jedynie na fakt zauważenia świateł świecących po jego prawej stronie .

Podstawą ustaleń w zakresie okoliczności oraz przyczyn zaistniałego wypadku nie stały się również zeznania świadka **I. Ś. (1)** (74-75,118 akt) , pasażerki samochodu kierowanego w dniu 28 października 2012 roku przez R. L. . Świadek zarówno w toku postępowania przygotowawczego jak i przed Sądem utrzymywał , iż nie pamięta tegoż zdarzenia . Jedyną okolicznością, którą stwierdza jest fakt podróżowania tym samochodem , na przednim fotelu obok kierowcy , oraz fakt nim podróżowania jej córki S. siedzącej w foteliku na tylnym siedzeniu. Zeznania powyższe korespondują z relacją przedstawioną przez oskarżonego nie było zatem podstaw aby odmówić im wiarygodności i mocy dowodowej . Wątpliwości budziły jednakże zeznania świadka I. Ś. (1) jakoby to podczas jazdy miała zapięte pasy bezpieczeństwa . Jak wynika z treści opinii biegłego sądowego pasy te nie były zapięte . W rezultacie skoro świadek nie pamięta okoliczności samego zdarzenia trudno uznać aby w tym aspekcie miał pewność i opierać się odnośnie tej okoliczności na jego relacji .

W istocie zatem przebieg wydarzeń z dnia 28 października 2012 roku został zrekonstruowany w przeważającej części w oparciu o zeznania świadka **K. T.** (k. 59 , 119 akt) . Świadek w niezwykle precyzyjny i szczegółowy sposób , posługując się przy tym wydrukiem prędkości tramwaju , opisał tor jazdy tramwaju , prędkość z którą się poruszał , sposób zachowania innych uczestników ruchu drogowego . Nie miał przy tym żadnych wątpliwości , iż na skrzyżowaniu ulic

(...) w momencie zdarzenia nie działała sygnalizacja świetlna, pulsowało żółte światło. Świadek odnośnie okoliczności zdarzenia podał, iż poruszał się drogą z pierwszeństwem przejazdu a zbliżając się do tego skrzyżowania ulic (...) poruszał się z prędkością około 50 km/h. Wedle jego relacji wjeżdżając na to skrzyżowanie nie zauważył żadnego pojazdu, dopiero na sekundę przed wjazdem na nie zauważył z lewej strony od ulicy (...) jadący samochód osobowy, jadący jak to określił swoim tempem. Włączył wówczas awaryjne hamowanie i w tym samym momencie doszło do zderzenia tegoż samochodu z pierwszym wagonem kierowanego przez niego tramwaju, od lewej strony, od jego przedniej strony wskutek czego doszło do wykoślenia tramwaju, który jechał ul. (...), przy czym siłą rozpędu drugi wagon wyprzedził pierwszy, zatrzymując się na jezdni ul. (...). Świadek w swych zeznaniach nie potrafił w ostateczności jednoznacznie stwierdzić czy kierujący samochodem osobowym hamował, argumentując powyższe czasem kiedy to zauważył tenże samochód. W jego ocenie kierujący tym samochodem zauważył jadący tramwaj w ostatniej chwili z uwagi na ograniczającą na tym skrzyżowaniu widoczność budynki. Zeznania świadka w ocenie Sądu jawią się jako logiczne, znajdują odzwierciedlenie w przedstawionej na tą okoliczność dokumentacji w szczególności wydruku z prędkości tramwaju, którym się poruszał, nadto w protokole oględzin miejsca wypadku. Świadek miał pełną możliwość obserwacji zaistniałego zdarzenia nie tylko z racji braku poruszania się innego tramwaju przez tym kierowanym przez niego ale również oświetlenia przedmiotowego skrzyżowania. W swych zeznaniach ograniczył się do podania samych okoliczności zdarzenia, pomijając te których nie mógł stwierdzić. Wobec powyższych okoliczności Sąd dał w całości wiarę jego zeznaniom.

Sąd nie znalazł również podstaw do kwestionowania zarówno głównej jak i pisemnej, uzupełniającej opinii biegłego sądowego M. P.. Biegły sądowy w ramach swojej specjalności dokonał ustaleń w zakresie prędkości z jaką poruszał się kierujący tramwajem K. T. oraz samochodem osobowym R. L. bezpośrednio przed zderzeniem, miejsca tego zderzenia, samego kontaktu tychże pojazdów, czasu jaki upłynął od momentu przekroczenia przez kierującego samochodem osobowym R. L. krawędzi jezdni ul. (...) do miejsca, w którym doszło do zderzenia z tramwajem, w tym możliwości uniknięcia zderzenia przez motorniczego K. T..

W ocenie Sądu przedstawiona przez biegłego sądowego opinia jest jasna, rzetelna, wnioski z niej płynące są logiczne. Została wydana na podstawie całokształtu zebranego w sprawie materiału dowodowego, tego o charakterze osobowym jak i rzeczowym.

Jednocześnie jednak powyższa opinia stanowiła jedynie podstawę do poczynienia ustaleń w zakresie okoliczności związanych z ruchem pojazdu kierowanego zarówno przez R. L. jak i K. T., w tym ustalenia ich prędkości bezpośrednio przed zdarzeniem, toru ich ruchu, momentu w którym motorniczy mógł zauważyć poruszający się z jego lewej strony samochód osobowy oraz możliwości podjętej przez niego reakcji, relacji która umożliwiała mu uniknięcie zderzenia. Do kompetencji Sądu pozostawało w tym zakresie dokonanie ustaleń w zakresie ewentualnego przyczynienia się motorniczego K. T. do zaistniałego wypadku.

W całości natomiast podstawą ustaleń faktycznych stała się opinia biegłego sądowego M. P. z dnia 12 listopada 2012 roku odnośnie badań technicznych pojazdów którymi poruszali się R. L. oraz K. T.. Jej rzetelność i profesjonalizm nie budzi żadnych wątpliwości.

Podstawą ustaleń faktycznych niniejszej sprawie stały się również dokumenty w postaci: protokołu oględzin miejsca wypadku drogowego, jego szkicu, protokołów oględzin pojazdów, opinii sądowo-lekarskiej odnośnie stanu zdrowia I. Ś. (1), S. P., nadto samego oskarżonego R. L., dokumentacji fotograficznej obrazującej miejsce zdarzenia, protokołów z przebiegu badania stanu trzeźwości K. T. oraz oskarżonego R. L.. Wymienione dokumenty stanowią doskonałe uzupełnienie zeznań świadka K. T. i wyjaśnień oskarżonego przyczyniając się w istotny sposób do odtworzenia stanu faktycznego sprawy.

Odnośnie danych osobopoznawczych dotyczących R. L. Sąd wykorzystał wyjaśnienia oraz dane wynikające z przeprowadzonego wywiadu środowiskowego oraz z aktualnej karty karnej.

W tym stanie rzeczy Sąd Rejonowy zważył co następuje:

W świetle dokonanych ustaleń faktycznych i przeprowadzonej oceny zebranego w sprawie materiału dowodowego Sąd uznał, że oskarżony R. L. swoim zachowaniem wyczerpał znamiona przestępstwa z art. 177 § 2 k.k., albowiem w dniu 28 października 2012 roku we W. nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym w ten sposób, iż kierując samochodem marki O.o nr rej.(...), jechał ulicą (...), od strony ulicy (...) w kierunku ulicy (...) i na skrzyżowaniu z ulicą (...) nie zachował szczególnej ostrożności, nie zastosował się do znaku A-7 ustęp pierwszeństwa przejazdu skutkiem czego zderzył się z jadącym po wyznaczonym torowisku tramwajowym ulicą (...) od strony ulicy (...) w kierunku ulicy (...) kierującym tramwajem linii 9 o nr wozu (...) i (...) K. T., w wyniku czego pasażerka samochodu marki O.I. Ś. (1) odniosła obrażenia ciała w postaci ostrej niewydolności oddechowej, rozlanego uszkodzenia aksonalnego i rozlanego uszkodzenia naczyniowego oraz niewielkiego krwawienia podtwardówkowego, dokomorowego i podpajęczynówkowego głównie po stronie prawej, urazu twarzoczaszki – złamania wyrostka czołowego kości jarzmowej prawej, złamania wyrostka czołowego kości jarzmowej prawej, złamania ściany boczno-dolnej oczodołu prawego oraz ściany przedniej i górnej zatoki szczękowej prawej bez przemieszczenia, stłuczenia mięśnia gruszkowatego prawego, które to obrażenia te w chwili powstania zagrażały realnie życiu, były takie jak określone w art. 156 § 1 pkt 2 k.k.

Zgodnie z art. 177 § 1 k.k. odpowiedzialności karnej podlega ten, kto, naruszając, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, powoduje nieumyślnie wypadek, w którym inna osoba odniosła obrażenia ciała określone w art. 157 § 1 k.k. Jeżeli następstwem wypadku jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu sprawca odpowiada na podstawie § 2 tegoż przepisu.

Zgodnie z przyjętym stanowiskiem w literaturze i poglądem w orzecznictwie podmiotem przestępstwa z art. 177 k.k. może być każdy kto dopuszcza się naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu. Analizując stronę podmiotową Sąd miał na uwadze, że naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu może być umyślne lub nieumyślne, natomiast skutki czynu stanowiące jego ustawowe znamię i decydujące o zaistnieniu przestępstwa są zawsze objęte winą nieumyślną. Jest to więc przestępstwo nieumyślne niezależnie od tego czy sprawca naruszył zasady bezpieczeństwa umyślnie czy nieumyślnie. Zauważyć należy, iż istota przestępstw nieumyślnych od strony przedmiotowej polega na naruszeniu zgeneralizowanych reguł ostrożnego postępowania z określonymi dobrami i spowodowanie w wyniku tego określonej szkody. Chodzi o przekroczenie obiektywnych reguł postępowania z danym dobrem przez podmiot zdolny do zachowania wymaganej w danej dziedzinie ostrożności. Przestępstwo wypadku w komunikacji należy do tego rodzaju przestępstw nieumyślnych, że wśród jego znamion wyraźnie wymieniono naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Naruszenie zasad bezpieczeństwa to zachowanie sprzeczne z tymi zasadami i może ono polegać na postąpieniu w sposób sprzeczny z określoną dyrektywą nakazującą określony sposób zachowania się, wyrażającym się podjęciem manewru z nią sprzecznego lub zaniechaniu nakazanego zachowania albo kombinacją działań i zaniechań. Na drogach publicznych stosuje się przepisy prawa o ruchu drogowym w zakresie, w jakim jest to konieczne dla uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa uczestników tego ruchu. Zasady bezpieczeństwa w ruchu określają warunki bezpiecznego ruchu stanowią konkretyzację ogólnych zasad ostrożności w zakresie ruchu lądowego. Na każdym uczestniku ruchu ciążyą identyczne obowiązki w tej samej sytuacji. Chodzi o takie zasady ruchu, których naruszenie może pozostawać w bezpośrednim związku przyczynowym ze skutkami w postaci śmierci, ciężkich lub zwykłych obrażeń ciała. Zasadami bezpieczeństwa w ruchu są reguły ogólne i szczególne, są one zawarte zarówno w przepisach określających porządek poruszania się na szlakach komunikacyjnych jak i reguły nie skodyfikowane. Uczestnik ruchu winien bowiem kierować się nie tylko przepisami ruchu drogowego, ale także zdrowym rozsądkiem, ogólną przecznością, respektowaniem bezpieczeństwa innych. Do reguł ogólnych należy zaliczyć zasadę ostrożności, ograniczonego zaufania i prędkości bezpiecznej. Zgodnie z przepisem art. 3 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym 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. Z kolei odnosząc się do zasady prędkości bezpiecznej, to zaznaczyć należy, iż art. 19 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 roku (Dz. U z 2005 roku Nr 108, poz. 908 ze zm.) nakazuje kierującemu pojazdem jechać z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem z uwzględnieniem warunków w jakich ruch się odbywa, w szczególności zaś takich okoliczności jak rzeźba terenu (spadki, wzniesienia,

luki), stan drogi (klasa drogi, wyboje w jezdni, garby, zaleganie śniegu, błota) stan techniczny pojazdu, warunki atmosferyczne (deszcz, mgła, śnieg, wiatr, gołoledź), natężenie ruchu (zachowanie odstępu, dopuszczalne prędkości) widoczność drogi (pora doby, obszar zabudowany) A contrario zatem prędkość jest niebezpieczna gdy nie została dostosowana do aktualnych warunków ruchu i nie ulega wątpliwości, iż za taką może być uznana prędkość nadmierna stwarza bowiem ona niebezpieczeństwo niepanowania nad pojazdem np. przez utratę stateczności pojazdu, a także zwiększa ryzyko niezauważenia informacji płynącej ze znaku drogowego, bowiem czas ekspozycji bodźca oraz pole obserwacji ulegają zawężeniu, z reguły do wypadku bowiem dochodzi wówczas gdy szybkość jazdy jest nadmierna i nie dostosowana do konkretnej sytuacji drogowej. Sąd Najwyższy zauważył, że dla każdego kierowcy w zbliżonych warunkach drogowych prędkość bezpieczna będzie określana inną wielkością absolutną, prędkością bezpieczną jest taka, która zapewnia panowanie nad pojazdem w konkretnych warunkach drogowych, chodzi o to aby kierujący miał dość czasu na skuteczne wykonanie wszystkich czynności psychicznych i fizycznych wymaganych w danej sytuacji aby nie zakłócać normalnego toru jazdy, a staje się nadmierna z chwilą gdy kierowca nie jest w stanie opanować samochodu. Oznacza to prędkość pozwalającą na zwalnianie lub unieruchomienie pojazdu w odległości limitowanej zasięgiem widoczności i ewentualnością dających się w danej sytuacji przewidzieć przeszkody, prędkość pozwalająca kierującemu na prawidłowe wykonanie manewrów, których potrzebę w konkretnej sytuacji kierujący ma możliwość i obowiązek przewidzieć. (por. wyr. Sądu Najwyższego z dnia 11.03.2003 r. III KKN 202/01). Zgodnie natomiast z art. 5 cyt. ustawy uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze obowiązani są stosować się do poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli, sygnałów świetlnych oraz znaków drogowych, nawet wówczas gdy z przepisów wynika inny sposób zachowania niż nakazany przez te osoby, sygnały świetlne lub znaki drogowe. Sygnały świetlne mają pierwszeństwo przed znakami drogowymi regulującymi pierwszeństwo przejazdu.

W świetle zebranego materiału dowodowego, zdaniem Sądu, w niniejszej sprawie został ustalony związek przyczynowy pomiędzy nie zachowaniem przez oskarżonego R. L. reguł ostrożności i nie zastosowaniem się do znaku drogowego - A-7 ustęp pierwszeństwa przejazdu na rozpatrywanym odcinku drogi, którą się poruszał w dniu 28 października 2012 roku, a skutkiem w postaci zderzenia z prawidłowo jadącym tramwajem kierowanym przez motorniczego K. T., na drodze z pierwszeństwem przejazdu jezdni ulicy (...), w wyniku czego pasażerka I. Ś. (1) doznała wskazanych obrażeń ciała.

Jak wynika bowiem z poczynionych przez Sąd ustaleń faktycznych, w tym przedstawionej opinii biegłego sądowego, choć R. L. poruszał się kierowanym samochodem osobowym marki O. (...) dozwoloną na tym odcinku drogi prędkością około 50 km/h, tym niemniej nie zachował należytej ostrożności przed przejazdem przez skrzyżowanie ulic (...) i nie zastosował się do znaku ustęp pierwszeństwa A-7 obowiązującego jego osobę, jako poruszającą się pojazdem po jezdni ulicy (...). Nie ulega przy tym wątpliwości, iż w momencie zdarzenia nie działała na tym skrzyżowaniu sygnalizacja świetlna. Oskarżony w sposób prawidłowy nie obserwował jednak umieszczonych na tym odcinku drogi znaków drogowych, jak wynika z jego wyjaśnień wydział jedynie światła. W okolicznościach niniejszej sprawy można wnioskować, iż były to właśnie migające światła wskazujące na wyłączenie sygnalizacji świetlnej. Zebrany w sprawie materiał dowodowy nie wskazuje również aby oskarżony w jakikolwiek sposób zareagował na znaki drogowe, przed wjazdem na przedmiotowe skrzyżowanie. Naoczny świadek zdarzenia K. T. nie podaje aby oskarżony podjął działania celem bezpiecznego przejechania przez przedmiotowe skrzyżowanie, w szczególności aby zauważył zatrzymanie się tegoż samochodu przed wjazdem na skrzyżowanie, wręcz przeciwnie ruch pojazdu kierowanego przez oskarżonego określa jako „jechał własnym tempem” a moment zauważenia tegoż pojazdu, sekundę przed zderzeniem. Powyższe dowodzi, iż oskarżony w ogóle nie podjął reakcji dojeżdżając do skrzyżowania ulic (...) i nie upewnił się czy drogą prostopadłą, jednocześnie drogą z pierwszeństwem pojazdu nie porusza się inny pojazd, któremu jest zobowiązany ustąpić pierwszeństwa przejazdu. Takowe wnioski należy również wywieść z opinii biegłego sądowego, gdzie prędkość zderzeniową samochodu osobowego określono na około 45 km/h. W tych okolicznościach trudno uznać, mając również na uwadze, jak wskazuje świadek K. T. ograniczoną możliwość obserwacji ruchu na tym skrzyżowaniu od strony ulicy (...) z uwagi na umieszczone tam budynki aby oskarżony podjął jakiegokolwiek działania celem bezpiecznego przejechania przez to skrzyżowanie. Zdaniem Sądu zatem oskarżony nie zważając na obowiązujące na tym odcinku

znaki drogowe , skrzyżowanie to po prostu przejechał w wyniku czego doszło do zderzenia kierowanego przez niego pojazdu z tramwajem .

Swym zachowaniem R. L. naruszył przepis art. 3 ust 1 , art. 5 ust 1 i 3 , art. 25 ust 1 Prawa o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 roku (Dz. U z 2005 r Nr 108 poz. 908 ze zm.) .

W ocenie Sądu zebrany w sprawie materiał dowodowy prowadzi do wniosku , iż zachowanie motorniczego K. T. nie przyczyniło się do zaistnienia przedmiotowego wypadku. K. T. poruszając się tramwajem pozostawał na drodze z pierwszeństwem przejazdu , jechał z dozwoloną na tym odcinku drogi prędkością 50 km/h . W okolicznościach niniejszej sprawy nie mógł również uniknąć zderzenia z samochodem osobowym kierowanym przez oskarżonego , samochód ten zauważył dopiero, na sekundę przed zderzeniem , co wykluczało możliwość jego reakcji i zapobieżenia zderzeniu.

Reasumując, w ocenie Sądu wyłączną przyczyną zaistniałego wypadku było nieprawidłowe zachowanie R. L. , który naruszył obowiązujące reguły ostrożności i nie zastosował się do znaku drogowego A-7 ustęp pierwszeństwa przejazdu na przedmiotowym skrzyżowaniu ulic (...) i nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu prawidłowo jadącemu tramwajowi prowadzonemu przez K. T. , doprowadzając do zderzenia samochodu, którym się poruszał z w/w tramwajem , w wyniku czego obrażeń ciała doznała nie tylko I. Ś. (2) ale również jej córka S.. Gdyby R. L. nie naruszył opisanych powyższej reguł ostrożności , mających gwarantować , zapobiec wypadkowi , nie doszło by do zderzenia w/w pojazdów i powstania obrażeń ciała u I. Ś. (1) .

Przytoczyć w tym miejscu należy , jak przyjmuje się w orzecznictwie , o przyjęciu odpowiedzialności karnej za czyn z art. 177 §1 k.k. nie przesądza samo nieprawidłowe zachowanie danego – kierowcy czy też innego uczestnika ruchu drogowego, konieczne jest bowiem stwierdzenie , iż to nieprawidłowe zachowanie , kierowcy czy też innego uczestnika ruchu drogowego pozostawało w związku przyczynowym z określonym wypadkiem i z jego skutkiem. Związku tego, nie można rozumieć jako tylko czasowego i miejscowego następstwa wydarzeń , określony skutek , powinien być – dla przyjęcia powiązania czasowego - w realiach dowodowych konkretnej sprawy normalnym , typowym następstwem zachowania się owego współuczestnika ruchu drogowego , także w ujęciu stosowanej w odniesieniu do przestępstw polegających na naruszeniu reguł ostrożności koncepcji , tzw. obiektywnego przypisania , ustalony musi być związek pomiędzy naruszeniem przez współuczestnika ruchu określonej reguły bezpieczeństwa a zmaterializowaniem samego zdarzenia , zaistnieniem skutku , polegający na tym , że sprawca narusza regułę bezpieczeństwa ostrożności , która miała zapobiec realizacji czynu zabronionego na tej drodze , na której w rzeczywistości on nastąpił. (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 listopada 1998 roku V KKN 303/97 , OSNKW 1997 z. 11-12 , poz. 50 , wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 czerwca 1999 roku IV KKN 740/98 , LEX nr 39196 , wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 czerwca 2000 roku , III KKN 123/98 oraz postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 20 maja 2009 roku , II KK 306/09) Sąd Rejonowy w pełni podziela powyższe stanowiska , kierując się nimi w rozpatrywaniu niniejszej sprawy .

Wobec powyższych ustaleń faktycznych , przeprowadzonej oceny zgromadzonego materiału dowodowego przy uwzględnieniu dokonanych rozważań zdaniem Sądu oskarżony R. L. swym zachowaniem wyczerpał ustawowe znamiona występkę sankcjonowanego przepisem art. 177 § 2 k.k. R. L. w realiach niniejszego zdarzenia zachował się w sposób sprzeczny z panującym porządkiem prawnym , nie stosując się do obowiązującego znaku drogowego A-7, nie zachowując tym samym stosownej ostrożności przy wjeździe na skrzyżowanie , wskutek czego kierowanym samochodem zderzył się z tramwajem kierowanym przez K. T. na skrzyżowaniu ulic (...) we W. .

Przy wymiarze kary Sąd miał na uwadze dyrektywy wymiaru kary określone w art. 53 § 1 i 2 k.k. Sąd w pierwszej kolejności kierował się ogólnymi dyrektywami wymiaru kary dlatego wymierzając oskarżonemu karę wziął pod uwagę zapobiegawcze i wychowawcze , które ma ona osiągnąć. Wskazanie na prewencję indywidualną było jednym z podstawowych elementów decydujących o surowości represji a zapobiegawczy sens wymierzonej kary ma na celu odstraszenie sprawcy od ponownego wejścia na drogę przestępstwa . Natomiast jej cel wychowawczy realizuje się poprzez kształtowanie postawy oskarżonego zarówno wobec własnego czynu jak i przestępstwa w ogóle. W tej mierze ciężar tej funkcji został przeniesiony na środek związany z poddaniem sprawców próbie . Sąd miał również na

uwadze prewencję generalną ,która wskazuje potrzebę w zakresie kształtowania świadomości prawnej społeczeństwa. Kierując się szczegółowymi dyrektywami wymiaru kary Sąd analizował motywację sprawcy , którą powiązał ze sferą intelektualną zachowania, w tej sprawie zwłaszcza przy uwzględnieniu ,że czyn oskarżonego należy do przestępstw nieumyślnych. Rodzaj i rozmiar naruszenia ciężących na oskarżonym obowiązków stanowił element decydujący o ocenie stopnia społecznej szkodliwości czynu . Sąd ocenił również rodzaj i rozmiar ujemnych następstw przestępstwa , które to w niniejszej sprawie miały skutki nie tylko wobec pokrzywdzonej , ale również wobec jej dziecka jak i samego oskarżonego , pokrzywdzona doznała ciężkiego uszczerbku na zdrowiu , o którym mowa w art. 156 § 1 pkt 2 k.k.

Do okoliczności o charakterze łagodzącym Sąd zaliczył dotychczasową niekaralność oskarżonego .

Po uwzględnieniu wszystkich powyższych okoliczności Sąd uznał wymierzoną oskarżonemu karę 1 roku pozbawienia wolności za współmierną do stopnia zawinienia i stopnia społecznej szkodliwości popełnionego czynu a jednocześnie spełniającą swój cel w zakresie prewencji szczególnej zapobiegawcze i wychowawcze w stosunku do sprawcy jak też czyniące zadość społecznemu poczuciu sprawiedliwości .

Oceniając warunki osobiste sprawcy , sąd wziął pod uwagę stopień rozwoju psychospołecznego oskarżonego , jego warunki materialne , rodzinne które przemawiały one na korzyść oskarżonego.W tej mierze Sąd analizował więc kwestię prognozy kryminologicznej uznając ,iż wyznaczony oskarżonemu okres próby 2 lat jest wystarczający by dotąd nie karany sprawca przemyślał swoje czyny i właściwie pokierował swoim zachowaniem , Sąd zastosował dyspozycję art. 69 k.k. w zupełności przekonany , że jest to całkowicie wystarczające dla osiągnięcia wobec sprawcy celów kary , w szczególności zaś zapobiegnie ponownemu wkroczeniu przez niego na drogę przestępstwa .

Jednocześnie Sąd orzekł wobec oskarżonego R. L. środek karny w postaci zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym na okres 1 roku , na podstawie art. 42 § 1 k.k. W ocenie Sądu okoliczności popełnienia zarzucanego oskarżonemu czynu wskazując , iż lekceważy on zasady ostrożności i bezpieczeństwo innych uczestników ruchu, przez co stwarza zagrożenie w komunikacji . Oskarżony bowiem poruszał się w centrum W. , w porze nocnej , przewoził pasażerów , w tym małąletnią . Pomimo tych okoliczności , niewątpliwie stwarzających po stronie oskarżonego zachowanie wzmożonej ostrożności , wjechał na skrzyżowanie ulic (...) nie obserwując w należyty sposób drogi , lekceważąc tym samym innych uczestników ruchu drogowego, kiedy to poruszał się drogą podporządkowaną, o czym informowały stosowne znaki ostrzegawcze umieszczone w rejonie tegoż skrzyżowania. W następstwie a doszło do zderzenia samochodu, którym się poruszał z tramwajem , w wyniku czego doszło do obrażeń ciała nie tylko u I. Ś. (1) , opisanych w art. 156 §1 pkt 2 k.k. ale również u S. P. jak i samego oskarżonego R. L.. Nie bez znaczenia pozostaje również , iż przedmiotowym tramwajem podróżowali pasażerowie i oni również wskutek uderzenia mogli doznać obrażeń ciała . Takie postępowanie oskarżonego wskazuje, iż stwarza on istotne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i przemawia za czasowym pozbawieniem go uprawnień do kierowania wszelkimi pojazdami mechanicznymi w ruchu lądowym . Sąd jednocześnie zobowiązał oskarżonego do zwrotu dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów , na podstawie art. 43§ 3 k.k.

Sąd tytułem zadośćuczynienia za doznaną krzywdę orzekł od R. L. na rzecz pokrzywdzonej I. Ś. (1) nawiązkę w kwocie 500 zł.

O kosztach Sąd orzekł na podstawie art. 624 §1 kpk i art.17 ust 1 ustawy z dnia 23 czerwca 1973r.o opłatach w sprawach karnych (Dz.U. z 1983r. Nr.49, poz.223) mając na uwadze , iż oskarżony nie uzyskuje stałego dochodu .