

**Sygn. akt I C 172/10**

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 14 sierpnia 2013 r.

### **Sąd Okręgowy w Olsztynie I Wydział Cywilny**

w składzie następującym: Przewodniczący SSO Wojciech Waclaw

Protokolant st. sekr sąd. Agnieszka Lankowska

po rozpoznaniu w dniu 14 sierpnia 2013 r.

na rozprawie w O.

sprawy z powództwa I. O.

oraz z powództwa J. O. (1), W. O. i E. O.,

przeciwko T. G. (1), (...) Spółka Akcyjna V. (...) w W.,

o zapłatę i rentę

I oddała powództwo

II zasądza od powodów na rzecz pozwanego T. G. (1) kwotę 7217, - zł , nadto na rzecz pozwanego (...) Spółka Akcyjna V. (...) w W. kwotę 7717,- zł tytułem zwrotu kosztów procesu.

III nakazuje ściągnąć od powodów na rzecz Skarbu Państwa (Sąd Okręgowy w Olsztynie) kwoty po 196,55- zł tytułem zwrotu wyłożonych przez Skarb Państwa wydatków.

I C 172/10

## UZASADNIENIE

Powodowie I. O., J. O. (1), W. O. i E. O. wnieśli o zasądzenie od pozwanych solidarnie na rzecz:

-I. O. kwoty 100 000,-zł tytułem zadośćuczynienia oraz renty w kwocie 1500,- zł od 10 maja 2009 r.

- J. O. (1) kwoty 50 000,- zł tytułem zadośćuczynienia oraz 23 000,- zł tytułem odszkodowania

- W. O. kwoty 50 000,- zł tytułem zadośćuczynienia

- E. O. kwoty 50 000,- zł tytułem zadośćuczynienia

wraz z ustawowymi odsetkami od 1 maja 2009 r.

Na uzasadnienie swego żądania powodowie podali , że dniu 30 kwietnia 2009 r. osoba bliska powodom, J. O. (2) zmarł na skutek obrażeń ciała doznanych w wyniku kolizji pojazdów spowodowanej przez pozwanego T. G. (1) na odcinku pomiędzy B. i O. , na skrzyżowaniu z drogą do miejscowości W..

Dalej wskazali , iż J. O. (2) prowadził motocykl Y. nr. rej. (...) i poruszał się prawidłowo po pasie ruchu w kierunku O., zaś pozwany T. G. (1) kierując samochodem T. skręcał w lewo do miejscowości W..

Opuszczając pas nie ustąpił on pierwszeństwa przejazdu J. O. (2) czym w sposób oczywisty naruszył zasady ruchu drogowego i doprowadził do kolizji.

Motocykl był sprawny , podczas gdy samochód pozwanego miał niesprawny układ hamulcowy , który spowodował , że pojazd ten nie hamował i w ogóle nie powinien uczestniczyć w ruchu drogowym.

Na skutek śmierci J. O. powodowie ponieśli krzywdę o znacznym stopniu nasilenia, co uzasadnia kwoty dochodzonego zadośćuczynienia.

Żądanie renty uzasadnione jest treścią art. 446 § 2 kc z uwagi na stałe dostarczanie powódce I. O. przez J. O. środków utrzymania, natomiast żądanie odszkodowania wynika z faktu spadkobrania przez powoda J. O. po J. O. (2) i wstąpienia we wszelkie prawa i obowiązki majątkowe po nim .

Zarządzeniem częściowym Przewodniczący zwrócił pozew wobec powódki I. O. wskutek nieopłacenia go w terminie. (k. 60).

Wniesiony ponownie przez nią pozew i powództwo o te same roszczenia zostało z niniejszą sprawą połączone do wspólnego rozpoznania (k. 153).

W odpowiedzi na pozew pozwany T. G. (1) wniósł o oddalenie powództwa kwestionując w pierwszej kolejności powództwo co do zasady.

W uzasadnieniu swego stanowiska pozwany wskazał , iż nie wystąpiła przesłanka z art. 415 kc postaci winy pozwanego albowiem to motocyklista J. O. (2) odpowiedzialny jest za skutki wypadku.

W ocenie pozwanego motocyklista jechał asfaltowym poboczem drogi , nie zaś jej pasem ruchu, wyprzedzając prawą stroną inne pojazdy, nadto poruszał się z prędkością dalece wykraczającą poza dozwoloną.

W takich też okolicznościach pozwany nie miał możliwości zauważenia motocykla i zareagować na jego niedozwolone zachowanie.

Zaprzeczył również złemu stanowi układu hamulcowego , bowiem płyn hamulcowy wypłynął wskutek zderzenia z motocyklem.

Stanowisko pozwanego potwierdzają kolejne opinie wydane w postępowaniu przygotowawczym prowadzonym przez prokuraturę.

Z ostrożności procesowej zakwestionował wysokość dochodzonych pozwem kwot. (k.71)

Pozwany (...) Związek (...) w W. wniósł o oddalenie powództwa podnosząc w pierwszej kolejności brak właściwości rzeczowej co do powództw niektórych powodów z uwagi na rozmiar dochodzonych żądań, którego to zarzutu Sąd nie uwzględnił.

W dalszej części odpowiedzi na pozew podnosząc co do braku winy T. G. (1) argumentację w zasadzie tożsamą z przezeń podniesioną, alternatywnie wskazał , iż nawet jeśli hipotetycznie przyjąć winę kierowcy samochodu, należałoby uznać przyczynienie się poszkodowanego w rozmiarze 99,99 % .

Niezależnie od powyższego , zakwestionował wysokość dochodzonych pozwem żądań. (k.115)

Postanowieniem na rozprawie z dnia 14 maja 2012 r. na podstawie art. 220 Sąd ograniczył postępowanie dowodowe do wydania rozstrzygnięcia w przedmiocie ustalenia zasady żądania. (k. 476 v).

**Sąd ustalił, co następuje:**

W dniu 30 kwietnia 2009 r. ok. godziny 10.25 J. O. (2) poruszał się motocyklem marki Y., jadąc drogą nr (...) od strony miejscowości B. w kierunku O..

Na wysokości miejscowości W. na wymienionej trasie znajdują się następujące po sobie dwa skrzyżowania ze zjazdem do tejże miejscowości: pierwsze z ograniczeniem do 70 km/h, drugie zaś bez jakiegokolwiek ograniczenia.

Motocyklista na wysokości pierwszego skrzyżowania wyprzedzał całą kolumnę samochodów , co miało miejsce po łuku drogi przy linii ciągłej rozgraniczającej oba pasy ruchu.

Z przeciwnej strony tą samą drogą od O. samochodem marki T. poruszał się pozwany T. G. (1), udający się do miejscowości W..

W tym celu pozwany zamierzał skrócić w lewo na drugim od strony B. skrzyżowaniu, na którym to nie było odrębnego ograniczenia prędkości, prócz ogólnie administracyjnie przyjętego tj. 90 km/h.

Zbliżając się do tego skrzyżowania pozwany umiejscowił samochód na odrębnym pasie, przeznaczonym dla pojazdów skręcających w lewo.

Za samochodem pozwanego jechał inny pojazd typu (...) prowadzony przez M. L. zamierzającego skręcać na tym samym skrzyżowaniu w lewo , również do W..

Pozwany przed rozpoczęciem manewru skrętu w lewo uprzednio zatrzymał się przy osi jezdni, następnie , po upewnieniu się , iż najbliższa kolumna samochodów znajduje się w odległości umożliwiającej bezpieczne i bezkolizyjne wykonanie skrętu, ruszył wjeżdżając w drogę podporządkowaną, prowadzącą do W..

W czasie wjazdu na tę drogę , w chwili gdy samochód znajdował się poza pasem ruchu w pozycji takiej, że jego tylna część umiejscowiona była na asfaltowym poboczu, w obrębie tego asfaltowego pobocza prowadzący motocykl J. O. (2) uderzył w okolice tylnej części samochodu pozwanego.

W wyniku zderzenia i naporu przez motocykl samochód pozwanego wykonał wymuszony obrót o ok. 180 stopni.

W chwili zderzenia motocyklista jechał z szybkością ponad 140 km/h.

Na skutek obrażeń ciała doznanych w wyniku kolizji pojazdów kierowca motocykla poniósł śmierć na miejscu.

Zarówno samochód pozwanego jak i motocykl były w chwili zderzenia sprawne , w szczególności samochód T. miał sprawne hamulce.

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił w oparciu o zeznania świadków M. L., pozwanego T. .G., opinii Instytutu (...) i Ruchu Drogowego z k. 490 i nast. , opinii uzupełniającej z k. 565, opinii zakresu chirurgii z k. 613, nadto dokumentów w postaci opinii pozyskanych w ramach postępowania przygotowawczego z k. 137- 144 oraz 325 i nast. tychże akt.

### **Sąd zważył, co następuje:**

Powództwo w niniejszej sprawie nie zasługiwało na uwzględnienie.

W pierwszej kolejności stwierdzić należy, iż świetle wskazanej w pozwie podstawy faktycznej powództwa, jego podstawy prawnej należy upatrywać w odpowiedzialności odszkodowawczej deliktowej zatem opartej na zasadzie winy.

Jeśli bowiem chodzi o pozwanego T. G. (1), z uwagi na treść art. 436 § 2 kc warunkiem wystarczającym i jednocześnie koniecznym dla możliwości domagania się odszkodowania i odpowiednio zadośćuczynienia jest ustalenie odpowiedzialności sprawcy na zasadzie winy.

Oczywiście odpowiedzialność ubezpieczyciela jest jedynie pochodną ewentualnej odpowiedzialności sprawcy szkody ubezpieczonego od odpowiedzialności cywilnej u współpозwanego ubezpieczyciela.

Elementami konstytuującymi tę odpowiedzialność, rodzącą obowiązek zapłaty zadośćuczynienia za doznaną krzywdę rozumianą jako szkodę niemajątkową na osobie, są : szkoda i odpowiednio krzywda jako uszczerbek na dobrach prawnie chronionych, wina, na którą składa się zarówno obiektywny, jak i subiektywny jej element, oraz związek przyczynowy pomiędzy szkodą (krzywdą) , a zawnionym działaniem bądź zaniechaniem.

W sprawie niekwestionowanym przy tym jest fakt , iż osoba bliska powodom w związku z zaistniałym wypadkiem straciła życie, co sprawia , iż można z pewnością przyjąć , iż dobra osobiste w postaci choćby więzi rodzinnych zostały wskutek zdarzenia naruszone – i to w ocenie Sądu mogłoby co do zasady rodzić stosowną odpowiedzialność, po warunkiem wszakże , iż pozostałe jej przesłanki można byłoby drugiemu z uczestników zdarzenia przypisać.

Pozwani jednakże zakwestionowali fakt , by zaistniał w sprawie element postępowania w postaci sprawstwa zdarzenia po stronie T. G. zawnionego , z którym wiązać można byłoby skutki o jakich mowa w pozwie.

W kontekście powyższego istota rozstrzygnięcia w niniejszej sprawie ogniskuje się wokół prawnej możliwości przypisania winy pozwanemu i związanego z tym skutku w postaci śmierci J. O. (2), przy czym przy odpowiedzialności deliktowej z art. 415 w zw. z art. 436 §2 kc ciężar udowodnienia tych okoliczności spoczywał na stronie powodowej.

W ocenie Sądu jednakże elementów tych w świetle zebranego w sprawie materiału dowodowego po stronie pozwanej nie sposób się dopatrzeć.

Oczywistym jest tutaj , iż element winy będzie się wyrażał przede wszystkim w sposobie poruszania się przez pozwanego T. G. (1) kierowanym przezeń pojazdem w kontekście możliwości przypisania pozwanemu wszelkiej nieprawidłowości z punktu widzenia właściwej techniki i taktyki jazdy, zachowania należytej w danych warunkach pogodowych i drogowych ostrożności, możliwości dostrzeżenia nadjeżdżającego motocykla i uniknięcia zderzenia.

Jednocześnie istotnym było ustalenie, czy w razie przypisania jakiegokolwiek nieprawidłowości istnieje adekwatny związek przyczynowy pomiędzy śmiercią poszkodowanego a ową nieprawidłowością.

Z uwagi też na wcześniej wskazane sporne okoliczności dotyczące w istocie nieprawidłowości w przeprowadzeniu manewru skrętu, w szczególności zachowania należytej ostrożności w trakcie manewru skrętu w lewo, zaszła konieczność dopuszczenia dowodu z opinii instytutu celem ustalenia m. in. najprawdopodobniejszej wersji przebiegu zdarzenia i prawidłowości czynności podjętych przez pozwanego w ramach wykonania manewru, w kontekście jednocześnie ewentualnych nieprawidłowości jazdy motocyklisty jako przyczyny zaistniałego wypadku.

W ocenie Sądu wydane w sprawie opinie – zasadnicza i uzupełniająca z zakresu ruchu drogowego i rekonstrukcji wypadków oraz dodatkowa opinia lekarska oceniane całościowo nie dają podstaw dla poczynienia w tej mierze pozytywnych dla powodów ustaleń i wysnucia korzystnych dla nich wniosków.

W pierwszej też kolejności i dla porządku stwierdzić należy , iż generalnie z opinii z zakresu rekonstrukcji wypadków wynika, iż poruszający się motocyklem J. O. (2) przy zbliżaniu się do skrzyżowania rozwinął szybkość co najmniej 140 km/h.

Opinia w tym zakresie stanowi jednoznaczne i miarodajne źródło dla poczynienia w tej mierze stanowczych ustaleń , bowiem znajduje ona oparcie w innym zebranych w sprawie materiale dowodowym.

Tak też wskazać należy, iż już w toku postępowania przygotowawczego zostały wydane na tle stanu faktycznego niniejszej sprawy dwie niezależne opinie , których wnioski końcowe, zgodne zresztą z opinią wydaną w postępowaniu cywilnym wykluczają nieprawidłową jazdę T. G. jako przyczynę wypadku.

Są to opinie biegłego K. z k. 137-144 akt sprawy karnej oraz opinii z Instytutu prof. S. z K. z k. 335 i nast. z których to wynika po pierwsze , iż motocyklista jechał z szybkością przekraczającą 140 km/h, po wtóre , iż przy takiej szybkości oraz nadjeżdżającej do skrzyżowania kolumnie samochodów, także topografii skrzyżowania, kierowca samochodu obiektywnie nie mógł prawidłowo dojrzeć motocyklisty, i w czasie dojeżdżania do skrzyżowania i upewniania się co do odległości i szybkości nadjeżdżających pojazdów miał prawo przypuszczać , iż te poruszają się z szybkością jakkolwiek maksymalną, to jednak dopuszczalną, baczne zaś sprawdzenie tej odległości dawało podstawy do tego , iż podjęty manewr nie zakończy się w sposób kolizyjny z nadjeżdżającymi pojazdami.

W szczególności nie pozostawiają wątpliwości wnioski i ustalenia co do prędkości ponad 140 km/h jaką rozwinął motocyklista.

Wskazać należy , iż wnioski opinii Instytutu w sprawie niniejszej jak i wydane w sprawie karnej są w pełni zbieżne z zeznaniami świadków , którzy jadąc innymi pojazdami bezpośrednio przed zajściem zdarzenia widzieli wyprzedzającego ich J. O. (2) ze znaczną, dalece przekraczającą szybkość wyprzedzanego pojazdu prędkością.

Tak też jak wynika z zeznań św. M. C. i R. M. z k. 454 ambulans poruszał się w czasie wyprzedzania na sygnale ratunkowym , jadąc ze znaczną, wynikającą z powyższego faktu szybkością, z reguły przekraczającą 90 km/h.

Świadek M. zeznał ,iż z reguły jazda na sygnale może przekraczać dalece dozwoloną prędkość 90 km/h.

Z kolejnej strony, jak wynika z opinii lekarskiej z k. 613 jakkolwiek nie ma stabelaryzowanych danych i wskaźników , którym można przypisać konkretne skutki w postaci całokształtu obrażeń doznanych przez osoby kierujące motocyklami i uczestniczące w wypadkach, to jednakże opinia w swych wnioskach końcowych formułuje w tej mierze wnioski na potrzeby niniejszej sprawy przydatny o tyle , iż szacuje skalę prawdopodobieństwa co do szybkości poruszania się motocyklisty w kontekście całokształtu obrażeń i skutków wypadku.

Oczywiście , siłą rzeczy taki wniosek może być sformułowany w kategoriach skali prawdopodobieństwa wystąpienia określonych skutków w zależności od rozwiniętej prędkości, co jawi się oczywistym zważywszy na wielopłaszczyznowość problemu, wielość czynników wpływających na zakres skutków wypadku, czy wreszcie konkretny, bardziej lub mniej przypadkowy spłot zdarzeń i okoliczności jak sposób ułożenia ciała podczas zderzenia, miejsce uderzenia konkretnymi częściami ciała w określone części pojazdu o określonej wytrzymałości itp.

Nie sposób przy tym uznać , by opinia w tym zakresie była nielogiczna i wewnętrznie sprzeczna, a tym samym nieprzydatna, bowiem w istocie, jeśli wyklucza możliwość ścisłego, pewnego i jednoznacznego wystąpienia określonej okoliczności z uwagi na brak dostatecznych danych, ze wskazaniem na prawdopodobieństwo wystąpienia tych okoliczności, nie jest ona wbrew stanowisku strony powodowej nieprzydatna, czy niefachowa, co jawi się oczywistym w sytuacjach jedynie możliwości modelowania i symulacji przebiegu ciągu zdarzeń przy braku dodatkowych i użytecznych dla celów opinii danych , bądź jednoznacznych wyników badań statystycznych.

To ostatnie natomiast oczywiście w kategoriach wzmiankowanego prawdopodobieństwa znajduje swe dodatkowe oparcie w opinii instytutu (...) w postępowaniu przygotowawczym, gdzie wskazano , jaki był najprawdopodobniejszy przebieg i przyczyna wypadku.

Odnosząc się natomiast do zarzutu stron ,iż opinia z zakresu rekonstrukcji wypadków w postępowaniu niniejszym jest nieprzydatna uwagi na uzależnienie wniosków opinii od przyjętej wersji sposobu jazdy kierowcy samochodu (zarzuty powódki - k.557) lub zarzutów powodów sformułowanych jak na k. 552-553) te zarzuty ostatecznie należało uznać za chybione .

Jeśli bowiem chodzi o pierwszy z zarzutów dotyczący alternatywnej formuły wykonanej opinii, tu nie ulega wątpliwości , iż taka jest dopuszczalna i w pełni przydatna , jeśli konkretne ustalenia (w tym również wyrażające się w formie oceny prawdopodobieństwa wystąpienia określonych faktów i okoliczności ) uzależnione są od poczynienia

określonych założeń faktycznych, stanowiących warunki brzegowe i niezbędny, wiążący punkt wyjścia do dalszych badań i obliczeń.

Stąd, nie sposób zanegować dowodowej wartości i procesowej przydatności opinii tylko z tego powodu tj. alternatywnej jej formuły, oczywiście przy założeniu iż stanowiące podstawę przyjętych alternatywnie założeń (okoliczności) stanowią przedmiot jedynie oceny i ustaleń Sądu na podstawie materiału dowodowego sprawy.

W takiej to sytuacji to nie biegły ocenia wartość dowodową, moc i wiarygodność dowodów stanowiących podstawę dla przyjętych założeń, lecz Sąd, co zresztą zostanie w dalszej części omówione.

Jeśli zaś chodzi o zarzuty sformułowane przez pozostałych powodów- krewnych J. O. - tu należy stwierdzić, iż stanowią one w pierwszej kolejności polemikę zawierającą ocenę poziomu wiedzy i fachowości biegłego reprezentującego powołany Instytut, co leży poza sferą procesowej oceny Sądu.

W dalszej zaś części w zarzutach (przy braku zanegowania alternatywnej formuły opinii) zawarty jest opis przyjętego algorytmu postępowania w kontekście przyjętych metod i założeń zmierzających do ustalenia końcowych wniosków opinii, przy czym podstawowy zarzut dotyczył badania jedynie powypadkowego położenia samochodu, bez uwzględnienia w symulacji powypadkowego położenia motocykla.

Zarzut dotyczy też nieprawdziwej w ocenie powodów okoliczności szepienia się pojazdów w trakcie wypadku jako dodatkowego założenia do opinii.

Do powyższego ustosunkowano się w opinii uzupełniającej, gdzie sporządzający opinię wskazał i wyjaśnił, iż powypadkowe położenie motocykla jest drugorzędne, a co najważniejsze, nie ma możliwości przy powyższym uwzględnieniu odłączenia się w wyniku zderzenia od motocykla poszczególnych elementów.

Nie ma zaś technicznej możliwości wykonania szczegółowych badań w sytuacji chwilowego złączenia (szepienia) pojazdów. (k.566)

Wyjaśnienie to w ocenie Sądu daje podstawy dla uznania, iż w tym zakresie zarzuty powodów nie mogą odnieść zamierzonego skutku.

Samo bowiem poczynienie założenia, iż doszło do chwilowego szepienia pojazdów jest w ocenie Sądu w pełni uprawnione, bowiem nie wynika ono tylko z treści opinii przedstawionych innych postępowaniach np. w opinii Instytutu (...) w postępowaniu karnym przygotowawczym, lecz również z rozsądnej oceny bezspornych między stronami elementów stanu faktycznego.

Jest bowiem poza wszelkim sporem to, iż motocyklista podejmując manewr hamowania przewrócił się, o czym świadczą ślady rycia i włączenia bokiem motocykla po asfalcie, przy czym brak uszkodzenia koła przedniego przy uszkodzeniu koła tylnego zaświadcza o obrocie w pozycji leżącej motocykla o ok. 180 st. (k. 341-342 akt sprawy karnej), które to ustalenie nie jest przedmiotem sporu i jawi się oczywistym.

Ów mechanizm chwilowego szepienia i podniesienia przedniej części motocykla na samochód wskutek napierania tylnym kołem został w sposób dokładny zobrazowany na k. 343 wzmiankowanych akt, gdzie dokładnie widać podniesienie się motocykla, uderzenie w boczną powierzchnię samochodu, a następnie rozłączenie się pojazdów.

Taki mechanizm w tej części zdarzenia z uwagi na wspomniane ślady jest oczywisty i nie pozostawia żadnej wątpliwości co do faktu chwilowego szepienia tj. co najmniej czasowego pozostawiania w zetknięciu obu pojazdów przynajmniej w czasie od zderzenia poprzez czas napierania na samochód, podniesienia się tylnej części motocykla i następnie uderzenia w boczną część pojazdu.

Jest zatem oczywistym, iż taki niekwestionowany w tym zakresie mechanizm samego zderzenia siłą rzeczy powiązany jest z czasowym zetknięciem obu pojazdów co może być uznane za „szepienie”, które uniemożliwia jak to wskazał biegły, prowadzenie dalszej miarodajnej symulacji.

Stąd, ten zarzut sam przez się nie mógł odnieść skutku.

Skoro owo szepienie się pojazdów uniemożliwiało racjonalne z punktu widzenia metodologii kontynuowanie symulacji, należało podzielić pogląd, iż położenie powypadkowe motocykla dla ustaleń ma znaczenie drugorzędne.

Jeśli też stwierdzono w opinii, iż element szepienia uniemożliwia weryfikację prędkości motocykla na podstawie jego położenia powypadkowego, zarzut powyższego dotyczący ostać się nie mógł.

Warto jedynie dodać, iż w zarzutach brak jest wskazania w jaki sposób konkretne położenie motocykla względem samochodu miałyby zaświadczać o jego prędkości np. bliższe czy dalsze, poprzeczne czy podłużne do tory jazdy itd.

Jeśli zatem w opinii uznano, iż pozycja tego pojazdu nie stanowi miarodajnego źródła dla poczynienia w sprawie istotnych ustaleń co do prędkości motocykla, zarzut ten należało odeprzeć.

Co do pozostałych zarzutów dotyczących zeznań biegłego I. D. w zakresie stwierdzenia wadliwości układu hamulcowego i ewentualnego jego wpływu na przebieg zdarzenia, tu wskazać należy, iż sama opinia biegłego I. D. w sprawie karnej została poddana dogłębnej analizie w tej samej sprawie w ramach opinii Instytutu (...) i ten element stanu faktycznego został w ocenie Sądu dostatecznie wyjaśniony.

Jeśli zatem przyjąć, iż dowód z opinii biegłego I. D. miałby stanowić miarodajne źródło wiedzy co do stanu hamulców w chwili wypadku, to tym samym należałoby stwierdzić, iż sformułowane w tym przedmiocie wnioski z k. 336 tych samych akt jako całkowicie sprzeczne z wyrażonymi w opinii I. D. dostatecznie wyjaśniają poruszoną kwestię.

Inna sprawą jest to, iż zarzuty dotyczą nie opinii, lecz zeznań I. D. w charakterze świadka, co już zasadzie w świetle opinii Instytutu winno ten element materiału dowodowego dostatecznie rozstrzygać i wyjaśniać, skoro opinia pozasądowa (tj. w sprawie karnej) daje podstawy do takiej a nie innej interpretacji podawanych przez I. D. okoliczności faktycznych.

Co do pozostałych zarzutów jak na k. 553 - tu wskazać należy np. co do tego, iż jadący z prędkością 90 km/h samochód z kolumny pojazdów nadjeżdżających z naprzeciwka samochodu pozwanego musiałby zderzyć się z samochodem przy założeniu ich odległości 100 m od skrzyżowania (omyłkowo podano w zarzutach 100 km) jest gołosłownym twierdzeniem o tyle, iż po pierwsze nie jest ponad wszelką wątpliwość ustalonym, iż cała kolumna samochodów nadjeżdżających z naprzeciwka i wyprzedzanych przez motocyklistę jechała z maksymalnie dozwoloną prędkością 90 km/h, po wtóre nie jest prawdą, iż brak jakichkolwiek jest danych świadczących o hamowaniu, skoro na k. 335 akt sprawy karnej wprost wskazano na zdj. 16 na ślady hamowania pojazdu innego bezsprzecznie niż motocykl, co obrazują zdjęcia bieżnika ze zdjęć 17 - 18 i komentarz do tych zdjęć.

Jeśli zaś chodzi o relacje czasowo-przestrzenne dotyczące rozpoczęcia ruchu samochodu dla każdej wersji i pokonanej drogi – biegły Instytutu uzasadnił to stanem ruchu samochodu, bowiem w jednej wersji uwzględniono wznowienie ruchu samochodem po zatrzymaniu a drugiej bez zatrzymania, co uzasadnia różnice w drogach pokonywanych przez samochód. (k. 566)

Wyjaśniono też w opinii uzupełniającej, iż ślady „włóczenia” motocykla po asfalcie umiejscowione były na asfaltowym poboczu, co zostało wyjaśnione i udokumentowane w pierwszej opinii, a co daje pełne podstawy dla uznania, iż do zderzenia doszło na asfaltowym poboczu, co wynika w sposób jasny z tejże opinii i znajduje podstawy w dokumentacji zdjęciowej i wspomnianej opinii.

Wskazać tu należy, iż w piśmie z dnia 6 12 2012 r zawierającym zarzuty do opinii uzupełniającej powodowie podnieśli, iż należy uprzednio uzyskać opinię z zakresu medycyny, która to jednak ostatecznie nic dodatkowego do sprawy na korzyść strony powodowej nie wniosła, o czym to wcześniej była już mowa.

Jeśli chodzi o pozostałe zarzuty, to podtrzymano zapatrywanie co do uwzględnienia powypadkowego położenia motocykla i szepienia pojazdów, co zostało w ocenie Sądu dostatecznie wyjaśnione, przy czym wskazano, iż nie ma możliwości uwzględnienia faktu szepienia pojazdów w symulacji.

Co do pozostałych zarzutów, należy uznać je za ogólnikowe, bowiem w istocie stanowią one polemikę z określonymi założeniami poczynionymi alternatywnie przez biegłego.

Wskazać jedynie należy, iż wszystkie opinie zarówno w sprawie niniejszej jak i pozasądowe w sprawie karnej oparte są na określonych założeniach, które to są siłą rzeczy oparte na ustaleniach Sądu.

W tej zaś mierze należy uznać, iż zebrany w sprawie materiał dowodowy nie daje dostatecznych podstaw dla poczynienia w tym zakresie ustaleń dla strony powodowej procesowo korzystnych.

Tak też w ocenie Sądu kluczowym w tej mierze stały się zeznania dotyczące sposobu wykonania manewru skrętu przez pozwanego T. G..

W tej mierze Sąd dał wiarę zeznaniom pozwanego T. G., jak też zeznaniom M. L., który to w sposób nie budzący wątpliwości zeznał, iż pozwany T. G. przed skrętem w lewo zatrzymał się i następnie zaczął jazdę podejmując manewr skrętu w lewo.

Zeznania te w ocenie Sądu zasługują na wiarę, albowiem są one konsekwentne i wewnętrznie spójne.

Podkreślić tu należy, iż jak to wcześniej wskazano, znajdują one oparcie w innych zeznaniach, w szczególności zeznaniach M. C. (2) kierowcy ambulansu, który to pojazd został wyprzedzony przez J. O., nadto zeznaniach R. M., który to również jechał ambulansem jako ratownik medyczny.

M. C. (2) zeznał, iż kierowca motocykla podjął manewr wyprzedzania całej kolumny samochodów ciągiem na łuku drogi, gdzie była linia ciągła.

Jednocześnie świadek zeznał, iż w czasie wyprzedzania mógł jechać 75-80 km/h i w tym to miejscu było ograniczenie prędkości oraz radar, co pozwala uznać, iż wyprzedzanie miało miejsce zaraz za pierwszym skrzyżowaniem (pierwszym od strony B. jazdem do W.) uwidocznionym na zdjęciu 2 z k. 329 oraz 4-6 k. 330-331 akt karnych.

Z powyższego wynika, iż po pierwsze, z uwagi na ograniczenia prędkości karetka w tym momencie mogła mijać skrzyżowanie z prędkością niższą, wynikającą z ograniczenia, po wtóre, za skrzyżowaniem był łuk z liniami ciągłymi, a kolumna była wyprzedzana na tym łuku, uwidocznionym jak na k. 332 wzmiankowanych akt.

Pokrywa się to ze stwierdzeniem, iż ambulans był wyprzedzany ok. 200-300 m od tego pierwszego skrzyżowania. (k.455), czyli na odcinku gdzie nie było już ograniczenia prędkości.

Można zatem uznać, iż za tym ograniczeniem cała kolumna rozwinęła prędkość co najmniej dopuszczalną, co pokrywałoby się z zeznaniami ratownika R. M., który stwierdził, iż z reguły ambulans w wypadkach pilnych porusza się z prędkością powyżej 100 km/h. (k. 455 v)

Zeznania te w pełni potwierdzają znaczną różnicę prędkości rozwiniętą przez motocyklistę przy wyprzedzaniu kolumny samochodów i to na łuku drugi co wysoce samo w sobie uprawdopodobnia lub wręcz daje pewność, iż styl jazdy motocyklisty w kontekście respektowania przepisów rażąco odbiegał od reguł wynikających tychże regulacji, co zresztą zdaje się dodatkowo potwierdzać bezsporny pomiędzy stronami fakt, braku posiadania ważnego dowodu rejestracyjnego.



Jakkolwiek ów fakt sam przez się nie wpłynął na ryzyko wypadku jako takiego, to jednak w pewien sposób dopełnia ustaleń dotyczących przekraczania określonych reguł ruchu drogowego w tym przekroczenia prędkości dozwolonej 90 km/h.

Odnosząc się natomiast do ustaleń w przedmiocie tejże prędkości – tu wszystkie opinie sądowe jak i pozasądowe w sprawie karnej wskazują na co najmniej 140 km/h , przy założeniu, iż przebieg manewru był zgodny z zeznaniami pozwanego oraz świadka M. L. z k. 475.

Prawdą jest , iż zeznania te pozostają w pewnej sprzeczności z zeznaniami A. C. (1) i D. D. , jednakże nie sposób uznać , by miałyby te zeznania prowadzić do uznania , że samochód pozwanego wykonał skręt z najazdu , bez zatrzymania się przed skrzyżowaniem co jest kluczowym dla ustalenia prędkości i oceny sposobu jazdy obu pojazdów.

D. D. bowiem wskazał , iż jadący samochodem świadek oraz kierujący A. C. nie widzieli samego skrętu , przy czym w dalszych zeznaniach wskazał , iż samochód „raczej nie zatrzymywał się przed skrętem” oraz , że myśli , iż „A. nie widział wypadku” (k. 403v- 404)

Świadek A. C. zeznając , iż jechał za samochodem pozwanego wskazał , że w chwili gdy widział manewr obronny motocyklisty był „trochę przed niebieskim samochodem” , jednocześnie też minął samochód kiedy ten dojeżdżał do środka skrzyżowania i jak minął samochód, usłyszał odgłos zderzenia.

Nadto wskazał , iż pomiędzy nim a samochodem pozwanego nie było innego samochodu (k.377 v).

Dalej podał , iż samochód pozwanego nie zatrzymał się i chciał się wcisnąć przed motocyklem.

W ocenie Sądu zeznania te są dotknięte pełną niespójnością , skoro bowiem świadek w chwili manewru obronnego motocyklisty był w znikomej odległości od dojeżdżającego do osi jezdni pojazdu to przede wszystkim należałoby uznać, iż manewr obronny musiał być wynikiem znalezienia się samochodu na drodze tj. torze jazdy motocykla , skoro był reakcją na sytuację dlań niebezpieczną.

Jednocześnie jeśli świadek jechał ok. 60-70 km/h i minął samochód dojeżdżający do skrzyżowania z taką prędkością, to jak się wydaje nie mógł przedtem widzieć manewru obronnego motocyklisty.

Warto wreszcie wskazać , iż zeznania te stoją w całkowitej opozycji do zeznań M. L. , który podał , iż jechał bezpośrednio za samochodem pozwanego i widział , iż samochód pozwanego zatrzymał się przed skrzyżowaniem, przepuszczając jadące z naprzeciwka samochody. (k. 475v)

W ocenie Sądu brak jest podstaw by te zeznania zdyskredytować, skoro ich treść potwierdza typowy jak się wydaje sposób wykonywania skrętu w lewo w drogę podporządkowaną, brak jest zaś takich elementów stanu faktycznego , które miałyby wskazywać na nieprawidłowy sposób prowadzenia pojazdu np. wielokrotna karalność za przestępstwa drogowe, stan po spożyciu alkoholu, czy wreszcie brak doświadczenia.

Przeciwnie, jeśli chodzi o tę ostatnią rzecz, tu wskazać należy , iż pozwany legitymuje się stosownym doświadczeniem, a także dodatkowymi świadectwami o ukończeniu kursów mogącymi przemawiać za tymże doświadczeniem.

Dlatego też w ocenie Sądu istnieją podstawy , by uznać , iż wersja zdarzeń w zakresie sposobu pokonania sposobu przez pozwanego skrzyżowania wynikająca z zeznań M.L. oraz pozwanego T. G. odzwierciedla faktyczny bieg zdarzeń, co skutkuje uznaniem , iż pozwany nie mógł uniknąć wypadku przy zachowaniu należytej ostrożności , która to została przez pozwanego dochowana.

Tym samym powództwo z wyłożonych powyżej przyczyn należało oddalić.

Końcowo należy jedynie wskazać , iż zeznania innych świadków nie mogły wpłynąć decydująco na przedstawioną ocenę dowodów, albowiem w istocie są to jedynie relacje pośrednie i nie dotyczące wprost zachowań na szosie poszczególnych uczestników ruchu.

O kosztach orzeczono po myśli art. 98 i 108 kpc zasądzając koszty wynagrodzenia pełnomocników oraz dodatkowo na rzecz pozwanego Zakładu poniesione w toku postępowania wydatki.