

Sygnatura akt VIII C 248/21

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 5 stycznia 2023 roku

Sąd Rejonowy dla Łodzi - Widzewa w Łodzi VIII Wydział Cywilny w składzie:

Przewodniczący: Sędzia Tomasz Kalsztein

Protokolant: st. sekr. sąd. Dorota Piasek

po rozpoznaniu w dniu 8 grudnia 2022 roku w Łodzi

na rozprawie

sprawy z powództwa R. W.

przeciwko (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W.

o zapłatę

1. oddała powództwo;
2. przyznaje i nakazuje wypłacić z funduszy skarbu Państwa Sądu Rejonowego dla Łodzi-Widzewa w Łodzi na rzecz adw. P. K. kwotę 4.428 zł (cztery tysiące czterysta dwadzieścia osiem złotych) tytułem wynagrodzenia za pomoc prawną udzieloną powodowi z urzędu;
3. zasądza od powoda R. W. na rzecz pozwanego (...) Spółki Akcyjnej w W. kwotę 5.417 zł (pięć tysięcy czterysta siedemnaście złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu;
4. nie obciąża powoda obowiązkiem zwrotu kosztów sądowych należnych Skarbowi Państwa.

Sygn. akt VIII C 248/21

UZASADNIENIE

W pozwie z dnia 4 grudnia 2017 roku powód R. W. wniósł o zasądzenie od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej w W. kwoty 60.000 zł tytułem zadośćuczynienia za doznaną krzywdę w związku ze śmiercią żony oraz kosztów procesu. Ponadto wniósł o ustanowienie pełnomocnika z urzędu.

W uzasadnieniu powód wskazał, że w dniu 25 sierpnia 2014 roku w Ł. doszło do wypadku drogowego, na skutek którego śmierć poniosła jego żona J. W., która krytycznego dnia kierowała samochodem R.. Do zdarzenia przyczynił się w 50% kierowca drugiego pojazdu marki (...), który w chwili wypadku jechał z nadmierną prędkością 77 km/h, uniemożliwiając skuteczną zatrzymanie pojazdu. Tymczasem całkowite wyhamowanie samochodu ciężarowego z prawdopodobieństwem graniczącym z pewnością doprowadziłoby do uniknięcia ciężkich obrażeń przez J. W., które doprowadziły do jej zgonu. W dalszej kolejności powód wyjaśnił, że bardzo przeżył śmierć żony, z którą łączyła go głęboka, emocjonalna więź. Do dziś nie pogodził się z tą stratą, stał się nerwowy, odczuwa duży żal, tęsknotę, pustkę, jest przygnębiony, samotny. Poczucie krzywdy i bólu zwiększa fakt, że małżonkowie byli ze sobą bardzo zżyci, czynnie uczestniczyli we wspólnym życiu, udzielali sobie wszelkiej pomocy. Powód podniósł również, że po śmierci małżonki stał się ojcem samotnie wychowującym trójkę dzieci, musiał zrezygnować z dotychczasowej pracy, aby zająć się dziećmi. Dodał, że po przedmiotowym zdarzeniu wraz z dziećmi pozostaje pod opieką Ogólnopolskiego Instytutu (...).

(pozew k. 2-3v.)

W odpowiedzi na pozew strona pozwana, reprezentowana przez zawodowego pełnomocnika, wniosła o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie od powoda zwrotu kosztów procesu. W uzasadnieniu pełnomocnik zakwestionował przedstawione

w pozwie okoliczności zdarzenia, w tym podstawę odpowiedzialności za wypadek kierowcy samochodu ciężarowego. Wskazał, że w sprawie wypadku toczyło się postępowanie karne, które zostało prawomocnie umorzone wobec braku ustawowych znamion czynu zabronionego. Niezależnie od powyższego podważył żądanie co do zasady jak i wysokości.

(odpowiedź na pozew k. 35-36)

Postanowieniem z dnia 7 maja 2018 roku Sąd ustanowił dla powoda pełnomocnika z urzędu. W zajętych stanowiskach procesowych pełnomocnik podtrzymał pozew w całości.

(postanowienie k. 45, pismo procesowe k. 51-54)

W toku procesu stanowiska stron nie uległy zmianie. Na rozprawie poprzedzającej wydanie wyroku pełnomocnik powoda z urzędu z ostrożności procesowej wniósł o nieobciążanie powoda nieuiszczonymi kosztami sądowymi.

(protokół rozprawy k. 103-105, k. 142-143, k. 375-376, pismo procesowe k. 111, k. 125, k. 171-172)

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 25 sierpnia 2014 roku w godzinach porannych, w Ł. na ul. (...), miał miejsce wypadek drogowy, w wyniku którego śmierć na miejscu poniosła J. W..

Bezpośrednio przed zdarzeniem J. W. kierowała samochodem marki R. (...) poruszając się w kolumnie pojazdów w kierunku skrzyżowania z ul. (...) (w stronę centrum Ł.). W tym samym czasie, w przeciwnym kierunku poruszał się J. M. kierując zestawem ciężarowym marki (...).

W momencie, w którym R. zbliżało się do przejścia dla pieszych zlokalizowanego przed skrzyżowaniem z ul. (...) jego prędkość wynosiła około 65 km/h. Po przejechaniu przez obszar przejścia R. poruszało się równoległe do osi jezdni, z nieznacznym jej przecięciem przez lewe koła. Następnie doszło do lewo-skośnego zjazdu tego pojazdu na przeciwny pas ruchu. Jeszcze zanim nastąpił wyraźny zjazd R., kierujący zestawem ciężarowym, jadącym z prędkością około 75 km/h, rozpoczął manewr hamowania. Jednocześnie chcąc uniknąć zderzenia czołowego J. M. odbił kierownicą w prawo, co spowodowało ruch zestawu w kierunku rowu. Podjęte manewry obronne okazały się niewystarczające i bezpośrednio za skrzyżowaniem z ul. (...) (dla kierunku jazdy R.) doszło do zderzenia obu pojazdów, przy czym samochód R. znajdował się wówczas w całości na pasie jezdni zestawu ciężarowego (...).

W chwili zderzenia prędkość samochodu R. wynosiła około 70 km/h, zaś prędkość zestawu ciężarowego (...) około 50 km/h.

Dla kierowcy zestawu (...) sytuacja jednoznacznie niebezpieczna na jedni, przy której powinien on bezwzględnie podjąć działania obronne, nastąpiła kiedy odległość między pojazdami wynosiła około 76 metrów (R. znajdował się w położeniu R2 na planie 3, natomiast (...) w położeniu D2), przy czym oba pojazdy znajdowały się wówczas w odległości około 38 metrów od miejsca zdarzenia.

Kierująca R. aby uniknąć wypadku powinna skorygować tor jazdy swojego samochodu poprzez powrót na swój (prawy) pas ruchu. Brak podjęcia takich działań wynikał z braku kontroli nad kierowanym pojazdem, czego przyczyną mogło być zaśnięcie bądź zaślabnięcie za kierownicą.

Dla jednosekundowego czasu reakcji psychofizycznej kierowcy zestawu ciężarowego zareagował on podjęciem hamowania jeszcze zanim samochód R. znalazł się w pozycji, stwarzającej jednoznaczne niebezpieczeństwo na jezdni (położenie R2 na planie 3), co było właściwą reakcją obronną.

Dla rzeczywistej prędkości jazdy kierowca (...) nie miał możliwości uniknięcia wypadku, przy czym nawet zatrzymanie zestawu przed miejscem kolizji nie spowodowałoby uniknięcia zderzenia – samochód R. i tak uderzyłby w przód zestawu ciężarowego

z prędkością rzędu 70 km/h. Gdyby kierujący zestawem ciężarowym poruszał się z dopuszczalną administracyjnie prędkością 50 km/h również nie zdołałby zatrzymać pojazdu przed miejscem zderzenia, a do kolizji doszłoby dla prędkości jazdy zestawu około 28 km/h. Dla takiej wersji wypadku, uwzględniając sumaryczną prędkość zderzenia (około 70 km/h i około 28 km/h), skutkowało ono zgonem kierującej samochodem R..

Bezpośrednią i jedyną przyczyną wypadku drogowego był błąd w taktyce i technice jazdy kierującej samochodem R. prowadzący do zjazdu na przeciwny pas ruchu, w wyniku czego doszło do zderzenia pojazdów.

W dacie wypadku J. M. posiadał obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w pozwanym Zakładzie (...).

W sprawie przedmiotowego wypadku prokuratora prowadziła postępowanie przygotowawcze, które zostało umorzone na podstawie art. 17 § 1 pkt 2 k.p.c. wobec braku ustawowych znamion czynu zabronionego. W toku śledztwa oskarżyciel publiczny uznał, że zebrany materiał dowodowy nie wskazuje, aby do wypadku z udziałem samochodu R. doszło na skutek naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym przez innych jego uczestników. Wskazał, że ujawnione na miejscu zdarzenia ślady prowadzą do wniosku, że J. W. zjechała ze swojego pasa ruchu na przeciwny i doprowadziła do czołowego zderzenia z zespołem pojazdów marki (...).

(pisemna opinia biegłego z zakresu analizy wypadków komunikacyjnych k. 177-224, pisemna uzupełniająca opinia biegłego z zakresu analizy wypadków komunikacyjnych k. 285-288, k. 322-323, z akt szkody: kopia akt 1 Ds. 739-15, okoliczności bezsporne)

J. W. była małżonką powoda. Mieli oni troje małoletnich dzieci w wieku 4 i 7 lat. Tworzyli zgodny i szczęśliwy związek, razem spędzali czas wolny, wyjeżdżali na wakacje.

Po śmierci żony powód musiał zrezygnować z dotychczas wykonywanej pracy i zajął się wychowywaniem dzieci, co wpłynęło diametralnie na jego sytuację majątkową. Wcześniej to on pracował jako zawodowy kierowca, natomiast małżonka zajmowała się domem i dziećmi.

Powód nie pogodził się ze śmiercią żony. Po wypadku był przygnębiony, rozpaczał, bardzo przeżywał całe zdarzenie. Dokładnie analizował przebieg wypadku, uważał, że kierowca samochodu ciężarowego nie jest bez winy. R. W. systematycznie odwiedza grób żony.

(dowód z przesłuchania powoda – elektroniczny protokół rozprawy z dnia 8 grudnia 2022 roku, zeznania świadka M. S. – elektroniczny protokół rozprawy z dnia 12 marca 2019 roku)

R. W. na dzień 26 kwietnia 2019 roku nie prezentował objawowo reakcji spełniających kryteria Zespołu (...). W dacie zdarzenia powód doznał najprawdopodobniej urazu psychicznego na skutek śmierci żony, która skutkowałą silnym dyskomfortem emocjonalnym (ból emocjonalny, stres). W okresie 1 roku od wypadku u powoda wystąpiła silna reakcja żałoby, która jednak nie wywołała trwałych zmian w jego życiu. Opieka nad synami zdominowała powodowi kwestię skorzystania z pomocy specjalistycznej. Reakcje wspomnieniowe bywają

nadal aktywne – sytuacyjne. W przypadku powoda istniała zasadność skorzystania z terapii psychologicznej, z której korzystał on pośrednio poprzez kontakt terapeutyczny synów.

(pisemna opinia biegłego psychologa k. 117-122)

Powoda łączyła z żoną prawidłowa więź występująca między małżonkami. Cierpienia psychiczne powoda były znaczne w okresie 1 roku po śmierci żony. W późniejszym czasie nasilenie cierpienia ulegało stopniowemu zmniejszeniu, obecnie w sytuacji wspomnieniowej powracają one z dość dużą siłą.

(pisemna opinia sądowo-psychiatryczna k. 132-135)

Uwzględniając wyliczone prędkości zderzeniowe przez biegłych z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych (tj. biegłych R. B. (1) z opinii

w przedmiotowej sprawie oraz R. B. (2) z opinii wydanej na gruncie opinii wydanej

w toku postępowania przygotowawczego) z sądowo-lekarskiego punktu widzenia z dużym prawdopodobieństwem można przyjąć, że nawet przy jeździe zestawu ciężarowego

z dopuszczalną prędkością doszłoby do powstania u kierującej R. na tyle poważnych obrażeń ciała, że skutkowałyby one jej zgonem.

(pisemna opinia biegłego z zakresu medycyny sądowej k. 349-350)

Zaistniała szkoda została zgłoszona pozwanemu, który wdrożył postępowanie likwidacyjne. Pismem z dnia 19 maja 2017 roku powód wezwał pozwanego do zapłaty kwoty 50.000 zł tytułem zadośćuczynienia za doznaną krzywdę w związku ze śmiercią żony. Decyzją z dnia 2 października 2017 roku ubezpieczyciel odmówił przyznania zadośćuczynienia powołując się na brak winy kierującego (...) za spowodowanie wypadku drogowego.

(decyzja k. 41-41v., z akt szkody: druk zgłoszenia szkody, wezwanie do zapłaty; okoliczności bezsporne)

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił bądź jako bezsporny, bądź na podstawie powołanych wyżej dowodów, w tym dowodu z przesłuchania powoda, zeznań świadka oraz opinii biegłych. Oceniając pisemne opinie biegłych sądowych, Sąd nie znalazł podstaw do kwestionowania zawartych w ich treści wniosków, opinie te były bowiem rzetelne, jasne, logiczne oraz w sposób wyczerpujący objaśniające budzące wątpliwości kwestie. Opinie te

w pełni odnosiły się do zagadnień będących ich przedmiotem, wnioski biegłych nie budzą przy tym wątpliwości w świetle zasad wiedzy oraz doświadczenia życiowego, a jednocześnie opinie zostały sporządzone w sposób umożliwiający prześledzenie - z punktu widzenia zasad wiedzy, doświadczenia życiowego i logicznego rozumowania - analizy przez biegłych zagadnień będących ich przedmiotem. Wydając opinie biegli oparli się na zgromadzonym w aktach sprawy materiale dowodowym, dodatkowo biegły R. B. (1) oparł się na materiale zgromadzonym w toku postępowania przygotowawczego prowadzonego przez prokuraturę.

Biegli z zakresu psychologii i psychiatrii wypowiedzieli się na temat reakcji żałobnej powoda, jego cierpienia emocjonalnych po wypadku, konieczności korzystania ze specjalistycznej terapii, opisali również obecny stan jego zdrowia psychicznego, akcentując, że sytuacyjnie u powoda nadal występują silne reakcje wspomnieniowe. Z kolei biegły R. B. (1) poddał analizie zaistniały wypadek drogowy dokonując jego rekonstrukcji. Zwrócił uwagę, że wszyscy świadkowie wypadku poza kierowcą zestawu ciężarowego nie widzieli ruchu samochodu R. bezpośrednio przed zderzeniem. Odtworzenie przebiegu wypadku nastąpiło więc w oparciu o relację kierowcy (...), ale także na podstawie nagrań

z monitoringu umieszczonego na budynku posesji nr (...) ul. (...), a także z kamery zainstalowanej w autobusie MPK. Nagrania te, po dokonaniu korekty ich jakości, umożliwiły biegłemu na określenie w miarę dokładnego położenia obu pojazdów, a także ich prędkości. Biegły ustalił przy tym, że w momencie wypadku jezdnia była wilgotna, co pozwoliło określić właściwą wartość współczynnika przyczepności. Odnosząc się do przebiegu samego zdarzenia biegły wskazał, że wartości kolizyjne wynosiły niespełna 50 km/h w przypadku samochodu ciężarowego i około 70 km/h w przypadku R., dla których to prędkości

w wyniku przeprowadzonej symulacji pojazdy te zajęły położenia końcowe zgodnie z ich położeniem oględzinowym. Podkreślił, że kolizyjna prędkość (...) wskazuje, że pojazd ten był hamowany, co dodatkowo wynikało z zabezpieczonych śladów na jezdni. Oceniając możliwości uniknięcia kolizji przez kierującego zestawem ciężarowym biegły wyjaśnił, że stan niebezpieczeństwa wystąpił w momencie, w którym R. wyraźnie przeciął oś jezdni (poz. R2 na planie nr 3). W tym czasie kierujący ten znajdował się już w trakcie wykonywania manewrów obronnych, wobec czego jego reakcję należy uznać za prawidłową. Biegły podkreślił jednocześnie, że R. jechał jako ostatni w czteropojazdowej kolumnie, co wymuszało uwagę kierowcy zestawu ciężarowego także na obserwacji pojazdów poprzedzających R.. W konkluzji biegły podniósł, że kierowca (...) nie miał możliwości uniknięcia kolizji zarówno dla rzeczywistej prędkości wyjściowej, z jaką pojazd ten się poruszał (tj. około 75 km/h), jak również dla sytuacji, w której prędkość ta byłaby zgodna z dopuszczalną (50 km/h). W tym ostatnim przypadku prędkość kolizyjna (...) wyniosłaby 28 km/h, co w połączeniu z prędkością kolizyjną samochodu R. i tak doprowadziłoby do zgonu żony powódki. W opiniach uzupełniających biegły odniósł się do zarzutów sformułowanych przez stronę powodową, które skupiały się na rozbieżności pomiędzy jego własnymi ustaleniami w sprawie a ustaleniami R. B. (2) wydającego opinię w toku postępowania przygotowawczego, dotyczącymi możliwości skutecznego zatrzymania pojazdu (...) przed miejscem zderzenia w sytuacji, gdyby jego prędkość wyjściowa wynosiła 50 km/h. Odnosząc się do tego zagadnienia biegły R. B. (1) na wstępie wyjaśnił, że obie opinie zawierają zbliżone wnioski końcowe poza jednym dotyczącym kwestii podniesionej w zarzutach. W tym zakresie wskazał, że różnica między opiniami wynika z odmiennego ustalenia odległości, jaka dzieliła oba pojazdy w chwili powstania stanu zagrożenia (76 metrów ustalone w postępowaniu cywilnym i 104 metry ustalone w postępowaniu przygotowawczym). Wskazał, że dokładniejsze określenie toru ruchu samochodu R. w czasie istotnym przed wypadkiem wynikało z poprawy jakości nagrania zapisów z kamer monitoringu (zabiegi te biegły precyzyjnie omówił na stronach 21-24 opinii podstawowej). Jednocześnie zwrócił uwagę, że nawet dla przebiegu zdarzenia przedstawionego przez drugiego biegłego, poważne obrażenia ciała, jakich doznałaby kierująca R. wskutek wjechania z prędkością około 70 km/h w przód stojącego ciągnika siodłowego prowadziłyby do jej zgonu.

Kwestia obrażeń ciała, jakich mogła doznać J. W. dla wersji zdarzenia, w której (...) poruszałby się z prędkością dopuszczalną była również przedmiotem rozważań biegłego z zakresu medycyny sądowej. W wydanej opinii potwierdził on wnioski biegłego B. wskazując, że w takim przypadku z sądowo-lekarskiego punktu widzenia małżonka powoda najprawdopodobniej zmarłaby na skutek doznanych ciężkich obrażeń ciała.

Sąd Rejonowy zważył, co następuje:

Powództwo okazało się niezasadne i podlegało oddaleniu.

W przedmiotowej sprawie zdarzeniem wywołującym szkodę niemajątkową na osobie, której naprawienia dochodził powód był wypadek drogowy, do którego doszło w dniu 25 sierpnia 2014 roku, na skutek którego śmierć poniosła jego żona J. W.. Zgodnie z treścią art. 436 § 1 k.c. w zw. z art. 435 § 1 k.c., odpowiedzialność samoistnego posiadacza pojazdu za szkodę na osobie lub mieniu, wyrządzoną komukolwiek przez ruch tego pojazdu kształtuje się na zasadzie ryzyka. W zajęтым stanowisku procesowym strona powodowa wywodziła, że kierowca zestawu ciężarowego (...), ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej u pozwanego, przyczynił się do wypadku w 50% poprzez poruszanie się z prędkością przekraczającą dopuszczalną. Wskazywała, że gdyby (...) jechał z prędkością 50 km/h J. M. miałby możliwość jego wyhamowania przed miejscem zdarzenia, co skutkowałoby mniejszymi obrażeniami J. W., a w konsekwencji nie doszłoby do jej zgonu. Powód nie kwestionował jednocześnie faktu, że bezpośrednią przyczyną wypadku był zjazd samochodu R. na przeciwległy pas ruchu, co doprowadziło do czołowego zderzenia z pojazdem (...). niesporne było zatem, że sprawcą wypadku była małżonka powoda, a kwestię przyczynienia się do jego zaistnienia należało rozpatrywać po stronie poszkodowanego – J. M..

Odpowiedzialności pozwanego w stosunku do powoda należy upatrywać w zawartej umowie ubezpieczenia OC pojazdu ciężarowego marki (...). W świetle art. 822 § 1 k.c. przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zakład ubezpieczeń zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone

osobom trzecim, względem których odpowiedzialność ponosi ubezpieczający albo osoba, na rzecz której została zawarta umowa ubezpieczenia.

Roszczenie o zapłatę zadośćuczynienia znajduje natomiast swoje źródło w treści art. 446 § 4 k.c., w myśl którego, Sąd może przyznać najbliższym członkom rodziny zmarłego odpowiednią sumę tytułem zadośćuczynienia pieniężnego za doznaną krzywdę.

Istotą zadośćuczynienia jest wynagrodzenie szkody niemajątkowej (krzywdy) po utracie osoby bliskiej – zmarłej wskutek uszkodzenia ciała lub wywołania rozstroju zdrowia. Roszczenie to ma na celu pomóc najbliższej rodzinie zmarłego dostosować się do nowej rzeczywistości. Zadośćuczynienie ma zatem kompensować nie tyle doznany ból spowodowany śmiercią osoby bliskiej, lecz przedwczesną utratę członka rodziny.

W konsekwencji, w judykaturze i piśmiennictwie, wyrażono pogląd, że skoro zadośćuczynienie ma kompensować przedwczesną utratę członka rodziny, a dobrem osobistym, którego naruszenie wymaga rekompensaty, jest prawo do życia w rodzinie, to najwyższe kwoty zadośćuczynienia powinny być zasądzane na rzecz osób, które na skutek śmierci najbliższego członka rodziny stały się samotne, gdyż nie mają już własnej rodziny (por. m.in. wyrok SA w Gdańsku z dnia 20 lutego 2014 roku, I ACa 755/13, LEX; wyrok SA w Łodzi z dnia 9 maja 2013 roku, I ACa 1470/12, LEX; wyrok SA w Łodzi z dnia 14 kwietnia 2010 roku, I ACa 178/10, LEX nr 715515). Przy ustalaniu wysokości zadośćuczynienia należy także mieć na względzie średni przewidywany czas życia zmarłego członka rodziny, zamieszkiwanie ze zmarłym i pozostawanie z nim we wspólnym gospodarstwie domowym, posiadanie przez uprawnionego innych członków rodziny, rodzaj zdarzenia powodującego śmierć osoby najbliższej, jego okoliczności, kwestię wykrycia i ukarania sprawcy czynu niedozwolonego będącego przyczyną śmierci osoby najbliższej. Rozmiar krzywdy determinują również takie czynniki jak poczucie osamotnienia i pustki, cierpienia moralne

i wstrząs psychiczny wywołany śmiercią osoby najbliższej, rodzaj i intensywność więzi łączącej pokrzywdzonego ze zmarłym, czy też stopień, w jakim pokrzywdzony będzie umiał się znaleźć w nowej rzeczywistości i zdolności jej zaakceptowania. Należy mieć także na uwadze, że choć samo zdarzenie sprawcze, jakim jest śmierć człowieka, ma charakter jednorazowy, to negatywne skutki związane z utratą osoby bliskiej nie są zamknięte w określonych ramach czasowych i nie ograniczają się do ujemnych przeżyć na konkretną datę. Jeśli osobami bliskimi zmarłego są osoby dorosłe, to z reguły krzywda związana z tym zdarzeniem jest uświadamiana przez poszkodowanych od samego początku, od momentu powzięcia wiadomości o śmierci osoby bliskiej, które już samo w sobie jest poważnym wstrząsem psychicznym. Krzywda ta jest wówczas najsilniej odczuwana także z tego względu, że pomiędzy zmarłym i jego bliskimi istnieją trwające często wiele lat określone i to dwukierunkowe więzi rodzinne. Natomiast wraz z upływem czasu ujemne doznania osób dorosłych związane ze śmiercią osoby bliskiej ulegają naturalnemu osłabieniu. Podkreśla się ponadto, że w każdym wypadku wysokość zadośćuczynienia powinna zostać ustalona

z uwzględnieniem okoliczności, że śmierć każdej osoby jest zdarzeniem pewnym, które prędzej, czy później musi nastąpić. Tym samym zadośćuczynienie przewidziane

w powołanym przepisie rekompensuje w istocie jedynie wcześniejszą utratę członka rodziny (por. m.in. wyrok SA w Szczecinie z dnia 10 kwietnia 2014 roku, I ACa 40/14, LEX; wyrok SA w Łodzi z dnia 28 maja 2013 roku, I ACa 98/13, LEX; cyt. wyrok SA Łodzi z dnia

14 października 2010 roku; wyrok SA we Wrocławiu z dnia 21 lutego 2013 roku, I ACa 60/13, LEX).

Z uwagi na przebieg wypadku zasadność roszczenia powoda była uzależniona od wcześniejszego ustalenia, czy kierowca zestawu ciężarowego J. M. przyczynił się do jego zaistnienia. Odpowiedź odmowna oznaczałaby bowiem, że winna wypadku była wyłącznie J. W., co uwalniałoby pozwanego od odpowiedzialności za skutki zdarzenia. Jak zasygnalizowano wyżej powód w toku procesu stał na stanowisku, że kierowca (...) przyczynił się do wypadku w 50%.

W myśl z art. 362 k.c., jeżeli poszkodowany przyczynił się do powstania lub zwiększenia szkody, obowiązek jej naprawienia ulega odpowiedniemu zmniejszeniu stosownie do okoliczności, a zwłaszcza do stopnia winy obu stron. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem, poszkodowany przyczynia się do powstania szkody, jeżeli jego zachowanie się jest adekwatną współprzyczyną powstania szkody w ogóle. Przyczynienie się do szkody występuje, gdy w wyniku badania stanu faktycznego sprawy dojść trzeba do wniosku, że bez udziału poszkodowanego szkoda hipotetycznie nie powstałaby lub nie przybrałaby rozmiarów, które ostatecznie w rzeczywistości osiągnęła. Miarą przyczynienia się

poszkodowanego jest kryterium stopnia zawinienia obu stron niezależnie od tego, czy odpowiada on na zasadach winy, czy też innych (np. ryzyka, słuszności). Adekwatny związek przyczynowy w rozumieniu art. 361 § 1 k.c. jest ograniczony do normalnych powiązań kauzalnych, a ocena czy skutek jest "normalny" opiera się na całokształcie okoliczności sprawy, przy uwzględnieniu zasad doświadczenia życiowego. Takie zachowanie poszkodowanego, któremu nie można przypisać nieprawidłowości (naganności), nie może być uznane za przyczynienie się. Przy odpowiedzialności na podstawie art. 415 k.c. konieczne jest porównanie winy poszkodowanego z winą sprawcy lub osoby, za którą odpowiada (por. m.in. wyrok SN z dnia 7 maja 2010 roku, III CSK 229/09, L.; wyrok SN z dnia 14 lutego 2001 roku, I PKN 248/00, OSNP 2002/21/522; wyrok SN z dnia 12 czerwca 1980 roku, II CR 166/80, L.; K. O. (red. serii), W. B. (red. tomu), Kodeks cywilny. Komentarz. Wyd. 30, W. 2022). W przypadku odpowiedzialności na zasadzie ryzyka do zastosowania art. 362 k.c. obok wymagania adekwatnego związku przyczynowego wystarczy obiektywna nieprawidłowość zachowania się poszkodowanego (por. m.in. wyrok SA w Szczecinie z dnia 23 stycznia 2013 roku, I ACa 817/12, L.; wyrok SN z dnia 17 kwietnia 2015 roku, I CSK 216/14, L.). Jak wyjaśnił Sąd Najwyższy (por. wyrok z dnia 26 maja 2021 roku, (...) 58/21, L.), w odniesieniu do osoby odpowiedzialnej na zasadzie ryzyka istotny jest nie tylko stopień nieprawidłowości (przedmiotowo-podmiotowej) w ruchu przedsiębiorstwa czy pojazdu, ale także stopień ryzyka dla innych osób stwarzanego in concreto przez ten ruch - choćby prawidłowy. Uwypuklenia wymaga w tym miejscu, że Kodeks cywilny wprowadza bardzo surową odpowiedzialność posiadacza mechanicznego środka komunikacji za szkody wyrządzone przez ruch tych pojazdów. Mimo, że zasadą naczelną odpowiedzialności w dziedzinie czynów niedozwolonych jest wina, to jednak odpowiedzialność posiadacza pojazdu mechanicznego za szkody wyrządzone ruchem tych pojazdów oparta została na zasadzie ryzyka. Jest to odpowiedzialność "za sam skutek" zdarzenia powodującego szkodę. Oznacza to, że dla powstania odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu nie ma znaczenia czy czyn był przez niego zawiniony. Uzasadnieniem dla tak zaostrzonej odpowiedzialności jest zagrożenie dla otoczenia, jakie niesie ze sobą samo używanie pojazdów mechanicznych. Wina nie stanowi tu więc przesłanki powstania obowiązku naprawienia szkody. Posiadacz pojazdu mechanicznego nie uwolni się od odpowiedzialności nawet wtedy, gdy nie będzie można mu przypisać winy. Wyjaśnienia wymaga ponadto, że w świetle art. 435 § 1 k.c. w zw. z art. 436 § 1 k.c. odpowiedzialność posiadacza pojazdu mechanicznego na zasadzie ryzyka wyłącza tylko wina poszkodowanego lub osoby trzeciej. Jak wyjaśniono w judykaturze, „zwrot wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej oznacza, że posiadaczowi pojazdu mechanicznego nie można przypisać żadnej winy w zdarzeniu będącym źródłem szkody. Wyłączność winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, wykluczająca odpowiedzialność posiadacza pojazdu mechanicznego, podlega również ocenie w aspekcie naruszonych przez posiadacza pojazdu mechanicznego reguł prawa ruchu drogowego. Jeżeli zatem posiadaczowi pojazdu mechanicznego można przypisać w związku z wypadkiem komunikacyjnym zawinione złamanie reguł bezpieczeństwa w ruchu lądowym, nie będzie on mógł wyłączyć swojej odpowiedzialności na zasadzie ryzyka, a szkody nie będzie można uznać za zaistniałą wyłącznie na skutek zawinionego zachowania poszkodowanego lub osoby trzeciej, mimo, że bezpośrednią przyczyną zdarzenia będącego źródłem szkody będzie zachowanie innego kierującego” (por. m.in. wyrok SA w Warszawie z dnia 24 listopada 2020 roku, VI ACa 850/19, L.). Przytoczyć należy również pogląd wyrażony przez Sąd Apelacyjny w Łodzi w wyroku z dnia 2 grudnia 2015 roku (I ACa 786/15, L.), iż „wyłączna wina w spowodowaniu szkody, przewidziana w art. 435 § 1 k.c. występuje tylko wtedy, gdy zawinione działanie poszkodowanego było jedyną przyczyną wypadku. W takiej sytuacji ruch pojazdu jest uważany z punktu widzenia związku przyczynowego za przypadkową okoliczność, niestanowiącą przyczyny szkody. Tylko taki wyłączny związek między tym zawinionym postępowaniem a szkodą zwalnia od odpowiedzialności posiadacza pojazdu mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody (art. 436 § 1 k.c.). Dlatego, jeżeli posiadacz broni się wykazywaniem, że szkoda nastąpiła wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, nadal przyjmuje się jego odpowiedzialność, gdy udowodnione zostanie, że obok tej przyczyny działała jeszcze inna, która zaszła po jego stronie. Odpowiedzialność ta nadal będzie spoczywała na posiadaczu pojazdu, jeżeli przyczyną wypadku była nie tylko wina poszkodowanego lub osoby trzeciej, ale gdy składają się na nią także inne elementy podmiotowe i przedmiotowe, które możliwość powstania wypadku z ich powodu obejmują ryzykiem posiadacza pojazdu mechanicznego”. Przenosząc powyższe na grunt niniejszej sprawy przypomnienia wymaga, że zgodnie z wydaną przez biegłego R. B. (1) opinią, bezpośrednią i jedyną przyczyną wypadku drogowego był błąd w taktyce i technice jazdy kierującej samochodem R. prowadzący

do zjazdu na przeciwny pas ruchu, w wyniku czego doszło do zderzenia pojazdów. Jednocześnie biegły kategorycznie wykluczył możliwość uniknięcia kolizji przez kierującego samochodem ciężarowym i to niezależnie od tego, czy prędkość wyjściowa tego pojazdu wynosiła około 75 km/h, co miało w sprawie miejsce, czy też wynosiłaby 50 km/h (tj. mieściłaby się w granicach administracyjnie wyznaczonych). Co istotne z opinii wynika, że nawet dla prędkości dopuszczalnej J. M. nie byłby w stanie wyhamować swojego pojazdu. W dalszym ciągu doszłoby zatem do zderzenia dwóch znajdujących się

w ruchu pojazdów, z których jeden – samochód ciężarowy – zarówno wielkością, jak i masą znacznie przewyższał R., którym poruszała się małżonka powoda. O czym była już mowa, biegły wyjaśnił skąd wynikała różnica pomiędzy jego wyliczeniami, a wyliczeniami biegłego R. B. (2) z opinii wydanej na gruncie postępowania przygotowawczego, i wyjaśnienia te Sąd uznał za w pełni przekonujące. Jedynie pokrótce zatem przypomnienia wymaga, że biegły R. B. (1) dokonał precyzyjniejszej analizy nagrań wideo, które jednocześnie poddał stosownym korektom mającym na celu podniesienie ich jakości, a tym samym przydatności dla ustalenia m.in. miejsca w którym znajdowały się oba pojazdy na poszczególnych etapach jazdy. Powyższe w powiązaniu z czasem poruszania się pojazdów, wynikającym z adnotacji czasowej na nagraniach, pozwoliło wyliczyć nie tylko odległość dzielącą je w chwili powstania dla kierującego (...) stanu niebezpieczeństwa, ale także ich prędkości. Wbrew wywodom pełnomocnika powoda z urzędu, biegły w sposób niezwykle precyzyjny omówił przy tym w opinii proces analizy przedmiotowych nagrań oraz podnoszenia ich jakości. Wreszcie biegły z prawdopodobieństwem graniczącym z pewnością wskazał, że niezależnie od prędkości wyjściowej pojazdu ciężarowego (a więc i prędkości kolizyjnej), skutki wypadku byłyby na tyle duże, że doznane przez małżonkę powoda obrażenia skutkowałyby jej zgonem. Konkluzję ten potwierdził biegły z zakresu medycyny sądowej, który kwestię tę rozważał z sądowo-lekarskiego punktu widzenia. Dlatego też pomimo tego, że jazda w obszarze zabudowanym z prędkością około 75 km/h stanowi obiektywnie nieprawidłowe zachowanie kierującego pojazdem, które narusza przepisy art. 20 ust. 1 ustawy prawo o ruchu drogowym, to biorąc pod uwagę ustalenia faktyczne Sąd doszedł do przekonania, że w tym konkretnym przypadku stopień winy J. M. był nieznaczny, wręcz minimalny. Sąd ma oczywiście świadomość, że różnica 25 km/h

w przypadku zderzenia z jadącym samochodem robi różnicę, w szczególności dla zdrowia człowieka. Niemniej jednak ów wpływ prędkości ma przede wszystkim znaczenie

w przypadku wypadków, do których dochodzi przy niewielkich prędkościach, bądź też

w sytuacji, gdy oba jadące pojazdy są tej samej wielkości, masy, i poruszają się z tą samą prędkością (prędkości te wówczas nie sumują się; co prawda energia kinetyczna będzie dwukrotnie większa (suma energii obu samochodów), ale i strefa zgniotu ulegnie dwukrotnemu wydłużeniu). Inaczej dzieje się w przypadku zderzenia pojazdów o różnej masie, wówczas lżejszy samochód ulegnie większym opóźnieniom, co przełoży się na obrażenia nim podróżujących (...) W realiach rozpoznawanej sprawy mamy zaś do czynienia z sytuacją, w której R. porusza się z prędkością około 70 km/h i czołowo uderza w jadący pojazd ciężarowy, który swoimi gabarytami, masą, znacznie je przewyższa. Nie potrzeba wiedzy specjalistycznej aby uznać, że w takim przypadku fakt, czy (...) jechał z prędkością wyjściową około 75 km/h, czy też 50 km/h, nie ma relewantnego znaczenia, albowiem z punktu widzenia konstrukcji samochodu osobowego, zwłaszcza takiego jak R. (...), skutek dla jego kierowcy byłby dokładnie taki sam, co zresztą wynika

z wydanych w sprawie opinii biegłych. Zestawiając ze sobą zachowanie kierującej R., która także poruszała się z nadmierną prędkością (prędkość ta na odcinku, na którym R. jechało swoim pasem ruchu wynosiła 65 km/h), zjechała na przeciwny pas ruchu

i doprowadziła do czołowego zderzenia z samochodem (...), co stanowiło bezpośrednią

i jedyną przyczynę wypadku, z zachowaniem J. M., który wprawdzie jechał

z nadmierną prędkością, to jednak nie tylko przedsięwziął wszelkie możliwe manewry obronne, ale przy tym uczynił to zanim powstał stan zagrożenia nakazujący bezwzględne ich podjęcie, co świadczy o tym, że z uwagą obserwował sytuację na drodze i adekwatnie reagował do zmieniających się warunków, a jednocześnie niezależnie od prędkości kierowanego pojazdu nie był w stanie uniknąć zdarzenia, ani też zatrzymać pojazdu przed miejscem wypadku, wreszcie uwzględniając okoliczność, że tak naprawdę w każdej

z rozpatrywanych sytuacji – tej faktycznej i tej hipotetycznej – wypadek skutkowałby zgonem J. W., przyczynienie kierowcy samochodu (...) można rozpatrywać co najwyżej na niezwykle niskim poziomie, rzędu 1-2%. Sama ta konstatacja nie oznacza jednak automatycznie, że powodowi należy się zadośćuczynienie. Jak przyjmuje się

w orzecznictwie, z przepisu art. 362 k.c. nie wynika obowiązek prostego przełożenia stopnia przyczynienia się poszkodowanego do powstania szkody na obniżenie należnego odszkodowania czy też zadośćuczynienia i nie przesądza o stopniu tego obniżenia. Użycie przez ustawodawcę w tym przepisie sformułowania „stosowne okoliczności” nakazuje, aby sąd, w ramach pewnego luzu uznania sędziowskiego, uwzględnił wszystkie okoliczności konkretnej sprawy, takie np. jak stopień winy sprawcy, wiek poszkodowanego i stopień jego rozwoju, szczególne okoliczności towarzyszące zdarzeniu wywołującemu szkodę. W każdym przypadku sąd musi ustalić wszelkie okoliczności sprawy istotne dla dokonania oceny natury słusznościowej. Należą do nich okoliczności, w których doszło do powstania szkody, skoro zakres przyczynienia musi być odpowiedni, a zatem odzwierciedlać nie tylko to, że zachowanie poszkodowanego było współprzyczyną szkody, ale także określenie stopnia zawinienia, przyczyn (motywów), które do niego doprowadziły, ciężaru i roli naruszenia obowiązujących reguł postępowania, cech poszkodowanego. Nawet więc w przypadku stwierdzenia, że poszkodowany przyczynił się do powstania szkody nie oznacza, że należy automatycznie dokonać odpowiedniej redukcji zakresu obowiązku odszkodowawczego sprawcy szkody. Konsekwencją stwierdzenia współprzyczynienia jest bowiem jedynie powinność badania przez sędziego okoliczności decydujących o tym, czy zmniejszenie odszkodowania winno w ogóle nastąpić (por. m.in. wyrok SN z dnia 20 lipca 2020 roku, V CSK 247/19, L.; wyrok SN z dnia 11 stycznia 2019 roku, V CSK 558/17, L.; wyrok SN z dnia 8 lipca 2016 roku, I CSK 427/15, L.; wyrok SN z dnia 14 stycznia 2016 roku, I CSK 43/15, L.; wyrok SA w K. z dnia 9 lipca 2015 roku, I ACa 430/15, L.; wyrok SA w Szczecinie z dnia 22 października 2014 roku, I ACa 421/14, L.). Wprawdzie powyższe stanowisko zostało zajęte na kanwie spraw, w których przyczynienie mogło wpływać ewentualnie na obniżenie odszkodowania, to per analogiam znajduje zastosowanie w sytuacji, gdy przyczynienie poszkodowanego może warunkować samo przyznanie zadośćuczynienia. W realiach rozpatrywanej sprawy z przyczyn, które zostały omówione wyżej, Sąd doszedł do przekonania, że ów niewielkie przyczynienie się J. M. do powstania szkody, które co wymaga powtórzenia polegało wyłącznie na naruszeniu przepisów ruchu drogowego, niemającym jakiegokolwiek wpływu na zaistnienie wypadku i jego skutki, i może być brane pod uwagę wyłącznie z uwagi na reżim odpowiedzialności na zasadzie ryzyka, jest niewystarczające do uwzględnienia żądania powoda choćby w części. Wyraźnego podkreślenia wymaga w tym miejscu, że Sąd w żaden sposób nie deprecjonuje krzywdy powoda, która niewątpliwie miała ogromny rozmiar i trwale odbiła się na jego życiu. Ów krzywda nie ma jednak wpływu na fakt, że Sąd zobowiązany jest przy orzekaniu opierać się na obowiązujących przepisach prawa. Dlatego też powództwo podlegało oddaleniu w całości.

O kosztach procesu rozstrzygnięto w oparciu art. 98 k.p.c. zasądzając od powoda na rzecz pozwanego kwotę 5.417 zł, na którą złożyło się wynagrodzenie pełnomocnika w stawce minimalnej – 5.400 zł oraz opłata skarbową od pełnomocnictwa – 17 zł.

Z uwagi na fakt, że powód był reprezentowany przez pełnomocnika ustanowionego z urzędu Sąd przyznał i nakazał wypłacić z funduszy Skarbu Państwa na jego rzecz kwotę 4.428 zł tytułem wynagrodzenia za pomoc prawną udzieloną powodowi z urzędu.

O nieuiszczonych kosztach sądowych Sąd orzekł na podstawie art. 102 k.p.c. mając na uwadze ciężką sytuację życiową i majątkową powoda, co przemawiało za odstąpieniem od obciążenia nimi powoda, jako strony przegrywającej spór.