

Sygn. akt III K 797/14

UZASADNIENIE WYROKU Z DNIA 07 MARCA 2016 ROKU

Za podstawę wyroku Sąd Rejonowy przyjął następujące ustalenia:

W dniu 25 marca 2014 roku około godziny 09:04 oskarżona M. D. prowadziła samochód osobowy marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...). Po wyjeździe z terenu znajdującego się przy (...) Szpitalu (...) jechała w kierunku skrzyżowania ulicy (...) z ulicą (...). Ruch na tym skrzyżowaniu kierowany był za pomocą sygnalizacji świetlnej. Dwie jezdnie ulicy (...), przeznaczone do ruchu w przeciwnych kierunkach, rozdzielone są torowiskiem tramwajowym. Obie jezdnie ulicy (...) mają trzy pasy ruchu. Przed wjazdem na skrzyżowanie dla kierunku ruchu, z której nadjeżdżała oskarżona, oznaczona była linia warunkowego zatrzymania, służąca do zatrzymania w oczekiwaniu na zmianę sygnalizatora świetlnego.

(Dowód: wyjaśnienia oskarżonej k. 53v., 103, zeznania M. M., k. 27v, 120, notatka urzędowa k. 1-2, szkic miejsca wypadku k. 5, protokół oględzin k. 6-7, protokół oględzin k. 13-14, notatka urzędowa k. 15, dokumentacja zdjęciowa i szkic miejsca wypadku k. 30, diagram sygnalizacji k. 42-44, opinia biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków k. 147-168, 208)

W tym samym czasie na przystanku tramwajowym znajdującym się na ulicy (...) zatrzymany został tramwaj linii 17, skierowany w stronę ulicy (...). Do tramwaju wsiadła przednimi drzwiami pokrzywdzona K. K. i stanęła, trzymając się poręczy krzesła. Wówczas, mężczyzna siedzący na krześle obok wstał, ustępując jej miejsca.

(Dowód: zeznania M. M., k. 27v, 120, zeznania K. K. k. 18v., 124, notatka urzędowa k. 1-2, protokół przebiegu jazdy, k. 3-4, szkic miejsca wypadku k. 5, protokół oględzin k. 13-14, dokumentacja zdjęciowa i szkic miejsca wypadku k. 30, opinia biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków k. 147-168, 208, oględziny nagrania, k. 210)

Oskarżona zamierzała wykonać manewr skrętu w lewo, w ulicę (...) w kierunku ulicy (...). Przed oskarżoną przez skrzyżowanie przejechały dwa samochody osobowe. Oskarżona wjechała z prędkością nie przekraczającą 14,2 km/h na skrzyżowanie w czasie, gdy na sygnalizatorze świetlnym dla pojazdów jadących z jej kierunku ruchu wyświetlany był sygnał żółty już od 3,2 sekund. Była to ostatnia faza wyświetlania sygnału żółtego, który na sygnalizatorze wyświetlany jest przez 4 sekundy. Gdy pojazd oskarżonej znajdował się na przewiązce pomiędzy jezdniami ulicy (...), dla kierunku jazdy oskarżonej na sygnalizatorze wyświetlany był już sygnał czerwony.

(Dowód: wyjaśnienia oskarżonej k. 53v., 103, notatka urzędowa k. 1-2, szkic miejsca wypadku k. 5, protokół oględzin k. 13-14, dokumentacja zdjęciowa i szkic miejsca wypadku k. 30, diagram sygnalizacji k. 42-44, opinia biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków k. 147-168, 208)

W chwili, gdy dla kierunku jazdy tramwaju oraz samochodów znajdujących się na ulicy (...) na sygnalizatorze świetlnym wyświetliło się zielone światło, kierująca tramwajem M. M. ruszyła z przystanku o godz. 09:04:05, rozpędzając tramwaj do prędkości 14,7 km/h. Wówczas dla kierunku jazdy samochodu prowadzonego przez oskarżoną sygnalizator wyświetlał sygnał czerwony od 5 sekund. Pokrzywdzona K. K. stała wówczas w tramwaju, trzymając się poręczy krzesła. Kiedy M. M. spostrzegła, że pojazd kierowany przez oskarżoną wjeżdża na torowisko, którym porusza się prowadzony przez nią tramwaj, M. M. wykonała manewr hamowania, używając także sygnału dźwiękowego.

(Dowód: zeznania M. M., zeznania K. K. k. 18v., 124, k. 27v, 120, notatka urzędowa k. 1-2, protokół przebiegu jazdy, k. 3-4, szkic miejsca wypadku k. 5, protokół oględzin k. 13-14, diagram sygnalizacji k. 42-44, opinia biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków k. 147-168, 208)

W chwili wykonywania tego manewru hamowania o godz. 09:04:07 pokrzywdzona K. K. puściła trzymaną poręcz, zajmując miejsce siedzące, które ustąpił jej siedzący na nim mężczyzna, a o godz. 09:04:11 w wyniku narastania opóźnienia hamowania tramwaju uderzyła ciałem w kabinę motorniczego i upadła na podłogę tramwaju.

(Dowód: zeznania M. M., k. 27v, 120, zeznania K. K. k. 18v., 124, notatka urzędowa k. 1-2, protokół przebiegu jazdy, k. 3-4, protokół oględzin k. 13-14, opinia biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków k. 147-168, 208, oględziny nagrania k. 210)

Zjeżdżając z torowiska oskarżona nie spostrzegła, że doszło do zatrzymania tramwaju.

(Dowód: wyjaśnienia oskarżonej k. 53v, 103, zeznania M. M., k. 27v, 120, notatka urzędowa k. 1-2, szkic miejsca wypadku k. 5, protokół oględzin k. 13-14, opinia biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków k. 147-168, 208)

W wyniku wypadku pokrzywdzona doznała obrażenia ciała w postaci złamania wieloodłamowego, zmiażdżeniowego przez- i podkrętarzowego kości udowej prawej, które to obrażenia spowodowały u niej naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający dłużej niż 7 dni.

(Dowód: opinia sadowo-lekarska, k. 24-25, zeznania K. K. k. 18v., 124)

Kierująca tramwajem świadek M. M. była trzeźwa. Kierowany przez nią tramwaj był sprawny technicznie. Widoczność w dniu wypadku była dobra, nie było opadów atmosferycznych, nawierzchnia jezdni była sucha, sygnalizacja świetlna skrzyżowania funkcjonowała prawidłowo.

(Dowód: zeznania M. M., k. 27v, 120, notatka urzędowa k. 1-2, protokół oględzin k. 6-7, protokół badania stanu trzeźwości k. 8, protokół oględzin k. 9-10, protokół oględzin k. 13-14, dokumentacja zdjęciowa i szkic miejsca wypadku k. 30, diagram sygnalizacji k. 42-44, opinia biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków k. 147-168, 208)

Obecnie oskarżona M. D. ma 63 lata, legitymuje się wykształceniem wyższym, osiąga dochód w wysokości około 7000 złotych brutto, nikt nie pozostaje na jej utrzymaniu, pozostaje osobą niekaraną.

(Dowód: dane osobopoznawcze k.53, informacja przewidziana w art. 213 § 1a k.p.k. k. 141, 173, dane o karalności k. 195)

Sąd Rejonowy zważył, co następuje:

W akcie oskarżenia z dnia 24 września 2014 roku M. D. została oskarżona o występki z art. 177 § 1 k.k. polegający na tym, że w dniu 25 marca 2014 roku w W. na skrzyżowaniu ulic (...), kierując samochodem osobowym marki M. (...) o nr rej. (...), wjeżdżając od strony ul. (...), wykonując manewr skrętu w lewo, nieumyślnie naruszyła zasady bezpieczeństwa określone w art. 3 ust. 1 i art. 25 ust. 1-3 Prawa o ruchu drogowym oraz nie zachowała wymaganej ostrożności i nie ustąpiła pierwszeństwa wjeżdżającemu na skrzyżowanie tramwajowi linii nr (...), wskutek czego motorniczy zmuszony był gwałtownie zahamować, w wyniku czego pasażerka tramwaju K. K. doznała obrażeń ciała w postaci złamania wieloodłamowego, zmiażdżeniowego przez- i podkrętarzowego kości udowej prawej, które to obrażenia spowodowały u ww. naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający dłużej niż 7 dni, określony w art. 157 § 1 k.k.

Przesłuchana w toku postępowania przygotowawczego oskarżona nie przyznała się do zarzucanego jej czynu i odmówiła składania wyjaśnień. Na etapie postępowania sądowego oskarżona również nie przyznała się do zarzucanego jej czynu i wyjaśniła, że w czasie objętym zarzutem jej mąż przebywał w szpitalu, odwiedzała go i w związku z tym przejeżdżała przez skrzyżowanie, o którym mowa w zarzucie. Nie przypominała sobie jednak sytuacji, w której miałyby utrudnić przejazd tramwajowi na skrzyżowaniu, słyszeć dźwięk dzwonka czy odgłosy hamowania. Była przekonana, że wjeżdżała na skrzyżowanie na zielonym świetle, ponieważ zawsze tak czyni. Pamiętała, że przed jej pojazdem ze skrzyżowania zjeżdżały także inne pojazdy. O całej sprawie dowiedziała się zaś w czasie przesłuchania w toku postępowania przygotowawczego.

Wyjaśnienia oskarżonej należy uznać za wiarygodne, niemniej częściowo nieprzydatne do poczynienia istotnych w sprawie ustaleń, bowiem stanowiące wyraz jej subiektywnego przekonania o braku odpowiedzialności wobec niepamięci zaistniałej sytuacji. Wyjaśnienia te w istocie pozwalają na przyjęcie, że to oskarżona kierowała samochodem widocznym na nagraniu z monitoringu zainstalowanym w tramwaju. Brak było podstaw do

zakwestionowania wyjaśnień oskarżonej co do tego, że nie zauważyła, aby wjeżdżając na skrzyżowanie, zmusiła motorniczego tramwaju do wykonania manewru hamowania. Okoliczność ta znajduje potwierdzenie w zeznaniach świadka M. M., według których zachowanie oskarżonej w czasie przejazdu przez torowisko wskazywało na to, że nie było ona świadoma, że świadek z tego powodu zmuszony był podjąć manewr hamowania. Brak było zatem podstaw do przypisania oskarżonej odpowiedzialności na podstawie art. 178 k.k. za zbiegnięcie z miejsca zdarzenia. Niemniej nie przekreślało to przyjęcia, że niezachowanie przez oskarżoną należytej ostrożności i wjazd na skrzyżowanie w czasie, kiedy na sygnalizatorze dla jej kierunku ruchu od 3,2 sekundy wyświetlany był sygnał żółty, zakazujący wjazdu za linię zatrzymania, pozostawało w bezpośrednim związku przyczynowym z manewrem hamowania podjętym przez motorniczego tramwaju bezpośrednio po ruszeniu z przystanku tramwajowego i wynikłym z hamowania upadkiem pokrzywdzonej K. K., pasażerki tramwaju. Nagrania z rejestratora jazdy tramwaju, nagrania z monitoringu tramwaju oraz oparta na nich opinia biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych pozwalają bowiem na jednoznaczne ustalenie istnienia takiego związku.

Za wiarygodną podstawę poczynionych w sprawie ustaleń należało uznać dowód z zeznań świadka M. M.. Były one bowiem spójne, logiczne i konsekwentne, a nie ujawniły się żadne okoliczności mogące świadczyć o tym, że świadek zeznaje fałszywie. Relacja świadka jest zbieżna z rekonstrukcją przebiegu zdarzenia wynikającą z opinii biegłego, w szczególności ze tą częścią zeznań, w której świadek wskazywał, ruszył z przystanku w czasie, kiedy dla jego kierunku ruchu wyświetlany był sygnał zezwalający na wjazd na skrzyżowanie. Zeznania świadka w części, w której twierdził, że pojazd prowadzony przez oskarżoną wjechał na torowisko ze znaczą prędkością, nie były natomiast przydatne do poczynienia w sprawie istotnych ustaleń, gdyż stanowiły wyraz subiektywnego przekonania świadka i nie znajdowały oparcia w ustaleniu prędkości pojazdu prowadzonego przez oskarżoną w chwili przejazdu przez torowisko, wynoszącej 14,2 km/h. Żaden z dowodów nie wskazuje zaś na to, aby oskarżona po wjechaniu na torowisko radykalnie zmniejszyła prędkość. Subiektywne przekonanie świadka w tym zakresie wiązać należy zaś z tym, że także świadek nie zachował należytej ostrożności przy obserwowaniu ruchu odbywającego się w obrębie skrzyżowania, zbyt późno dostrzegając pojazd oskarżonej wjeżdżający na skrzyżowanie, a następnie na torowisko i pojął przedwczesną decyzję o rozpoczęciu jazdy, a następnie został zmuszony do hamowania bezpośrednio po jej rozpoczęciu.

Za wiarygodną podstawę ustaleń należało uznać także zeznania K. K.. W świetle opinii biegłego psychologa W. G., opinii pełnej, jasnej, sporządzonej rzetelnie w oparciu o wiedzę i doświadczenie biegłego, zawierającej wnioski logiczne i przekonujące, zeznania te stanowiły wartościowy materiał dowodowy. Pomimo drobnych sprzeczności wynikających z upływu czasu, zeznania pokrzywdzonej były spójne, logiczne i konsekwentne, nie ujawniły się żadne okoliczności mogące świadczyć o tym, że świadek zeznaje nieprawdziwie. Przebieg zdarzenia relacjonowany przez świadka znajduje potwierdzenie w nagraniach z rejestratora oraz z monitoringu, opartej na nich opinii biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych. Znamienne, że postawa świadka prezentowana w czasie bezpośredniego przesłuchania na etapie postępowania sądowego wskazywała na wysoki stopień obiektywizmu świadka i brak pretensji wobec oskarżonej.

Za wiarygodną podstawę ustaleń należało uznać zarówno pisemną, jak i ustną opinię biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych W. P.. Opinia ta okazała się być pełna, jasna, sporządzonej rzetelnie w oparciu o wiedzę i doświadczenie biegłego, zawierająca logiczne i przekonujące wnioski, znajdujące potwierdzenie w nagraniach z rejestratora jazdy tramwaju oraz z monitoringu. Przyjęte przez biegłego ustalenie prędkości pojazdu oskarżonej w chwili wjazdu na torowisko w oparciu o sekwencję nagrania z monitoringu rejestrującego przejazd pojazdu oskarżonej przez torowisko, uwzględnienie tej prędkości oraz wyliczonej przez biegłego odległości pomiędzy linią zatrzymania przed skrzyżowaniem dla kierunku, z którego nadjeżdżała oskarżona a torowiskiem, po którym poruszał się tramwaj, uwzględnienie upływu czasu wymaganego do przejazdu tej odległości zanim nagranie z monitoringu mogłoby zarejestrować przejazd pojazdu oskarżonej przez torowisko, czyniły niewątpliwym ustalenie, że oskarżona przekroczyła linię zatrzymania i wjechała na skrzyżowanie w czasie, gdy na sygnalizatorze świetlnym dla pojazdów jadących z jej kierunku ruchu wyświetlany był sygnał żółty już od 3,2 sekund. Ostatecznie opinia biegłego nie była także kwestionowana przez strony, które wywodziły w oparciu o nią jedynie odmienną ocenę prawną zdarzenia.

Za wiarygodną podstawę ustaleń należało uznać także pisemną opinię biegłego chirurga, ortopedy, traumatologa K. L., niekwestionowaną przez strony.

Wątpliwości co do swej wiarygodności nie budziły także pozostałe zgromadzone w sprawie dowody ze źródeł nieosobowych, także niekwestionowane przez strony.

W ocenie Sądu Rejonowego w niniejszej sprawie spełnione zostały przesłanki warunkowego umorzenia postępowania.

W myśl art. 66 § 2 k.k. warunkowe umorzenie postępowania może nastąpić w odniesieniu do sprawcy przestępstwa zagrożonego karą nieprzekraczającą 5 lat pozbawienia wolności. Takim jest właśnie zarzucony oskarżonej M. L. występki spowodowania wypadku komunikacyjnego przewidziany w art. 177 § 1 k.k., polegający na naruszeniu, chociażby nieumyślnym, zasad bezpieczeństwa w ruchu m.in. lądowym i spowodowaniu tym nieumyślnie wypadku, w którym inna osoba odniosła obrażenia ciała określone w art. 157 § 1 k.k., a więc nie stanowiące ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, o którym mowa w art. 156 § 1 k.k., a jednocześnie trwające dłużej niż 7 dni.

Według art. 66 § 1 k.k. podstawę warunkowego umorzenia postępowania karnego stanowi przyjęcie, że:

- okoliczności popełnienia czynu nie budzą wątpliwości,
- wina i społeczna szkodliwość czynu nie są znaczne,
- sprawca nie jest karany za przestępstwo umyślne,
- postawa sprawcy, jego właściwości i warunki osobiste oraz dotychczasowy sposób życia uzasadniają przypuszczenie, że pomimo umorzenia postępowania będzie przestrzegał porządku prawnego, w szczególności nie popełni przestępstwa.

W myśl art. 3 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym uczestnik ruchu obowiązany jest zachować ostrożność albo gdy ustawa tego wymaga – szczególną ostrożność i 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, przy czym przez działanie rozumie się również zaniechanie.

Na podstawie art. 25 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym kierujący pojazdem, zbliżając się do skrzyżowania, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność.

Według art. 5 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym uczestnik ruchu obowiązany jest 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 ustawy wynika inny sposób zachowania niż nakazany przez te osoby, sygnały świetlne lub znaki drogowe.

Na podstawie § 95 ust. 1 pkt 2 i 3 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 poz. 1393 ze zm.) w przypadku sygnalizatora S-1, za pomocą którego regulowany był ruch na skrzyżowaniu ul. (...) z ul. (...), na które wjeżdżała oskarżona, sygnał czerwony oznacza zakaz wjazdu za sygnalizator, a sygnał żółty – zakaz wjazdu za sygnalizator, chyba że w chwili zapalenia tego sygnału pojazd znajduje się tak blisko sygnalizatora, że nie może być zatrzymany przed nim bez gwałtownego hamowania, przy czym sygnał ten oznacza jednocześnie, że za chwilę zapali się sygnał czerwony. Wiedzę o treści tej regulacji, kardynalnej, gdy chodzi o zachowanie reguł bezpieczeństwa ruchu drogowego, należy uznać za powszechną wśród kierujących pojazdami.

W okolicznościach niniejszej sprawy nie można przyjąć, aby oskarżona M. D., przekraczając linię zatrzymania i wjeżdżając na skrzyżowanie w czasie, gdy na sygnalizatorze świetlnym dla pojazdów jadących z jej kierunku ruchu wyświetlany był sygnał żółty już od 3,2 sekund, dochowała wymaganej w tej sytuacji szczególnej ostrożności. Według sekwencji sygnał żółty na tym sygnalizatorze wyświetlał się przez 4 sekundy, co oznacza, że oskarżona wjechała

za linię zatrzymania służącą do zatrzymania przed sygnalizatorem w ostatniej fazie wyświetlania się tego sygnału. Mając świadomość stosunkowo znacznej odległości, której przebycie wymagane było do bezpiecznego ukończenia zaplanowanego manewru, na który składały się wjazd za sygnalizator i linię zatrzymania na skrzyżowanie, przejazd przez jezdnię przebiegającą przez torowisko, a następnie zjazd z torowiska, musiała oskarżona miała świadomość, że manewr ten zostanie wykonany już w czasie, gdy dla jej kierunku ruchu wyświetlany będzie sygnał czerwony, zakazujący wjazdu na skrzyżowanie i jednocześnie w czasie, gdy dla kierujących pojazdami jadącymi prostopadłe do jej kierunku, w tym tramwaju prowadzonego przez świadka M. M., wyświetlany będzie sygnał zezwalający im na wjazd za skrzyżowanie. Znajduje to potwierdzenie w utrwaleniu sekwencji z monitoringu na k. 7- 8 opinii biegłego (k. 153 i k. 154), gdzie w chwili wjazdu samochodu oskarżonej na torowisko o godz. 09:04:05 dla pojazdów poruszających się prostopadłe do kierunku ruchu oskarżonego wyświetlał się sygnał zielony. Pomimo tej świadomości, oskarżona podjęła błędną decyzję, wjeżdżając na skrzyżowanie i bezpodstawnie przyjmując, że ukończy zaplanowany manewr bez utrudnienia przejazdu przez skrzyżowanie kierującym pojazdami jadącymi prostopadłe do jej kierunku ruchu, którzy dysponowali zezwoleniem na wjazd na skrzyżowanie. Wprawdzie wynikiem niezachowania przez oskarżoną szczególnej ostrożności nie była kolizja pojazdów, a jedynie niespodziewany manewr hamowania tramwaju podjęty przez świadka M. M.. Podjęcie tego z kolei manewru skutkowało jednak uderzeniem w kabinę i upadkiem pokrzywdzonej K. K. na podłogę tramwaju i doznaniem przez nią urazu, kwalifikującym się jako wypadek w rozumieniu art. 177 § 1 k.k. Bliski, kilkusekundowy (09:04:05 - 09:04:11) odstęp czasowy i logiczne następstwo pomiędzy wjechaniem przez oskarżoną na skrzyżowanie z naruszeniem reguł szczególnej ostrożności, podjęciem przez motorniczego tramwaju w odpowiedzi na to nieoczekiwanego manewru hamowania tuż po rozpoczęciu jazdy tramwaju oraz skutek nieoczekiwanego manewru hamowania w postaci uderzenia przez pokrzywdzoną w kabinę i upadku na podłogę, pozwalają na przyjęcie istnienia bezpośredniego związku przyczynowo skutkowego pomiędzy niezachowaniem przez oskarżoną szczególnej ostrożności a upadkiem pokrzywdzonej i wynikłym stąd urazem. Oskarżona powinna była liczyć się z tym, że podjęcie przez nią decyzji o wjeździe na skrzyżowanie w warunkach, gdy ukończenie zaplanowanego manewru przez nią manewru mogło utrudnić ruch pozostałym uczestnikom, może spowodować manewr hamowania danego uczestnika, pomimo zezwolenia na wjazd na skrzyżowanie. Powinna była także liczyć się z tym, że manewr hamowania spowodować może uraz pasażera tramwaju, gdyż jest to okoliczność powszechnie wiadoma. Z tych względów istniały wystarczające podstawy do przypisania oskarżonej spowodowania wypadku drogowego na skutek niezachowania reguł ostrożności przewidzianych w art. 3 ust. 1 w zw. z art. 25 ust. 1 oraz art. 5 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym w zw. z § 95 ust. 1 pkt 2 i 3 wspomnianego rozporządzenia z dnia 31 lipca 2002 r., w sposób nieumyślny w rozumieniu art. 9 § 2 k.k.

Obrażenia, których w wyniku wypadku doznała pokrzywdzona K. K., w świetle opinii biegłego chirurga, ortopedy, traumatologa K. L. niewątpliwie kwalifikowały się jako uszczerbek na zdrowiu przewidziany w art. 157 § 2 k.k. i pozostawały w związku przyczynowo skutkowym z uderzeniem w kabinę i upadkiem na podłogę tramwaju.

Niewątpliwie zaistnienia wypadku przyczyniło się zachowanie świadka M. M.. Była ona motorniczym tramwaju i w ramach przyjmowanej taktyki jazdy obowiązana była uwzględniać bezpieczeństwo osób, które przewozi, a podstawą regułą w tym zakresie powinno być podejmowanie czynności mających na celu unikanie nieoczekiwanego hamowania. Zgodnie z art. 25 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym również świadek M. M. obowiązana była do zachowania szczególnej ostrożności przy wjeździe na skrzyżowanie, nawet jeżeli dla jej kierunku jazdy wyświetlało się światło zielone. Każdego uczestnika ruchu drogowego obowiązuje bowiem reguła z art. 4 Prawa o ruchu drogowym, zgodnie z którą może on liczyć, że inni uczestnicy ruchu drogowego przestrzegają przepisów, chyba że okoliczności wskazują na możliwość innego zachowania. Świadek M. M. powinna dostatecznie upewnić się, czy pomimo zapalenia się zielonego światła sytuacja drogowa pozwala jej na przejazd przez skrzyżowanie, bez narażania pasażerów na nieoczekiwany manewr hamowania. Jeśli świadek zbyt późno dostrzegł zbliżający się do torowiska pojazd kierowany przez oskarżoną, a z opinii biegłego W. P. jednoznacznie wynika, że miał możliwość jego dostrzeżenia odpowiednio wcześniej, biorąc pod uwagę odległość i sekwencję czasową ruchu obu pojazdów, to oznacza to, że świadek powinien być zastosować zasadę ograniczonego zaufania i nie podejmować jazdy, licząc się z naruszeniem przez oskarżoną bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Zatem także świadek nie dochował reguł szczególnej ostrożności, gdy chodzi o obserwację skrzyżowania.

Brak było jednak podstaw do przyjęcia, że naruszenie przez świadka M. M. szczególnej ostrożności przy rozpoczęciu jazdy tramwajem stanowiło wyłączną przyczynę skutku w postaci uderzenia pokrzywdzonej o kabinę i jej upadku na podłogę tramwaju oraz wynikłego stąd urazu. Gdyby bowiem nie miał miejsca nieprawidłowy manewr oskarżonej polegający na spóźnionym wjeździe na skrzyżowanie poprzedzony bezpodstawnym przyjęciem przez oskarżoną, że zaplanowany przez nią manewr ukończy bez utrudnienia ruchu pozostałym uczestnikom, nie doszłoby do manewru hamowania tramwaju, skutkującego upadkiem pokrzywdzonej.

W orzecznictwie Sądu Najwyższego (por. postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 20 maja 2010 r., II KK 306/09, Lex nr 590219) utrwalony jest pogląd, który Sąd Rejonowy w niniejszej sprawie podziela, że przekroczenie przepisów przez innego użytkownika drogi – o ile jest istotne – może stanowić podstawę zmniejszenia odpowiedzialności naruszającego przepisy ruchu drogowego, ale nie podstawę jej wyłączenia.

Podobnie należy ocenić okoliczność, że do zaistnienia wypadku przyczyniła się także pokrzywdzona K. K.. Każdy pasażer znajdujący się w tramwaju zajmujący pozycję stojącą powinien trzymać się uchwytów do tego przeznaczonych, także w razie podjęcia decyzji o zajęciu miejsca siedzącego, co jest uzasadnione właśnie możliwością zaistnienia nieoczekiwanego manewru hamowania tramwaju. Z oględzin nagrania z monitoringu wynikało zaś jednoznacznie, że o godz. 09:04:07 podczas hamowania pokrzywdzona K. K. nie trzymała się uchwytu, próbując usiąść na miejscu, które ustąpił jej mężczyzna. Jako osoba w podeszłym wieku powinna była przewidywać, że hamowanie tramwaju może spowodować utratę równowagi i upadek.

Bez wątplenia oskarżona powinna była przewidzieć następstwo naruszenia szczególnej ostrożności i wjazdu na skrzyżowanie w ostatniej fazie wyświetlania się sygnału żółtego na sygnalizatorze polegające na utrudnieniu ruchu uczestnikom poruszającym się prostopadle do jej kierunku ruchu, dysponującym zezwoleniem na wjazd na skrzyżowanie, w tym zmuszeniem do podjęcia manewru nieoczekiwanego hamowania tramwaju, co mogło stanowić zagrożenie bezpieczeństwa ruchu dla znajdujących się w nim pasażerów. Oskarżona powinna liczyć się także z tym, że środkami publicznej komunikacji miejskiej podróżują osoby starsze, podatne na utratę równowagi i doznanie urazu w wyniku nieoczekiwanego manewru hamowania. Powinna była zatem przewidywać, że mogący powstać wówczas u pasażera uraz stanowi normalne następstwo przekroczenia przez nią reguł szczególnej ostrożności.

Przypisanie oskarżonej M. D. winy nie budziło żadnych wątpliwości. W sprawie nie ujawniły się jakiegokolwiek okoliczności mogące wyłączać winę oskarżonej.

Stopień winy oskarżonej należało określić jako nieznaczny, biorąc pod uwagę przede wszystkim najlżejszą postać winy w postaci niedbalstwa, gdy chodzi o naruszenie reguł ostrożności określonych w art. 3 ust. 1 w zw. z art. 25 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym oraz art. 5 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym w zw. z § 95 ust. 1 pkt 2 i 3 wspomnianego rozporządzenia z dnia 31 lipca 2002 r.

Podobnie uznać należało, że stopień społecznej szkodliwości czynu przepisanego oskarżonej nie był znaczny, biorąc pod uwagę przyczynienie się do zaistnienia wypadku zarówno świadka M. M., jak i pokrzywdzonej K. K., przyjęcie, że do naruszenia przepisów ruchu drogowego doszło w wyniku niedbalstwa oskarżonej oraz niewątpliwie dolegliwy uraz, ale o stosunkowo nieznaczny rozmiarze, doznany przez pokrzywdzoną w następstwie wypadku.

Dotychczasowa niekaralność oskarżonej oraz jej postawa, związana z wykonywanym zawodem nauczyciela akademickiego, ustabilizowaną sytuacją zawodową i rodzinną, pozwalają na przyjęcie, że pomimo umorzenia postępowania oskarżona będzie przestrzegała porządku prawnego, w szczególności nie popełni ponownie przestępstwa.

W tych okolicznościach w ocenie Sądu Rejonowego trafną reakcją karno-prawną na występki oskarżonej stanowi warunkowe umorzenie postępowania karnego na okres próby wynoszący jeden rok oraz orzeczenie świadczenia pieniężnego przewidzianego w art. 39 pkt 7 k.k. w kwocie 500 złotych. Natomiast orzeczenie nawiązki na rzecz

pokrzywdzonej K. K. w kwocie 2000 złotych ma na celu zrekompensowanie bólu i niedogodności, jakie musiała znieść pokrzywdzona z powodu urazu będącego wynikiem wypadku.

Orzeczenie w przedmiocie kosztów sądowych znajdowało podstawę w art. 627 k.p.k. w zw. z art. 629 k.p.k.

Z tych względów Sąd Rejonowy orzekł jak w sentencji.

SSR Robert Belczącki