

**Sygn. akt: I C 1182/14**

# WYROK

## W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 12 kwietnia 2016 r.

Sąd Rejonowy w Gdyni I Wydział Cywilny

w składzie następującym:

Przewodniczący:	SSR Joanna Jank
Protokolant:	stażysta Katarzyna Chachulska

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 5 kwietnia 2016 r. w G.

sprawy z powództwa **E. L.**

**przeciwko (...) S.A. z siedzibą w W.**

**o zapłatę**

I. Oddała powództwo,

II. Zasądza od powódki E. L. na rzecz pozwanego (...) SA w W. kwotę 3617 zł (trzy tysiące sześćset siedemnaście złotych) z tytułu zwrotu kosztów postępowania,

III. Przejmuje na rachunek Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Gdyni kwotę 1067, 64 zł (tysiąc sześćdziesiąt siedem złotych i sześćdziesiąt cztery grosze) z tytułu wydatków, od obowiązku uiszczenia których zwolniona była powódka.

Sygnatura akt: I C 1182/14

## UZASADNIENIE

Powódka E. L. wniosła pozew przeciwko (...) S.A. z siedzibą w W. domagając się od pozwanego zapłaty kwoty 50.000 zł z tytułu zadośćuczynienia za krzywdę wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 1 maja 2014r. do dnia zapłaty, kwoty 1.229,25 zł z tytułu zwrotu kosztów opieki osób trzecich wraz z ustawowymi odsetkami od dnia następnego po dniu doręczenia pozwu do dnia zapłaty oraz kwoty 1.511,51 zł z tytułu zwrotu kosztów leczenia i dojazdu do placówek medycznych wraz z ustawowymi odsetkami od dnia następnego po dniu doręczenia pozwu do dnia zapłaty.

W uzasadnieniu pozwu powódka podniosła, iż w dniu 27 lipca 2011r. wyjeżdżając z drogi podporządkowanej na drogę K. – T. została potrącona przez pojazd marki F. (...), kierowany przez A. D. (1), który posiadał ubezpieczenie OC w pozwanym towarzystwie ubezpieczeń. Wskutek potrącenia powódka doznała licznych obrażeń ciała, w tym m.in. złamania otwartego lewej kości skokowej, zwichnięcia kości skokowej lewej, odmy jamy opłucnej prawej, urazu głowy, wstrząśnienia pnia mózgu, uszkodzenia więzadła strzałkowo- skokowego i strzałkowo – piętowego, przewlekłego stanu zapalnego stawu skokowego lewego, nasilonej plamistej osteoporozy oraz potłuczeń. W następstwie uderzenia u powódki doszło do zatrzymania funkcji życiowych i przez około pół godziny była reanimowana. Jak wskazuje powódka wypadek miał ogromny wpływ na jej życie – przez rok była przykuta do łóżka i wymagała opieki ze strony osób trzecich,

obecnie porusza się przy użyciu kuli ortopedycznej i nadal odczuwa silne bóle wymagające przyjmowania leków, zaś każde chodzenie kończy się powstaniem opuchlizny. Wypadek miał wpływ także na zdrowie psychiczne powódki i był przyczyną podjęcia próby samobójczej. Strona powodowa podniosła, że podstawę odpowiedzialności pozwanego stanowią przepisy art. 436 § 1 k.c. w zw. z art. 435 § 1 k.c., art. 805 § 2 k.c. i art. 822 k.c., albowiem powódka przyczyniła się do powstania szkody w stopniu nie wyższym niż 50 %. Zdaniem powódki, mimo znajdujących się na drodze znaków ostrzegawczych i zbliżania się do skrzyżowania kierowca F. nie podjął manewrów umożliwiających zachowanie ostrożności o podwyższonym standardzie, nie dostosował prędkości do warunków na drodze, zastosował nieprawidłową technikę hamowania (nie wykonał hamowania pulsacyjnego), nie użył sygnału dźwiękowego, nie zdecydował się na wykonanie manewru wymijania powódki. W tych okolicznościach powódka nie była wyłącznym sprawcą wypadku, co zwalniałoby kierującego od odpowiedzialności na zasadzie ryzyka.

(pozew k. 2-9)

W odpowiedzi na pozew pozwany wniósł o oddalenie powództwa i zasądzenie od powódki na jego rzecz zwrotu kosztów procesu.

Pozwany podniósł, iż w toku postępowania karnego biegły ds. rekonstrukcji wypadków drogowych ustalił, że sposób jazdy powódki był nieprawidłowy, gdyż nie ustąpiła pierwszeństwa przejazdu kierującemu pojazdem marki F. (...), zmuszając go do podjęcia manewrów obronnych oraz ustalił, że F. poruszał się z dopuszczalną prędkością. Nadto, pozwany wskazał, że żądanie zadośćuczynienia w wysokości 50.000 zł po przyjęciu stopnia przyczynienia się powódki nie uwzględnia aktualnej przeciętnej stopy życiowej społeczeństwa, a także przekracza rozsądne granice, pozostając w rażącej sprzeczności z realiami ekonomicznymi, ale i okolicznościami zdarzenia i jego skutkami. Poza tym, według ustaleń lekarzy orzeczników (...) trwały uszczerbek na zdrowiu powódki wynosi jedynie 8 %, zaś wymiar pomocy ze strony osób trzecich nie powinna przekroczyć 15 tygodni w przypadku mycia i ubierania oraz 20 tygodni w przypadku przemieszczania się.

(odpowiedź na pozew k. 77-78)

### **Sąd ustalił następujący stan faktyczny:**

W dniu 27 lipca 2011r. powódka E. L. jechała rowerem marki U. – L. drogą podporządkowaną od strony miejscowości O.. Powódka poruszała się kilka metrów za jadącym rowerem bratem A. L.. Rowerzyści zamierzali na skrzyżowaniu dróg K. – T. i T. – O. skrócić w lewo. A. L. zdecydowanie wykonał skręt w lewo na skrzyżowaniu, a następnie po przejechaniu około 30 m wyminął się z jadącym z kierunku przeciwnego busem marki F. (...) o numerze rejestracyjnym (...) kierowanym przez A. D. (1). Przed wjazdem na skrzyżowanie powódka patrzyła w prawą stronę. Widząc nadjeżdżającą do skrzyżowania z prawej strony powódkę A. D. (1) jadący od strony miejscowości L. zaczął lekko hamować silnikiem, lecz przypuszczał, że powódka zatrzyma się przed skrzyżowaniem. E. L. jednak wjechała na skrzyżowanie, co spowodowało, że A. D. (1) podjął manewr hamowania, odruchowo skrzył w lewo chcąc ominąć powódkę. Pojazd uderzył jednak przodem w powódkę, która w wyniku wpadła na maskę samochodu, odbiła się od przedniej szyby pojazdu (po stronie lewej), a następnie poleciała w górę na około 2 m, przeleciała bezwładnie kilka metrów, po czym upadła prostopadle do osi jezdni, głową w kierunku przeciwnym do jezdni, dotykając nogami krawędzi jezdni. Potrącenie nastąpiło w okolicy osi jezdni z nieznacznym przesunięciem w lewą stronę.

(dowód: zeznania świadka A. D. (1) k. 123-124, zeznania świadka A. L. k. 124-125, dokumentacja zdjęciowa k. 54-55 akt postępowania o sygnaturze Ds. 1897/11, szkic miejsca zdarzenia k. 57 tamże, protokół przesłuchania świadka A. L. k. 17-19 tamże, protokół przesłuchania świadka A. D. (1) k. 21-23 tamże)

W wyniku zderzenia w samochodzie została zbita szyba czołowa z lewej strony, nadto wgnieciona została pokrywa komory silnika, uszkodzone zostały mocowanie reflektora prawego, wyrwana została tablica rejestracyjna przednia oraz wyłamana ramka tablicy rejestracyjnej. W chwili wypadku klakson w samochodzie marki F. (...) był niesprawny.

(okoliczności bezsporne ustalone w oparciu o protokół oględzin pojazdu k. 6-7 akt postępowania o sygnaturze Ds. 1897/11)

W dniu zdarzenia warunki drogowe były dobre, było sucho, widzialność była dobra.

(okoliczności bezsporne)

W miejscu zdarzenia dozwolona prędkość wynosiła 90 km/h.

(okoliczność bezsporna ustalona w oparciu o notatkę urzędową k. 13 akt postępowania o sygnaturze Ds. 1897/11)

Do wypadku doszło wyłącznie w wyniku niewłaściwego zachowania powódki E. L., która nie zachowała wymaganych środków ostrożności i jadąc rowerem wjechała na skrzyżowanie przed nadjeżdżającym z jej prawej strony samochodem marki F. (...) o numerze rejestracyjnym (...) kierowanym przez A. D. (1). Droga, którą poruszała się powódka była drogą podporządkowaną, prawidłowo oznakowaną znakiem A7 („ustąp pierwszeństwa”). Zachowanie powódki stworzyło zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Kierujący pojazdem marki F. (...) nie mógł uniknąć zderzenia, nie przekroczył dozwolonej prędkości obowiązującej w miejscu zdarzenia, a na zaistniałą sytuację drogową zareagował bezzwłocznie, podejmując manewr obronny hamowania. Kierujący samochodem nie miał możliwości uniknięcia zderzenia z powódką, nawet gdyby poruszał się w bezpośrednim pobliżu prawej krawędzi jezdni. W takiej sytuacji doszłoby do uderzenia w część roweru tuż za tylnym siedzeniem, na wysokości tylnego koła. W przypadku zagrożenia bezpośredniego nie stosuje się hamowania pulsacyjnego.

(dowód: pisemna opinia biegłego sądowego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych M. T. (1) k. 144-152 wraz z ustną opinią uzupełniającą płyta CD k. 188)

Postanowieniem z dnia 18 października 2011r. postępowanie w sprawie o sygnaturze Ds. 1897/11 o spowodowanie w dniu 27 lipca 2011r. na skrzyżowaniu dróg K. – T. – O. wypadku drogowego zostało umorzone wobec stwierdzenia, iż czyn nie zawiera znamion czynu zabronionego.

(okoliczności bezsporne ustalone w oparciu o postanowienie z dnia 18 października 2011r. k. 94 akt postępowania o sygnaturze Ds. 1897/11)

Pismem z dnia 26 czerwca 2014r. pozwany (...) S.A. w W. odmówił przyznania powódce zadośćuczynienia za krzywdę, podnosząc, że wyłączną winę za zdarzenie ponosi poszkodowana.

(okoliczności bezsporne ustalone w oparciu o decyzję pozwanego z dnia 26 czerwca 2014r. k. 90 akt szkody)

### **Sąd zważył, co następuje:**

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie całego zebranego w niniejszej sprawie materiału dowodowego w postaci dowodów z dokumentów, dowodu z zeznań świadków A. D. (1) i A. L. oraz dowodu z opinii biegłego sądowego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych M. T. (1).

Oceniając zgromadzony w sprawie materiał dowodowy Sąd uznał, iż dowody z dokumentów przedłożonych przez strony oraz znajdujących się w aktach postępowania przygotowawczego o sygnaturze Ds 1897/11 są wiarygodne, albowiem żadna ze stron nie kwestionowała autentyczności tych dokumentów, w szczególności zgodności przedstawionych przez powódkę kopii dokumentów z oryginałami, prawdziwości twierdzeń w nich zawartych, ani też żadna ze stron nie zaprzeczyła, iż osoby podpisane pod tymi dokumentami nie złożyły oświadczeń w nich zawartych.

Brak było również podstaw do kwestionowania zeznań świadka A. D. (1) na okoliczność przebiegu i przyczyn wypadku z dnia 27 lipca 2011r, albowiem w ocenie Sądu zeznania świadka są szczerze, spójne, konsekwentne i nie budzą żadnych wątpliwości w świetle zasad doświadczenia życiowego oraz logicznego rozumowania. P., za wiarygodne w znacznym zakresie należało uznać zeznania świadka A. L., albowiem korelowały z jego wcześniejszymi zeznaniami złożonymi

w toku postępowania przygotowawczego. Podkreślić jednak należy, iż zeznania świadka co do przyczyn wypadku w dużej mierze mają charakter spekulacji oraz przypuszczeń i nie stanowią zaś jego własnych spostrzeżeń. Niesporne w sprawie było, że świadek przejechał przez skrzyżowanie przed powódką i widział dopiero końcową fazę zdarzenia. Nadto, zauważyć należy, że świadek nie jest specjalistą w zakresie rekonstrukcji wypadków drogowych i w odróżnieniu od biegłego sądowego nie posiada fachowej wiedzy ani w zakresie wymaganej w sytuacji zagrożenia drogowego techniki jazdy ani też w zakresie oceny skutków podjęcia czy niepodjęcia określonych manewrów obronnych. Dlatego też w powyższym zakresie zeznania świadka nie miały żadnego znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy.

Sąd nie znalazł żadnych podstaw do kwestionowania opinii biegłego do spraw rekonstrukcji wypadków drogowych. W ocenie Sądu opinia została wykonana rzetelnie oraz profesjonalnie. Podkreślić należy, iż wnioski do jakich doszedł biegły M. T. (1) są konkretne i zostały oparte na wszechstronnej analizie materiału dowodowego zebranego zarówno w niniejszej sprawie jak i w toku postępowania karnego. Zdaniem Sądu, przedstawiona opinia jest wewnętrznie spójna, logiczna i nie budzi żadnych wątpliwości w świetle zasad doświadczenia życiowego czy też wiedzy powszechnej. Co prawda strona powodowa wniosła liczne zastrzeżenia do opinii, niemniej na rozprawie biegły M. T. (1) w sposób wszechstronny odniósł się do wszystkich zarzutów, dokładnie i przekonująco wyjaśnił wątpliwości co do przebiegu wypadku z udziałem powódki oraz skutków podjęcia lub niepodjęcia przez kierującego samochodem marki F. (...) manewrów obronnych, o czym szczegółowo mowa będzie w dalszej części uzasadnienia. W tym stanie rzeczy opinia złożona przez biegłego była podstawowym dowodem na którym Sąd oparł rozstrzygnięcie w niniejszej sprawie.

Na podstawie przepisów art. 217 k.p.c. oraz art. 227 k.p.c. Sąd oddalił natomiast wnioski strony powodowej o dopuszczenie dowodu z zeznań świadka J. G. oraz z zeznań pozwanej, dowodu z dokumentacji medycznej leczenia powódki oraz dowodu z opinii biegłych sądowych z zakresu ortopedii i psychiatrii. Zważyć bowiem należy, iż bezprzedmiotowe było w niniejszej sprawie prowadzenie postępowania dowodowego co do wysokości poniesionej szkody wobec poczynionego przez Sąd ustalenia, iż kierujący ubezpieczony w pozwanym zakładzie ubezpieczeń nie ponosi odpowiedzialności za zaistniały w dniu 27 lipca 2011r. wypadek drogowy, a wyłączną odpowiedzialność w tym względzie ponosi powódka. Z uwagi na powyższe uwzględnienie wniosków strony powodowej doprowadziłoby jedynie do nieuzasadnionej zwłoki w rozstrzygnięciu sprawy, a obie strony naraziło na dodatkowe koszty.

Jako podstawę prawną powództwa należało przyjąć przepisy art. 436 § 1 k.c. w zw. z art. 435 § 1 k.c. w zw. z art. art. 805 k.c. art. 822 k.c. i 824<sup>1</sup> k.c., art. 444 § 1 k.c., art. 445 § 1 k.c. Zgodnie z przepisem art. 436 § 1 k.c. samoistny posiadacz mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody ponosi odpowiedzialność na zasadach określonych w art. 435 § 1 k.c. tj. na zasadzie ryzyka. Okolicznościami egzoneracyjnymi wyłączającymi odpowiedzialność samoistnego posiadacza środka komunikacji są: siła wyższa, wyłączna wina uszkodzowanego oraz wyłączna wina osoby trzeciej, za którą posiadacz nie ponosi odpowiedzialności. Jak wskazuje się w doktrynie, w przypadku ww. dwóch ostatnich okoliczności chodzi o sytuację, gdy uszkodzony (lub osoba trzecia) swoim zawinionym zachowaniem doprowadził do szkody, ponieważ gdyby nie to zachowanie, uszczerbek nie miałby miejsca. Po pierwsze, zachowanie uszkodzowanego lub osoby trzeciej jest okolicznością egzoneracyjną, jeżeli ma charakter sprawczy wobec szkody, która w tym przypadku nie pozostaje w adekwatnym związku przyczynowym z ruchem przedsiębiorstwa lub pojazdu (np. śmierć samobójcza pod kołami pociągu nie jest normalnym następstwem funkcjonowania przedsiębiorstwa kolejowego). Po drugie, uszkodzony lub osoba trzecia muszą ponosić na zasadzie winy odpowiedzialność za zdarzenie szkodzące (por. A. Olejniczak [w:] A. Kidyba (red.), Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania – część ogólna, LEX 2014). W toku niniejszego postępowania strona powodowa nie negowała, że powódka naruszyła zasady ruchu drogowego, wymuszając pierwszeństwo przejazdu, jednak podnosiła, iż powódka nie ponosi wyłącznej odpowiedzialności za powstanie szkody, wskazując na liczne nieprawidłowości w technice jazdy kierującego pojazdem marki F. (...) A. D. (1) jak: niezachowanie ostrożności o podwyższonym standardzie, niedostosowanie prędkości do warunków panujących na drodze, zastosowanie nieprawidłowej techniki hamowania tj. nie wykonanie hamowania pulsacyjnego, nieużycie sygnału dźwiękowego, czy też niewykonanie manewru wymijania jadącej rowerem powódki. Jak wskazuje się w judykaturze zawinione przyczynienie się uszkodzowanego do wyrządzenia szkody nie zwalnia z odpowiedzialności posiadacza pojazdu, jeżeli także inne okoliczności uznać trzeba za pozostające w adekwatnym związku przyczynowym z uszczerbkiem doznany przez uszkodzowanego np.

błędna reakcja kierującego pojazdem, nieprawidłowe działanie mechanizmu pojazdu, złe warunki atmosferyczne, nieodpowiedni stan drogi itp. (por. wyrok SN z dnia 27 marca 1973 r., II CR 233/73, OSP 1974, z. 9, poz. 190, z głosem A. Rembielińskiego; wyrok SN z dnia 15 marca 1974 r., I CR 46/74, OSP 1977, z. 5, poz. 82, z głosem Z. Banaszczyka i B. Lewaszkiwicz-Petrykowskiej, OSP 1976, z. 9, poz. 172). W tych przypadkach posiadacz pojazdu może jednak żądać obniżenia wysokości odszkodowania na podstawie art. 362 k.c.

Wobec powyższego, kluczowe dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy było ustalenie, czy poszkodowana E. L. ponosi całkowitą, wyłączną odpowiedzialność za spowodowanie wypadku drogowego z dnia 27 lipca 2011r. czy też może zaszyły okoliczności uzasadniająca odpowiedzialność kierującego samochodem marki F. (...). Dokonując ustaleń w powyższym zakresie Sąd oparł się przede wszystkim na dowodzie z opinii biegłego sądowego do spraw rekonstrukcji wypadków drogowych M. T. (1), którą uznał za całkowicie wiarygodną. W przedstawionej opinii biegły jednoznacznie wskazał, że wyłączną odpowiedzialność za spowodowanie wypadku ponosi powódka, która nie zachowała wymaganych środków ostrożności i zignorowała znak A7. Biegły natomiast nie dopatrył się żadnych nieprawidłowości ani w technice jazdy kierującego pojazdem marki F. (...), ani też nie stwierdził, aby w danych okolicznościach drogowych kierowca miał możliwość uniknięcia potrącenia rowerzystki. Strona powodowa wniosła liczne zarzuty do opinii biegłego, które jednak wobec obszernych wyjaśnień złożonych przez biegłego na rozprawie należało uznać za bezzasadne. Przechodząc do oceny poszczególnych zarzutów, należy wskazać, iż podstawowy zarzut dotyczył obranego przez kierującego toru jazdy przed potrąceniem powódki. Zdaniem strony powodowej kierujący samochodem dostawczym jechał zbyt blisko środka jezdni, a nie bliżej prawej krawędzi, co nie pozwoliło mu skutecznie ominąć powódki. W świetle złożonych przez biegłego wyjaśnień zarzut ten należało uznać za bezpodstawny. Na podstawie zabezpieczonych przez Policję śladów na miejscu zdarzenia oraz w oparciu o zeznania świadków biegły ustalił, że kierujący pojazdem marki F. (...) poruszał się z prędkością 81,9 km/h, zaś sytuacja zagrożenia powstała, gdy pojazd znajdował się w odległości 46,6 m od miejsca potrącenia. Na widok wjeżdżającej na skrzyżowanie powódki kierujący podjął manewr hamowania, poprzedzony być może odbiciem w lewo. Zdaniem biegłego manewr hamowania został podjęty niezwłocznie w przedziale czasowym przyjmowanym jako średni statystyczny czas reakcji. Potrącenie nastąpiło w momencie intensywnego hamowania, w wyniku czego doszło do zblokowania kół i bezwładnego przemieszczenia pojazdu (poślizg wzdłużny i boczny). Jak wskazał biegły ślady blokowania kół pojazdu zostały ujawnione w odległości 1,4 m i 1,5 m od prawej krawędzi jezdni i to jest tor przemieszczania się pojazdu na początku hamowania. Zdaniem biegłego, nawet gdyby kierujący jechał w odległości 0,5 m od prawej krawędzi jezdni i w takim położeniu rozpoczął manewr hamowania to nie uniknąłby potrącenia powódki, gdyż w procesie hamowania również doszłoby do przemieszczenia pojazdu, analogicznego jak w przypadku jazdy bliżej środka jezdni. Z dokumentacji zdjęciowej znajdującej się w aktach postępowania przygotowawczego wynika, że miejsce pierwotnego kontaktu rowerzystki z pojazdem to miejsce wgniecenia pokrywy silnika znajdujące się pomiędzy emblematem a reflektorem lewym, które jest położone kilkadziesiąt centymetrów od lewej krawędzi pojazdu. W ocenie biegłego zestawienie odległości wskazuje na to, że w przypadku poruszania się przez pojazd marki F. bliżej prawej krawędzi jezdni prawdopodobnie nie doszłoby do bezpośredniego, pierwotnego kontaktu z powódką, lecz najpierw doszłoby do kontaktu z rowerem, a dopiero w dalszej kolejności z rowerzystką. Jak zauważył biegły teoretycznie, gdyby ślady hamowania zostały przesunięte w prawo, to uderzenie nastąpiłoby w część roweru znajdująca się tuż za tylnym siedzeniem, na wysokości tylnego koła. Do kontaktu pojazdu z rowerem doszłoby albo narożnikiem pojazdu, albo częścią przednią i boczną. Z powyższych wyjaśnień biegłego jednoznacznie wynika, że niezależnie od tego, czy kierowca F. jechałby środkiem jezdni czy też bliżej prawej krawędzi jezdni to nie zdołałby uniknąć potrącenia powódki, która naruszając zasady ruchu drogowego wjechała na skrzyżowanie. W związku z powyższym należało uznać, że obrany przez kierowcę F. tor jazdy nie miał wpływu na zaistnienie przedmiotowego zdarzenia drogowego.

Kolejny zarzut strony powodowej dotyczył podjętego przez kierującego F. manewru skrętu w lewo (odbicia w lewą stronę). W ocenie powódki zachowanie kierowcy F. było nieprawidłowe, albowiem w reakcji na powstałe zagrożenie winien on odbić w prawo, na pobocze, wymijając w ten sposób powódkę i unikając potrącenia. W ocenie Sądu także ten zarzut nie zasługiwał na uwzględnienie. Jak bowiem wyjaśnił biegły M. T. (1) z przeprowadzonych badań naukowych dotyczących zachowań kierowców wynika, że w przypadku powstania stanu zagrożenia drogowego kierujący w sposób odruchowy odbijają kierownicą w stronę przeciwną do kierunku zagrożenia. Zachowanie kierującego F. (...) wpisuje

się w ten kanon zachowania typowego kierowcy. Zagrożenie powstało bowiem po prawej stronie patrząc w kierunku jazdy F., zaś w reakcji na zagrożenie A. D. (2) odruchowo skręcił w kierunku przeciwnym tj. w lewo. Była to reakcja odruchowa, instynktowna, niezależna od kierującego, a jednocześnie typowa w sytuacji takiego zagrożenia. Z tegoż względu nie można kierującemu postawić zarzutu podjęcia nieprawidłowych manewrów. Niezależnie od powyższego biegły zwrócił uwagę, że przy drodze, którą poruszał się kierujący nie ma typowego pobocza, jest natomiast pobocze trawiaste, nierówne. Zdaniem biegłego wjazd na takie pobocze mógł spowodować utratę kontroli nad pojazdem. W konsekwencji pojazd mógł w sposób niekontrolowany albo przejechać rów i dalej wjechać na pole, lecz mógł również w taki sam sposób wjechać na jezdnię, powodując dodatkowe zagrożenie dla poruszającej się rowerem powódki oraz innych uczestników ruchu.

Strona powodowa zarzucała również, że kierowca F. zbyt późno podjął manewry obronne. W świetle wyjaśnień biegłego zarzut ten również nie może się ostać. Przede wszystkim dla podjęcia manewrów obronnych istotne było ustalenie momentu powstania stanu zagrożenia. Biegły M. T. (1) zauważył, że kierowca F. zbliżając się do skrzyżowania i widząc z prawej strony wolno jadącą rowerzystkę nie miał żadnego sygnału, że zamierza ona wjechać na skrzyżowanie i nie zastosować się do znaku A7. Dopiero w momencie, gdy rower znajdował się w bardzo bliskiej odległości od krawędzi jezdni kierowca mógł zauważyć, że powódka zamierza kontynuować jazdę i przyspieszyć. Jednak w takiej sytuacji, uwzględniając średni czas reakcji kierującego mieszczący się w przedziale 0,8 s – 1 s było zbyt późno na skuteczne wybroniczenie się przed uderzeniem w powódkę. Biegły w swojej opinii pisemnej wyjaśnił, iż od momentu powstania stanu zagrożenia do potrącenia upłynęło niecałe 2,5 s. Był to czas niewystarczający do przeprowadzenia jakichkolwiek skutecznych manewrów obronnych, nawet przy uwzględnieniu typowego czasu reakcji kierowcy samochodu i rowerzystki.

Kolejny zarzut powódki dotyczył zbyt dużej prędkości z jaką poruszał się kierujący F.. W ocenie strony powodowej występujące tego dnia warunki drogowe wymagały, aby kierujący F. (...) poruszał się z prędkością mniejszą aniżeli administracyjnie dozwolona. Jak wynika z akt postępowania karnego na odcinku drogi, gdzie doszło do wypadku dozwolona prędkość wynosiła 90 km/h. Na podstawie wyjaśnień biegłego Sąd doszedł jednak do przekonania, że nie było żadnych podstaw, aby kierujący samochodem poruszał się z mniejszą prędkością. Przede wszystkim, jak wyjaśnił biegły T., takiego postępowania od kierowcy nie wymagały warunki drogowe w postaci ukształtowania terenu czy stanu nawierzchni. Biegły stwierdził, iż droga w miejscu zdarzenia jest prosta, dwukierunkowa (po jednym pasie o szerokości dla każdego ruchu), zaś asfaltowa nawierzchnia w chwili zdarzenia była sucha, bez dziur i większych nierówności. Nadto, na drodze było bardzo małe natężenie ruchu. Zmniejszenia prędkości nie wymuszało również oznakowanie drogi. Na odcinku drogi poprzedzającym miejsce potrącenia nie było bowiem żadnych znaków ostrzegających o łuku, skrzyżowaniu czy nakazujących ograniczenie prędkości. Zachowania mniejszej prędkości niż administracyjnie dozwolona nie uzasadniały też warunki atmosferyczne. W momencie wypadku nie było bowiem żadnych opadów, ani też nie występowały żadne czynniki zmniejszające przejrzystość powietrza (mgła, zadymienie itp.). Zgodnie z treścią art. 19 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz.U.2012.1137) 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. Z wyjaśnień biegłego wynika jednoznacznie, że kierujący F. dostosował prędkość do wszystkich wskazanych w przywołanym przepisie warunków. W tym stanie rzeczy nie sposób uczynić kierującemu zarzutu, iż nie dostosował prędkości do panujących warunków jazdy.

Bezasadny okazał się również zarzut nie podjęcia przez kierującego manewru tzw. hamowania pulsacyjnego. Biegły wskazał bowiem, iż w przypadku podejmowania jakichkolwiek manewrów obronnych należy uwzględnić czas reakcji kierującego. Zdaniem M. T. (2) manewr hamowania pulsacyjnego zająłby kierującemu znacznie więcej czasu niż manewr gwałtownego hamowania podjęty przez powoda. Co za tym idzie skuteczność takiego manewru nie była znikoma. Ponadto, biegły zauważył, że gdyby natomiast kierujący nie zaczął gwałtownie hamować, to naraziłby się na zarzut braku skutecznej redukcji prędkości. W przypadku zaniechania manewru gwałtownego hamowania obrażenia powódki mogłyby być znacznie większe, jak również uderzenie pojazdu z jeszcze większą prędkością mogło zakończyć się zgonem powódki. Jeszcze raz należy podkreślić, iż od momentu powstania stanu zagrożenia do potrącenia powódki

upłynęło ledwie 2,5 s. W związku z tym wszelkie rozważania co do konieczności podejmowania manewrów obronnych oraz ich skuteczności należy podejmować przy uwzględnieniu tego krótkiego przedziału czasowego. Jednocześnie biegły podkreślił, iż czas reakcji kierowcy F. mieścił się w przedziale statystycznym, zaś jakiegokolwiek zarzuty można postawić kierowcy wyłącznie, wówczas, gdy czas reakcji odbiegał od czasu statystycznego.

Strona powodowa zarzucała kierującemu F., że miał niesprawny klakson, co spowodowało, że nie mógł w czasie właściwym ostrzec powódki. Podobnie, jak w przypadku zarzutu dotyczącego hamowania, istotny był czas reakcji. Jak wyjaśnił biegły T. w przypadku użycia sygnału dźwiękowego należałoby bowiem uwzględnić czas wydania sygnału przez kierowcę, jego odbioru przez powódkę oraz czas reakcji rowerzystki na ten sygnał. Przyjmując, że statystyczny czas reakcji rowerzysty mieści się średnio w granicach 0,8 s – 1 s, to zdaniem biegłego, należało stwierdzić, że taki czas reakcji kierującego samochodem i rowerzystki nie byłby wystarczający do uniknięcia zderzenia, w szczególności mając na uwadze wskazany czas od powstania stanu zagrożenia do potrącenia.

Niezależnie od powyższych zarzutów, strona powodowa wywodziła, że warunki drogowe uniemożliwiały powódce należyłą obserwację drogi, którą poruszał się kierujący F.. Zdaniem strony powodowej po spojrzeniu bowiem w lewo, skąd nadjeżdżał samochód, E. L. mogła go jeszcze nie widzieć i z uwagi na znaczną prędkość z jaką się ten pojazd poruszał mógł on stać się widoczny dla powódki dopiero, w momencie wjazdu na skrzyżowanie. Odnosząc się do powyższego zarzutu biegły T. zauważył, że pojazd poruszający się z prędkością 90 km/h w ciągu 1s pokonuje odcinek 25 m. W związku z tym samochód byłby widoczny na łuku drogi w czasie co najmniej 5s do momentu wjechania w rejon skrzyżowania. Zważywszy, że po lewej stronie drogi podporządkowanej, którą poruszała się powódka przed wjazdem na skrzyżowanie rosły wysokie krzewy, a nadto znajdowały się tablice ogłoszeniowe, powódka bezpośrednio przed wjazdem na skrzyżowanie powinna jeszcze raz upewnić się czy nic nie nadjeżdża z lewej strony i dopiero wówczas wjechać na skrzyżowanie. Zaniechanie tego jest zachowaniem obiektywnie nieprawidłowym. Biegły wskazał, że na podstawie zebranej w toku postępowania karnego dokumentacji można bez cienia wątpliwości stwierdzić, że powódka była w stanie zauważyć zbliżający się do skrzyżowania samochód jeszcze przed wjazdem na to skrzyżowanie.

W ocenie Sądu biegły M. T. (1) skutecznie obronił swoją opinię, w sposób wszechstronny odniósł się do wszystkich zarzutów strony powodowej, w szczególności dokładnie i wyczerpująco wyjaśnił wpływ obranego przez kierującego toru jazdy na zaistnienie zdarzenia oraz należycie ocenił prawidłowość podjętych przez kierującego manewrów obronnych. W świetle opinii biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych uznać należało, że kierujący samochodem marki F. (...) nie popełnił żadnych błędów, które pozostawałyby w związku przyczynowym ze spornym zdarzeniem. Kierowca F. nie miał bowiem możliwości uniknięcia potrącenia powódki zważywszy na krótki czas jaki upłynął od powstania stanu zagrożenia do kontaktu z powódką oraz statystyczny czas reakcji obu uczestników zdarzenia. Biegły jednoznacznie wskazał, że przyczyną wypadku było wyłącznie nieprawidłowe zachowanie się powódki, która poruszając się rowerem drogą podporządkowaną nie zastosowała się do znaku A7 („ustąp pierwszeństwa”), nie zachowała wymaganych środków ostrożności tj. nienależycie obserwowała drogę oraz innych uczestników ruchu i wjechała na skrzyżowanie przed nadjeżdżający z jej prawej strony samochód marki F. (...), stwarzając zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Jednocześnie biegły stwierdził, iż w danych okolicznościach powódka miała wystarczająco dużo czasu, aby dostatecznie wcześniej zauważyć nadjeżdżający z prawej strony samochód. W ocenie biegłego gdyby powódka zastosowała się do powyższego obowiązku, to mogłaby zatrzymać się przed torem jazdy samochodu. Z powyższego wynika wprost, że wypadek pozostawał w adekwatnym związku przyczynowym jedynie z zachowaniem powódki. Zważyć przy tym należy, że wnioski, do jakich doszedł biegły M. T. (1) zasadniczo korelują z treścią opinii wykonanej w toku postępowania przygotowawczego w sprawie o sygnaturze Ds. 1897/11. W konsekwencji Sąd nie doszukał się żadnych podstaw, by przedstawioną przez biegłego M. T. (1) opinię kwestionować.

W tym stanie rzeczy na mocy przepisów art. 436 § 1 k.c. w zw. z art. 435 § 1 k.c. a contrario powództwo należało oddalić.

O kosztach procesu Sąd orzekł na podstawie przepisu art. 98 k.p.c. w zw. z § 6 pkt. 6 i § 2 ust. 1 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu (tekst jednolity

Dz. U.2013.490) i zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik postępowania zasądził od przegrywającej niniejsze postępowanie w całości powódki na rzecz pozwanego kwotę 3.617 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego.

Nadto, z uwagi na fakt, że powódka była zwolniona od obowiązku ponoszenia kosztów sądowych, a brak było podstaw do obciążenia nimi strony pozwanej, Sąd przejął na rachunek Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Gdyni kwotę 1.067,64 zł z tytułu wynagrodzenia biegłego sądowego.