

Sygn. akt III C 665/15

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 14 kwietnia 2017 r.

Sąd Okręgowy Warszawie, Wydział III Cywilny

Sędzia: **SSO Grzegorz Chmiel**

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 5 kwietnia 2017 r. w Warszawie

której przebieg został zaprotokołowany przez st.sekr. sądowego Annę Przytułę

sprawy z powództwa **R. K.**

przeciwko (...) **S.A. oddział w Polsce**

o zapłatę

orzeka

I. powództwo oddała;

II. nie obciąża powoda kosztami postępowania

III C 665/15

Uzasadnienie

wyroku z dnia 5 kwietnia 2017 r.

(art. 328 kpc)

roszczenie

Powód R. K. wystąpił o zasądzenie na swą rzecz od (...) S.A. w M., działającej poprzez Oddział w Polsce z siedzibą w W., szeregu świadczeń mających stanowić naprawienie szkody i zadośćuczynienie za krzywdę doznaną przez niego w skutek wypadku komunikacyjnego. Wskazał, iż pozwana Spółka jako ubezpieczyciel udzielała sprawcy wypadku ochrony ubezpieczeniowej w zakresie odpowiedzialności cywilnej. Żądane przez niego świadczenia obejmowały:

- Zapłatę kwoty 3.000.000 zł tytułem zadośćuczynienia pieniężnego za doznaną krzywdę;
- Zasądzenie renty w kwocie 2.800 zł miesięcznie z tytułu utraty zdolności do pracy zarobkowej;
- Zasądzenie renty w kwocie 8.000 zł miesięcznie z tytułu zwiększonych potrzeb powoda;
- Zasądzenie kwoty 300 zł tytułem odszkodowania za rzeczy utracone w wyniku zdarzenia.

Jako podstawę faktyczną swego roszczenia powód wskazał, iż:

- W dniu 5 sierpnia 2014 r. został potrącony przez samochód kierowany przez Ł. L., który był objęty umową ubezpieczenia OC na podstawie polisy wystawionej przez pozwaną spółkę

- Kierujący samochodem przekroczył dozwoloną administracyjnie prędkość 70 km/h jadąc z prędkością około 80 km/h, jak również nie podjął próby hamowania lub ominięcia;
- W wyniku potrącenia doznał poważnych obrażeń ciała, obejmujących liczne obrażenia wewnętrzne i wymagających amputacji obu nóg na wysokości 1/3 uda;

Pozwany w odpowiedzi na pozew wniósł o oddalenie powództwa podnosząc, iż nie ponosi on odpowiedzialności za skutki wypadku, w wyniku którego powód doznał obrażeń ciała. W szczególności powołał się on na fakt, iż w postępowaniu karnym prowadzonym przez Prokuraturę Rejonową w O. (Ds (...)) ustalono iż sprawcą wypadku był powód, który w stanie nietrzeźwym (2,6 ‰) jechał nieoświetlonym rowerem i wtargnął pod jadący samochód. Wskazał także iż z ustaleń poczynionych w postępowaniu karnym wynikało iż kierujący samochodem nie miałby możliwości uniknięcia wypadku nawet wówczas, gdyby poruszał się z prędkością administracyjnie dozwoloną, gdyż powód stał się widoczny dla kierującego dopiero z odległości 19,4 m, zaś minimalny czas reakcji kierującego na pojawienie się zagrożenia wynosi 1,5 sekundy.

Mając na uwadze charakter zgłoszonego przez powoda zarzutu Sąd postanowił ograniczyć rozprawę do kwestii legitymacji biernej pozwanego, a w szczególności kwestii istnienia podstawy do uchylenia się przez posiadacza pojazdu od odpowiedzialności za szkodę. Jednocześnie, w uwagi na zakres wnioskowanego postępowania dowodowego dotyczącego się rozmiaru szkody, co do którego można przypuszczać że będzie ono długotrwałe i kosztowne sąd uznał za zasadne wydanie w sprawie orzeczenia wstępnego co do zasady.

Podstawa prawna

Roszczenie powoda było roszczeniem o naprawienie szkody wyrządzonej mu w skutek potrącenia przez jadący samochód, kierowanym do pozwanego jako do ubezpieczyciela udzielającego posiadaczowi tego pojazdu ochrony ubezpieczeniowej w zakresie odpowiedzialności cywilnej (OC). Ocena zasadności tego roszczenia winna zatem nastąpić z uwzględnieniem przepisu art. 34 ust 1 Ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. nr 124 poz. 1152), który stanowi:

„ Z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są obowiązani do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, będącą następstwem śmierci, uszkodzenia ciała, rozstroju zdrowia bądź też utraty, zniszczenia lub uszkodzenia mienia.”

Powołany przepis charakteryzuje się bardzo niskim poziomem techniki legislacyjnej, sformułowano go bowiem z pominięciem podstawowych zasad języka prawnego. Mając jednakże na uwadze jego cel interpretować go należy jako odpowiednik art. 882 §4 kc. Sprowadza się on bowiem do stwierdzenia, iż osoba uprawniona do odszkodowania z tytułu odpowiedzialności cywilnej jest uprawniona do wystąpienia z żądaniem bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi.

Wspomniany w cytowanym przepisie „obowiązek do odszkodowania” rozumieć należy jako obowiązek naprawienia szkody wynikający z innych przepisów, to jest art. 435 §1 i 436 §1 kc, które stanowią:

Art. 435 §1 „Prowadzący na własny rachunek przedsiębiorstwo lub zakład wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody (pary, gazu, elektryczności, paliw płynnych itp.) ponosi odpowiedzialność za szkodę na osobie lub mieniu, wyrządzoną komukolwiek przez ruch przedsiębiorstwa lub zakładu, chyba że szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności.”

Art. 436 §1 „Odpowiedzialność przewidzianą w artykule poprzedzającym ponosi również samoistny posiadacz mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody. Jednakże gdy posiadacz samoistny oddał środek komunikacji w posiadanie zależne, odpowiedzialność ponosi posiadacz zależny.”

Powołane przepisy rozpatrywane łącznie określają, iż odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez ruch pojazdu mechanicznego ponosi posiadacz tego pojazdu, zaś jego odpowiedzialność jest odpowiedzialnością na zasadzie ryzyka, nie zaś na zasadzie winy. Wyłączenie tej odpowiedzialności jest zatem możliwe wyłącznie w wypadku wykazania, iż szkoda była wynikiem siły wyższej, wyłącznej winy poszkodowanego, bądź wyłącznej winy osoby trzeciej, za którą posiadacz pojazdu nie ponosi odpowiedzialności.

Rozważania

Spośród okoliczności wyłączających odpowiedzialność kierującego, a wynikających z art. 435 §1 kc pozwane Towarzystwo powołało się tylko na jedną, wywodząc w oparciu o wynik postępowania karnego w sprawie wypadku, iż wyłączną winę za spowodowanie wypadku ponosi powód. W szczególności powołało się ono na fakt, iż w postępowaniu karnym prowadzonym przez Prokuraturę Rejonową w O. (Ds (...)) ustalono iż powód w chwili wypadku był nietrzeźwy (2,6 ‰) jechał nieoświetlonym rowerem (bądź szedł prowadząc rower) i wtargnął pod jadący samochód, kierujący którym nie miał możliwości uniknięcia wypadku nawet wówczas, gdyby poruszał się z prędkością administracyjnie dozwoloną. Ustalenia te były zaś postawą umorzenia postępowania karnego prowadzonego w sprawie wypadku.

Już na wstępie rozważań wskazać jednakże należy, iż samo uznanie braku podstaw do przypisania kierującemu pojazdem odpowiedzialności za spowodowanie wypadku w rozumieniu prawa karnego nie ma bezpośredniego przełożenia na jego odpowiedzialność cywilną. Ocena winy czyniona w postępowaniu karnym jest bowiem oceną opartą o znamiona czynu zabronionego, nie zaś o przesłanki roszczenia odszkodowawczego. To że jakieś zachowanie, nie wyczerpuje znamion przestępstwa nie oznacza zatem, że jednocześnie nie jest ono źródłem obowiązku odszkodowawczego, jakkolwiek jest to okoliczność istotnie uprawdopodobniająca taki fakt. Dodatkowo na gruncie sprawy niniejszej, mając na uwadze podstawę odpowiedzialności pozwanego, wystarczające dla uznania odpowiedzialności pozwanego jest przypisanie kierującemu samochodem jakiegokolwiek zawinonego naruszenia zasad bezpieczeństwa, jeżeli tylko możliwe będzie wykazanie istnienia adekwatnego związku przyczynowego pomiędzy tym zachowaniem a zaistnieniem wypadku. Rozważania w kwestii istnienia podstawy odpowiedzialności ograniczyć zatem należało do zbadania zarzutów powoda wobec kierowcy, wskazujących na naruszenie przez niego zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Okoliczności zdarzenia były w zasadzie niesporne pomiędzy stronami, z wyłączeniem kilku kwestii, to jest czy poszkodowany szedł prowadząc rower, czy też na nim jechał, czy rower był oświetlony, jak również tego z jaką prędkością poruszał się samochód w momencie wypadku. Konieczność ustalenie tychże spornych okoliczności w toku postępowania zależała jednakże wyłącznie od tego, czy wynik tych ustaleń miałby wpływ na wynik postępowania, przedmiotem dowodu mogą być bowiem jedynie okoliczności istotne dla rozstrzygnięcia sprawy. To zaś, czy dana okoliczność miała dla sprawy znaczenie wynikało każdorazowo z treści zleconej w sprawie niniejszej opinii biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków mgr. Z. Ż., obejmującej wyliczenia wariantowe. Jeżeli bowiem dana okoliczność nie miała wpływu na wynik opinii, rozumiany jako możliwość lub brak możliwości przypisania kierującemu winy za spowodowanie wypadku uznać ją należało za nieistotną dla sprawy. Istotne elementy stanu faktycznego, które sąd uznał za udowodnione i przyjął za podstawę rozważań obejmowały natomiast następujące fakty:

1. Do wypadku doszło w nocy 4/5 sierpnia 2014 r. około północy na drodze krajowej (...) w miejscowości G., lecz poza obszarem zabudowanym.
2. W miejscu zdarzenia obowiązywało ograniczenie prędkości do 70 km/h, jak również ustawione były znaki ostrzegające przed pieszymi oraz koleinami na drodze.
3. W chwili zdarzenia panowało całkowite zachmurzenie, brak było jednak opadów i innych zjawisk ograniczających przejrzystość powietrza, droga nie była oświetlona.
4. Ł. L. kierował samochodem marki A. (...) nr rej. (...) jadąc w kierunku O.. Samochód poruszał się z prędkością możliwą do oszacowania jako zbliżona do 86,2 km/h; [opinia biegłego k. 827v]

5. R. K. przekraczał jezdnię ze strony lewej na prawą w odniesieniu do kierunku ruchu samochodu A. (...) prowadząc rower marki J.. Szedł skośnie w kierunku nadjeżdżającego samochodu prowadząc rower po swej prawej stronie [opinia biegłego k. 824-v]

6. Rower prowadzony przez R. K. był wyposażony w oświetlenie zasilane dynamem, które praktycznie nie działało przy powolnym ruchu pojazdu, oraz standardowe elementy odblaskowe roweru z tyłu i w pedałach, które jednakże nie były widoczne dla kierującego [opinia biegłego k. 862-v].

7. R. K. w chwili wypadku był głęboko nietrzeźwy, po wypadku stwierdzono w jego krwi stężenie alkoholu na poziomie 2,6 promila, co przekładało się na szybkość pokonywania przez niego jezdnii [opinia biegłego k. 825v];

8. Do potrącenia pieszego doszło na prawym pasie ruchu, na krótko przed pokonaniem przez niego całej jezdni, samochód uderzył prawą częścią przodu w widelec roweru po prawej stronie. W wyniku uderzenia powód został rzucony na maskę samochodu.

Rozważania biegłego

, zgodnie ze zleceniem, obejmowały w szczególności wariantową analizę możliwości uniknięcia wypadku, powieślały zatem ustalenia czynione w toku postępowania karnego. Celem tej analizy było ustalenie, czy kierujący samochodem w czasie mijającym pomiędzy zauważeniem powoda a kolizją miał rzeczywistą możliwość wykonania manewru umożliwiającego uniknięcie wypadku. Obejmowała ona także ocenę przy jakiej prędkości uniknięcie wypadku byłoby możliwe, co stanowiło okoliczność istotną dla oceny, czy można kierującemu postawić zarzut niedostosowania prędkości do warunków jazdy. Sam bowiem fakt, iż wypadku można by uniknąć przy mniejszej prędkości nie oznacza bowiem, iż kierowca miał obowiązek poruszania się z taką właśnie prędkością. Obowiązek dostosowania prędkości do warunków jazdy nie oznacza bowiem obowiązku poruszania się z prędkością umożliwiającą uniknięcie każdego wypadku.

Wnioski biegłego zawarte w przedłożonych do akt opiniach obejmowały stwierdzenia:

1. Kierujący samochodem poruszającym się z prędkością 86,2 km/h nie miał możliwości uniknięcia potrącenia powoda [k. 829];
2. Gdyby kierujący poruszał się z administracyjnie dozwoloną prędkością 70 km/h nie miałby możliwości uniknięcia potrącenia powoda [k. 829];
3. Kierujący miał możliwość uniknięcia wypadku, gdyby poruszał się z prędkością nie większą niż 48,3 km/h [k. 829] zaś przy założeniu większej prędkości pieszego z prędkością nie większą niż 47,4 km/h [k. 861v];
4. Kierujący miałby w każdym przypadku możliwość uniknięcia wypadku gdyby przed wypadkiem używał do oświetlenia świateł drogowych, pozwalających na wcześniejsze dostrzeżenie pieszego [k. 830]

Na tej podstawie można było sformułować dwa zarzuty pod adresem kierującego pojazdem, których uwzględnienie pozwalałoby przypisać mu częściową winę za spowodowanie wypadku, i co za tym idzie stwierdzić odpowiedzialność pozwanego co do zasady. Z opinii biegłego wynika bowiem istnienie związku przyczynowego pomiędzy określonymi decyzjami kierującego pojazdem a zaistnieniem wypadku rozumiany w ten sposób, że gdyby podjęto inne decyzje to wypadku można by było uniknąć. Nie oznacza to oczywiście automatycznego przypisania mu winy w zaistnieniu szkody, lecz wymaga rozważenia, czy podjęcie odmiennej decyzji stanowiło zawinione naruszenie spoczywającego na nim obowiązku. Zarzuty te obejmowały:

1. Zarzut nie dostosowania prędkości do warunków jazdy
2. Zarzut nie użycia świateł drogowych do oświetlenia drogi.

Dodatkowo strona powodowa sformułowała także trzeci zarzut, to jest zarzut braku należytej obserwacji drogi, o czym miał świadczyć fakt nie wykonania przez kierowcę manewru hamowania. Zarzut ten wydawał się jednakże pomijać wnioski i wyliczenia biegłego co do widoczności przeszkody oraz czasu reakcji kierującego, z których jednoznacznie wynika, iż odstęp czasowy pomiędzy dostrzeżeniem przeszkody a momentem kolizji był zbyt krótki, by jakkolwiek manewr w tym czasie wykonać.

Co do pierwszego zarzutu to w toku postępowania niespornym było, iż kierujący samochodem A. naruszył przepisy prawa o ruchu drogowym nie stosując się do obowiązującego w miejscu zdarzenia ograniczenia prędkości dozwolonej do 70 km/h. Samo przekroczenie przez niego prędkości dozwolonej nie miało przy tym wpływu na zaistnienie wypadku, gdyż z oceny biegłego wynikało, iż kierujący nie miał możliwości uniknięcia wypadku także wtedy, gdyby poruszał się z administracyjnie dozwoloną prędkością, mógł natomiast go uniknąć, gdyby poruszał się z prędkością około 50 km/h. Rozstrzygnięcie kwestii jego ewentualnej winy sprowadza się tu zatem do rozstrzygnięcia, czy w okolicznościach sprawy niniejszej można uznać, iż na kierowcy samochodu spoczywał obowiązek poruszania się właśnie z prędkością nie większą niż 50 km/h. Tylko bowiem w wypadku stwierdzenia naruszenia obowiązku prawnego możliwe jest przypisanie winy za spowodowanie wypadku.

Przepisy prawa o ruchu drogowym w kwestii doboru prędkości jazdy wskazują iż:

Art. 19 ust 1. Kierujący pojazdem jest obowiązany jechać z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem, z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa, a w szczególności: rzeźby terenu, stanu i widoczności drogi, stanu i ładunku pojazdu, warunków atmosferycznych i natężenia ruchu.

Zacytowany przepis odnosi się wprost wyłącznie do kwestii panowania nad pojazdem, to jest zdolności do kontrolowania jego ruchu. Obejmuje dostosowanie prędkości do warunków jazdy w taki sposób, by nie utracić przyczepności bądź zdolności do prawidłowego wykonania normalnego manewru w ruchu drogowym, np. utrzymania się w granicach pasa ruchu podczas pokonywania łuku. W orzecznictwie przyjęto, że obejmuje to także zdolność do wykonania manewru hamowania bądź ominięcia przeszkody na drodze, lub reagowania bez utraty kontroli na zachowanie innych uczestników ruchu. Sąd nie podziela jednakże pojawiającego się w orzecznictwie poglądu, aby oznaczało to prowadzenie pojazdu z prędkością umożliwiającą zatrzymanie się przed przeszkodą w każdym możliwym wypadku. Taki obowiązek stałby bowiem w sprzeczności zarówno z wynikającym z art. 19 ust 2 pkt 1 obowiązkiem jazdy z prędkością nie utrudniającą jazdy innym kierowcom jak i z płynącą z art. 4 zasadą zaufania do innych uczestników ruchu.

Art. 4. Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze mają prawo liczyć, że inni uczestnicy tego ruchu przestrzegają przepisów ruchu drogowego, chyba że okoliczności wskazują na możliwość odmiennego ich zachowania.

Nie można bowiem od kierowcy oczekiwać, iż cały czas będzie się spodziewać możliwości pojawienia się przeszkody na torze jego ruchu, takie żądanie skutkowałoby bowiem faktycznie całkowitym sparaliżowaniem ruchu drogowego, zwłaszcza w porze nocnej, czy w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza. Wystarczające jest, by kierowca przewidywał i dostosował prędkość pojazdu do zagrożeń, co do których powinien się spodziewać, że mogą pojawić się na drodze.

Takie postawienie sprawy sprowadza rozstrzygnięcie do kwestii winy kierującego do odpowiedzi na pytanie, czy kierujący winien spodziewać się pojawienia się na drodze pieszego i związku z tym odpowiednio zmniejszyć prędkość pojazdu. Jednocześnie jednak można stwierdzić że w zasadzie to samo pytanie należy postawić także w odniesieniu do drugiego zarzutu, to jest do zarzutu nie użycia świateł drogowych, które umożliwiłyby dostrzeżenie powoda z dostatecznym wyprzedzeniem, by wykonać konieczny manewr obronny pozwalający uniknąć wypadku. W kwestii używania świateł drogowych prawo o ruchu drogowym stanowi bowiem iż:

Art. 51 ust 3. W czasie od zmierzchu do świtu, na nieoświetlonych drogach, zamiast świateł mijania lub łącznie z nimi, kierujący pojazdem może używać świateł drogowych, o ile nie osłepi innych kierujących albo pieszych poruszających się w kolumnie .

Przepis ten wskazuje, iż kierujący mógł użyć świateł drogowych (do zdarzenia doszło po zmierzchu i na nieoświetlonej drodze) lecz wprost nie nakłada takiego obowiązku. Można zatem argumentować, jak czynił to w sprawie niniejszej pozwany, iż nie można także czynić kierującemu zarzutu z tego, iż owych świateł nie użył. Ponownie jednak jak i w przypadku postanowień cytowanego wyżej art. 19 ust. 1 przepis ten należy interpretować z uwzględnieniem innych postanowień oraz celu ustawy, w tym także samego przepisu art. 19 ust 1. Jeżeli bowiem kierujący winien dostosować prędkość do widoczności drogi to zamiast tego może dostosować widoczność drogi do prędkości pojazdu. Cel w postaci wyeliminowania niebezpieczeństwa, iż np w skutek zbyt późnego dostrzeżenia łuku drogi kierujący utraci panowanie nad pojazdem zostanie osiągnięty zarówno wówczas, gdy kierujący zmniejszy prędkość tak, by mieć dość czasu na reakcję nawet przy słabej widoczności drogi, jak i gdy użyje świateł drogowych pozwalającym mu dostrzec zagrożenie na tyle wcześniej, by zareagować na nie nawet przy większej prędkości. Zestawiając zaś przepis art. 51 ust 3 dodatkowo także z postanowieniami art. 3 i 4 prawa o ruchu drogowym także i w tym wypadku dochodzimy do wniosku, iż kierujący jest obowiązany używać świateł drogowych wtedy gdy jest to niezbędne dla realizacji obowiązku zachowania należytej ostrożności, w tym wówczas gdy pozwoli to odpowiednio zareagować w wypadku naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu przez innych jego uczestników, a takiego naruszenia w świetle okoliczności można się obiektywnie spodziewać.

Powracając do postawionego wyżej pytania stwierdzić zatem można, iż po uwzględnieniu powyższych rozważań winno ono brzmieć:

„ Czy kierujący pojazdem powinien był przewidywać możliwość pojawienia się na drodze pieszego pokonującego jezdnię z lewej strony na prawą, z naruszeniem obowiązków wynikających z art. 13 prawa o ruchu drogowym i stwarzającego w ten sposób zagrożenie w ruchu? ”

Dopiero w wypadku pozytywnej odpowiedzi na to pytanie można bowiem będzie postawić kierującemu zarzut nie zachowania wbrew postanowieniom art. 3 prawa o ruchu drogowym wymaganej w tym przypadku ostrożności. Ostrożności polegającej albo na zmniejszeniu prędkości do około 50 km/h pozwalającej dostrzec takiego pieszego w świetle świateł mijania z wyprzedzeniem umożliwiającym wykonanie manewru obronnego, albo też na włączeniu świateł drogowych umożliwiających dostrzeżenie go z odległości pozwalającej na wykonanie manewru obronnego przy prędkości z jaką poruszał się samochód.

W okolicznościach sprawy niniejszej kierujący samochodem A. miał co do zasady prawo zakładać, że nawet jeśli o północy na drodze znajdzie się jakiś pieszy, to przechodząc przez jezdnię zastosuje się on do obowiązków wynikających z treści art. 13 ust 1 i ust 3 prawa o ruchu drogowym. W świetle postanowień art. 4 prawa o ruchu drogowym kierujący ma bowiem prawo zakładać, iż inni uczestnicy ruchu, a więc także piesi będą przestrzegać przepisów prawa o ruchu drogowym, chyba że okoliczności wskazują na możliwość innego zachowania. Miał zatem w szczególności prawo zakładać, iż taki pieszy będzie przekraczał jezdnię:

1. zachowując szczególną ostrożność (art. 13 ust 1 prawa o ruchu drogowym);
2. ustępując pierwszeństwa pojazdom (art. 13 ust 3)
3. najkrótszą możliwą drogą prostopadle do osi jezdni (art. 13 ust 3)

Rozważenia wymagało zatem, czy cokolwiek w szeroko rozumianych okolicznościach zdarzenia wskazywałoby na to, że na drodze może pojawić się powód:

1. pod zbyt dużym wpływem alkoholu by zachować nawet zwykłą ostrożność;

2. nie zwracający uwagi na nadjeżdżający pojazd
3. pokonujący jezdnię skośnie, pod kątem około 66 stopni

tylko w takim przypadku kierujący miałby bowiem obowiązek zachowania środków ostrożności mających na celu zapobieżeniu potrąceniu powoda.

Jednym z argumentów przytaczanych w toku postępowania za przypisaniem kierującemu obowiązku przewidywania obecności pieszego na jezdni był ustalony fakt, iż odcinek drogi, na którym doszło do wypadku oznakowany był znakiem ostrzegawczym A-30 „inne niebezpieczeństwo” z tabliczką „piesi”, z czego wywodzą fakt, iż kierujący winien spodziewać się obecności pieszego na jezdni i podjąć odpowiednie kroki zaradcze. Zdaniem sądu jednakże interpretacja taka jest zbyt daleko idąca, gdyż pomija ona fakt, iż prawdopodobieństwo napotkania pieszego poza terenem zabudowanym jest na tyle niskie, że już sama jego niespodziewana obecność stwarza niebezpieczeństwo, przed którym kierowca winien być ostrzeżony. Kierowca, jeżeli nie zna dokładnie topografii miejsca, może bowiem nie wiedzieć, że w pobliżu tego miejsca znajduje się jakiś obiekt generujący ruch pieszych, pomimo faktu, że jest to poza terenem zabudowanym. Znak ostrzega więc przed samą obecnością pieszych w miejscu, w którym kierowca mógłby się ich nie spodziewać, nie zaś przed ich niewłaściwym zachowaniem.

Ostrożny kierujący, ostrzeżony znakiem „niebezpieczeństwo, piesi” winien przede wszystkim spodziewać się obecności pieszych na prawym poboczu, bądź przy prawej krawędzi jezdni, co oznacza iż winien szczególnie uważnie obserwować tę część jezdni, jak również w miarę możliwości odsunąć tor ruchu pojazdu od jej krawędzi. Zgodnie z zasadami ruchu pieszych określonymi w art. 11 ust 1 prawa o ruchu drogowym nawet na drodze mającej wyznaczone pobocze piesi mogą bowiem poruszać się jezdnią, a zatem w sposób potencjalnie kolidujący z torem ruchu pojazdu. Nadto bazując na doświadczeniu życiowym kierujący winien spodziewać się, iż piesi mogą nie stosować się do obowiązku ustąpienia miejsca samochodowi (art. 11 ust 1), poruszania się lewą stroną drogi (art. 11 ust 2) czy też poruszania się jeden za drugim (art. 11 ust 3) i dostosować do tego odpowiednio technikę jazdy. Tak też – jak wynika z zeznań świadków - postąpił kierujący samochodem A. w sprawie niniejszej – obrał tor jazdy zbliżony do osi jezdni, w oddaleniu od pobocza, oraz skupił uwagę po prawej stronie, przewidując możliwość pojawienia się na poboczu pieszego. Takie postępowanie pozwalało mu na zmniejszenie ryzyka, i odpowiednią reakcją na wymienione wyżej typowe sytuacje niebezpieczne, jakie może ze sobą nieść ruch pieszych. Nie można przy tym zarzucić mu, iż winien używać przy tym świateł drogowych, gdyż światła mijania konstrukcyjnie dostosowane są do oświetlania przede wszystkim prawego pobocza, użycie świateł drogowych nie było zatem niezbędne dla bezpiecznej jazdy. W toku postępowania nie wykazano także, aby w miejscu zdarzenia znajdowało się cokolwiek, co uzasadniałoby oczekiwanie od kierowcy pojazdu, iż będzie przewidywał nie tylko ruch pieszych w poprzek drogi, ale i to, że piesi ci nie będą zwracać uwagi na jego samochód i faktycznie wejdą mu pod koła.

Powyższe rozważania uzasadniają udzielenie odpowiedzi przeczącej na postawione wyżej pytanie – nie, kierujący samochodem A. w okolicznościach sprawy niniejszej nie miał powodu by przewidywać możliwość obecności na drodze pieszego nieprawidłowo przechodzącego przez jezdnię. To zaś oznacza iż miała do niego zastosowania wynikająca z art. 4 prawa o ruchu drogowym zasada zaufania do innych uczestników ruchu. Miał zatem prawo przypuszczać, że nawet jeśli jakiś pieszy przechodzi przez jezdnię (co było zdarzeniem bardzo mało prawdopodobnym z uwagi na czas i miejsce) to będzie to czynił w sposób zgodny z przepisami, i ustąpi mu pierwszeństwa – zwłaszcza że ruch na drodze był bardzo mały i nie miałby on żadnego powodu by owo pierwszeństwo wymuszać. To zaś oznacza, że osobą, która stworzyła sytuację zagrożenia, a co za tym idzie winna jest spowodowania wypadku był wyłącznie powód, który w stanie znacznej nietrzeźwości przechodził w sposób niedozwolony przez jezdnię. Rozważanie zaś dzisiaj czy gdyby kierujący samochodem poruszał się z dozwoloną prędkością 70 km/h, to jest około 15 km/h wolniej to obrażenia doznane przez powoda były mniejsze ma charakter czystej spekulacji, której wynik zależy od zbyt dużej ilości niemożliwych do ustalenia zmiennych, by można było na tej podstawie wyciągnąć jakiegokolwiek wnioski co do winy kierującego.

Rozstrzygnięcie

W świetle poczynionych powyżej rozważań ustalić należało, iż pozwany (...) S.A., oddział w Polsce nie jest zobowiązany do naprawienia szkody wyrządzonej powodowi R. K. w następstwie doznania przez niego obrażeń ciała w wypadku drogowym w dniu 5 sierpnia 2014 r. W świetle przepisu art. 34 ust 1 Ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych odpowiedzialność pozwanego jest bowiem odpowiedzialnością subsydiarną wobec odpowiedzialności kierującego samochodem A. (...) o nr rej. (...). Na kierującym samochodem nie spoczywa natomiast obowiązek naprawienia szkody wyrządzonej powodowi z uwagi na to, iż winę za jej zaistnienie ponosi wyłącznie powód, co w świetle art. 435 §1 i 436 §1 kc wyłącza odpowiedzialność ponoszoną przez kierującego na zasadzie ryzyka.

Niewątpliwie powód poniósł znaczną szkodę, a jego sytuacja osobista w chwili obecnej może zostać określona wręcz jako tragiczna. Nie uzasadnia to jednakże samo przez się konieczności uwzględnienia jego roszczenia, albowiem prawo nie przewiduje w takim przypadku nałożenia obowiązku zapłaty odszkodowania na zasadach słuszości. Ubezpieczyciel nie jest bowiem instytucją pomocy społecznej, i nie ma ani prawnego, ani moralnego obowiązku troszczenia się o ofiary wypadków. Obowiązek taki nie spoczywa także na sądach, których zadaniem jest bezstronne rozstrzyganie sporów, nie zaś „udzielanie pomocy” którejkolwiek ze stron, choćby była ona stroną słabszą i w tragicznej sytuacji. Powództwo R. K. należało zatem oddalić w całości.

Uzasadnienie orzeczenia o kosztach postępowania

Orzeczenie o kosztach postępowania Sąd oparł o treść art. 102 kpc, uznając iż w okolicznościach sprawy niniejszej, a zwłaszcza mając na uwadze sytuację osobistą i majątkową powoda, zasady słuszości przemawiają przeciwko obciążaniu go kosztami postępowania. Konieczność ich poniesienia znacząco obciążałaby bowiem budżet powoda, w zasadzie pozbawiając go środków niezbędnych na zaspokojenie podstawowych potrzeb. Nadto decyzji o wytoczeniu powództwa nie można wprost uznać za nieprzemyślaną zaś jego roszczenia za oczywiście bezzasadne. Uprzednie stwierdzenie braku podstaw do postawienia zarzutów popełnienia przestępstwa kierującemu pojazdem nie wykluczało bowiem jego odpowiedzialności cywilnej, zaś rozstrzygnięcie w tym przedmiocie było wynikiem dopiero ustaleń poczynionych w toku niniejszego postępowania. Z uwagi na to Sąd zdecydował o nie obciążaniu powoda kosztami postępowania w sprawie.