

Sygn. akt **IC 1147/13**

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 5 stycznia 2015 r.

Sąd Okręgowy w Lublinie I Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodniczący: Sędzia Sądu Okręgowego Mariusz Tchórzewski

Protokolant: Dorota Twardowska

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 11 grudnia 2014 r. w L.

sprawy z powództwa R. K.

przeciwko (...) z siedzibą w H. o:

zapłatę zadośćuczynienia w kwocie 120.000,- zł z odsetkami ustawowymi

zapłatę odszkodowania w kwocie 15.189,89 zł z odsetkami ustawowymi

ustalenie odpowiedzialności pozwanego za skutki wypadku powódki mogące wystąpić w przyszłości

I. oddala powództwo;

II. oddala wniosek pozwanego o zasądzenie od powódki kosztów procesu;

III. kosztami postępowania, od ponoszenia, których powódka była zwolniona obciąża Skarb Państwa.

Sygn. akt IC 1147/13

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 13 listopada 2013 r. (k. 110) R. K. wniosła o zasądzenie na jej rzecz od pozwanego (...) z siedzibą w H. kwoty 135.189,89 zł, na którą składają się:

1. 120.000 zł zadośćuczynienia z odsetkami ustawowymi liczonymi od dnia 12 lipca 2013 r.
2. 5.829,98 zł z tytułu kosztów leczenia wraz z odsetkami ustawowymi od dnia wniesienia pozwu
3. 1.276,40 zł z tytułu kosztów dojazdów do placówek medycznych wraz z odsetkami ustawowymi od dnia wniesienia pozwu
4. 2.105,71 zł z tytułu utraconego zarobku wraz z odsetkami ustawowymi od dnia wniesienia pozwu.

Wniosła również o ustalenie, że strona pozwana ponosi odpowiedzialność względem powódki za dalsze, mogące wystąpić w przyszłości skutki wypadku.

W uzasadnieniu wskazała, że dnia 28.12.2012 r. miał miejsce wypadek komunikacyjny, na skutek którego u powódki (pasażerki samochodu) stwierdzono rozerwanie śledziony, uraz wielonarządowy, złamanie żeber V-VIII po stronie

prawej, odmę i krwiak prawej jamy opłucnowej, złamanie miednicy, złamanie obojczyka po stronie prawej i niewydolność oddechową.

Jako podstawę odpowiedzialności pozwanego powódka wskazała art. 436 k.c.

W odpowiedzi na pozew (k. 342 i n.) pozwana wniosła o oddalenie powództwa w całości, podnosząc zarzut braku swej odpowiedzialności, co do zasady. Wskazała, że kierujący pojazdem mąż powódki ponosi w stosunku do niej (współposiadaczki tego pojazdu) odpowiedzialność na zasadzie winy, a wina ta nie została ustalona.

Sąd Okręgowy ustalił następujący stan faktyczny.

Dnia 28.12.2012 r. na drodze (...), na odcinku C.-K., w pobliżu miejscowości S., około godz. 5:30 doszło do zderzenia pojazdów T. (...) nr rej. (...) i R. (...) nr rej. (...). Tego dnia, w godzinach wczesnorannych (4:00-7:00) temperatura powietrza wynosił +3⁽⁰⁾ C, brak było opadów, w okolicach K. – P. drogi były czarne i sprzęt zimowego utrzymania dróg pozostawał w trybie dyżurowym. Piaskarki zostały skierowane na drogę C. – K. dopiero około godz. 6:30, po uzyskaniu przez zarządcę drogi informacji o konieczności posypania piaskiem miejsca kolizji w S. (informacja Powiatowego Zarządu Dróg w P. k.482).

Przedmiotową drogą około godz. 2:00-3:00 w nocy, od miejscowości S., do miejscowości S., jechał E. K. (1), który odwoził do miejsca zamieszkania kolegę A. K. (1). Na szczycie wzniesienia, na zakręcie miał problemy z utrzymaniem stabilności jazdy samochodu, który wpadł w poślizg mimo niewielkiej prędkości - około 30 km/h (zeznania E. K. k.486 w zw. z k.559v).

Przedmiotową drogą około godz. 2:30 jechał z miejscowości S. (w kierunku K.) R. P., do pracy w P.. Droga była czarna, nie było ślisko. W miejscowości S. znajdują się na niej zakręty, w tym jeden umiejscowiony na wzniesieniu. Przed zakrętami R. P. zatrzymał się i wysiadł z samochodu celem załatwienia własnych potrzeb, poruszał się po jezdni (idąc na pobocze) bez kłopotu. Następnie ruszył i pierwszy z zakrętów pokonał z prędkością 40-50 km/h bez żadnych trudności. W momencie wjazdu w „prawy” zakręt na wierzchołku wzniesienia poczuł, że samochód wpadł w poślizg i zaczął sunąć bokiem po jezdni, a następnie obracać się wokół pionowej osi, ostatecznie wjechał do rowu po przeciwnej stronie drogi. Kiedy wysiadł z samochodu stwierdził, że jezdnia jest czarna, ale bardzo śliska, pokrywał ją tzw. „czarny lód”, całkowicie niewidoczny dla kierowcy i pieszego, uniemożliwiający nawet normalne chodzenie po jezdni. Udało mu się wyprowadzić samochód z rowu i dojechać do pracy, po kilkuset metrach od wierzchołka wzniesienia nie stwierdził już występowania oblodzenia jezdni (zeznania k.561 w zw. z k.484v).

Drogą tą, około godz. 6:30 jechał z miejscowości S. (w kierunku K.) J. T., do pracy w P.. W trakcie jazdy wykonywał manewry hamowania, które przebiegały prawidłowo, kierowca nie wyczuwał w ogóle, by było ślisko na drodze. Po wyjechaniu z zakrętu na szczycie wzniesienia przed miejscowością S., w odległości około 100 m zauważył grupę ludzi stojących przy widocznym miejscu kolizji. Zaczął hamować i już przy delikatnym uruchomieniu hamulców zauważył, że droga jest bardzo śliska, samochód nie reagował prawidłowo, nie zmniejszył prędkości. Pomimo silnego naciskania hamulca, w samochodzie wyposażonym w system (...), pojazd sunął po drodze kilkadziesiąt metrów i dopiero na wysokości stojących pojazdów uczestników kolizji koła ponownie zyskały przyczepność do nawierzchni. J. T. pojechał do pracy, mijając się z piaskarką, która jechała od strony K. (zeznania k.561 w zw. z k.476v).

D. K. (1) wraz z żoną R. K. – współwłaściciele samochodu T. (...) – około godz. 5:15 wyjechali z miejsca zamieszkania w miejscowości S. i jechali w kierunku K.. D. K. (1) z uwagi na fakt, że małżonkowie wybierali się w podróż na (...), sprawdził stan nawierzchni kilkakrotnie energicznie hamując i stwierdził, że droga (wyremontowana kilka miesięcy wcześniej, o nowej nawierzchni) była czarna, sucha, (tzn. bez śniegu i lodu), o dobrej przyczepności, zwłaszcza przy braku opadów i niewielkiej temperaturze dodatniej powietrza. Po około 2 kilometrach, po wjechaniu ze stałą prędkością około 40 km/h w „prawy” zakręt na szczycie wzniesienia przed miejscowością S., D. K. (1) został zaskoczony nagłym poślizgiem samochodu, który zaczął się obracać i po zsunięciu na przeciwny pas jezdni uderzył prawym bokiem

w nadjeżdżający z przeciwka samochód R. (...), którym poruszał się Z. M. (1) z córką M. (zeznania D. K. k.366 w zw. z k.400-401 i 478v, zeznania Z. M. (1), M. M. (2) k. 512).

Po otrzymaniu telefonicznej wiadomości o wypadku rodziców, na miejsce zdarzenia pojechał A. K. (1) z przebywającym u niego kolegą E. K. (1). W drodze na miejsce wypadku nie stwierdzili żadnych trudności w prowadzeniu samochodu. Samochód zaparkowali natomiast z dużymi trudnościami na szczycie wzniesienia, na poboczu „prawego” zakrętu (samochód nie chciał się zatrzymać, sunął po drodze) i dopiero po jego opuszczeniu stwierdzili, że na jezdni, na odcinku kilkuset metrów (poczynając od zakrętu) jest „szklanka”, która całkowicie uniemożliwiała chodzenie, czy biegnięcie, oblodzenie to w ogóle nie było widoczne z miejsca kierowcy samochodu. Na miejsce kolizji doszli poboczem (zeznania A. K. k. 366w zw. z k.405v-406, zeznania E. K. k.485 w zw. z k. 559v). W trakcie pobytu na miejscu kolizji E. K. (1) zauważył, że od strony miejscowości S. nadjechał samochód V., który po wyjściu z zakrętu na szczycie wzniesienia wpadł w poślizg i również zjechał na lewy pas ruchu, w związku z czym - na polecenie funkcjonariusza policji - przeparkował swój samochód z obszaru zakrętu (zeznania k.486 w zw. z k. 559v).

Następnie na miejsce zdarzenia przyjechała samochodem córka powódki, M. K., która stwierdziła, że w miejscu wypadku jezdnia była silnie oblodzona, w stopniu uniemożliwiającym chodzenie (zeznania k.366 w zw. z k.406v).

Jednym z funkcjonariuszy policji wykonującym czynności na miejscu wypadku był P. P. (kierowca radiowozu). Stwierdził on, że w miejscu zderzenia pojazdów nawierzchnia drogi nie była już „bardzo śliska”, natomiast w odległości około 100 m w kierunku C., na zakręcie było już bardzo ślisko, kierowany przez niego radiowóz zaczął się zsuwać bokiem po jezdni (na odcinku kilku metrów) w kierunku zderzonych pojazdów. P. P. nie czuł w tym miejscu jakiegokolwiek przyczepności kół radiowozu do nawierzchni, mimo że wizualnie była ona „czarna”. Sam został zaskoczony stopniem śliskości nawierzchni jezdni w obrębie tego zakrętu, mimo wcześniejszych wyjaśnień i ostrzeżeń D. K. (jedynej osoby z podróżujących oboma samochodami, która nie została zabrana do szpitala) (zeznania k.561 w zw. z k.479v).

Obszar wypadku stanowił teren niezabudowany, nie ustanowiono szczególnych ograniczeń prędkości poniżej 90 km/h. Pojazd prowadzony przez D. K. (1) poruszał się z prędkością znacząco niższą od granicy 90 km/h, wypadek miał miejsce na drodze jednojezdniowej, składającej się z dwóch pasów ruchu w kierunkach przeciwnych, szerokość jezdni wynosiła 5,6 m (zeznania D. K., k. 366, Z. M., k. 512, M. M., k. 512, kopia protokołu oględzin miejsca wypadku drogowego, k. 444-v.). Z uwagi na brak uprzednich sygnałów wskazujących na konieczność ograniczenia prędkości w obrębie zakrętów w S., zarządca drogi nie rozważył konieczności wprowadzenia w tym miejscu oznakowania ostrzegającego o możliwości wystąpienia śliskiej nawierzchni lub gołoledzi (znak A-32) (uzasadnienie postanowienia o umorzeniu śledztwa k.500).

Postępowanie karne prowadzone przez Komendę Powiatową Policji w P. w związku z przedmiotowym wypadkiem, w sprawie podejrzenia przestępstwa z art. 156 § 1 k.k. w zw. z art. 177 § 2 k.k., o numerze 3 Ds. 9/13, zostało umorzone postanowieniem z dnia 22 maja 2013 r., zatwierdzonym przez Prokuratora Prokuratury Rejonowej w Puławach dnia 31 maja 2013 r., po analizie zeznań świadków i opinii biegłego z zakresu ruchu drogowego, wskazujących na brak jakiegokolwiek winy po stronie obu kierowców w zaistnieniu zdarzenia (k. 499-500), D. K. (1) nie został także uznany za winnego popełnienia jakiegokolwiek wykroczenia drogowego i nie był ukarany mandatem karnym przez policję (zeznania k. 366).

D. K. (1) i R. K. są małżeństwem, pozostają w ustroju wspólności majątkowej małżeńskiej. Samochód T. (...) został nabyty za wspólne środki małżonków i stanowił przedmiot ich wspólności majątkowej (zeznania D. K., k. 366), posiadali oni w dacie zdarzenia umowę ubezpieczenia OC z pozwanym (bezsporne, k.15).

W trakcie wypadku obrażenia odniosła pasażerka samochodu T. – R. K. oraz obie osoby podróżujące samochodem R. (bezsporne). W trakcie hospitalizacji stwierdzono u powódki rozerwanie śledziony, uraz wielonarządowy, złamanie żeber V-VIII po stronie prawej, odmę i krwiak prawej jamy opłucnowej, złamanie miednicy, złamanie obojczyka po stronie prawej, niewydolność oddechową. Powódka przebywała w SP ZOZ w P. na Oddziale (...) do dnia 31.12.2012 r., a następnie na Oddziale (...) (...) do dnia 10.10.2013 r. i na Oddziale (...) do dnia 20.02.2013 r., gdzie przy

wypisie zdiagnozowano u powódki niewydolność statyczno-lokomocyjną po przebyтым urazie. Powódka do chwili obecnej kontynuuje leczenie neurologiczne, laryngologiczne, rehabilitacyjne i korzysta z psychoterapii (dokumentacja medyczna k.18-60, fakty podawane przez powódkę k.366).

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił w oparciu o wskazane dowody.

Stanowiły je dowody z dokumentów urzędowych i prywatnych (w tym, w formie kopii i odpisów prawdziwości, których nikt nie kwestionował) oraz dowody osobowe. Wszystkie dokumenty zasługiwały na wiarę i mogły posłużyć do weryfikacji dowodów osobowych, pod kątem stworzenia łańcucha dowodów niesprzecznych wzajemnie, logicznie się dopełniających. W tym trybie oceny należy wskazać, że przywołane zeznania świadków były spójne, w zakresie faktów istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy niesprzeczne, co pozwalało uznać ich wiarygodność i moc dowodową. Sąd nie obdarzył wiarą jedynie zeznań świadków Z. M. i M. M. w częściach, w których wskazywali oni na inne przyczyny i inny przebieg kolizji niż opisane powyżej, zarzucając wprost winę D. K. w jej spowodowaniu, poprzez nadmierną prędkość jazdy w sytuacji, gdy cała droga miałaby być śliska. Sąd zważył, że zeznania te stoją w kardynalnej sprzeczności z pozostałymi dowodami w sprawie, w tym zeznaniami świadków obcych dla uczestników kolizji i w żaden sposób niezainteresowanych rozstrzygnięciem sporu w sprawie. Takiej neutralności nie można z kolei przypisać Z. M. i M. M., gdyż niewątpliwie mają oni własny interes w przypisaniu D. K. winy za spowodowanie przedmiotowej kolizji, w której sami odnieśli szkody na osobach i szkody w mieniu, a w aktualnym stanie nie mogą dochodzić ich rekompensaty ani od kierowcy (posiadacza) samochodu T., ani od jego ubezpieczyciela. Fakt ten, w ocenie Sądu determinował zeznania tych świadków, nakazując odebranie im w tych częściach wiarygodności.

Sąd pominął pozostałe wnioski dowodowe stron, uznając je za zbędne dla wyrokowania w sprawie.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje.

Po wszechstronnym i dogłębnym rozważeniu argumentów obu stron (wbrew odmiennej ocenie czynności Sądu wyrażanej przez pełnomocnika pozwanego we wstępnej części procesu) Sąd uznał, że powództwo winno podlegać oddaleniu już na tym etapie sprawy, ze względu na brak odpowiedzialności pozwanego in casu, co do zasady. Czyniło to zbędnym dalsze ustalenia w sprawie, w odniesieniu do rodzaju i wysokości poszczególnych szkód doznanych przez powódkę w związku z przedmiotowym wypadkiem.

Powódka dochodząc roszczeń związanych z wypadkiem komunikacyjnym podała, poprzez pełnomocnika, iż podstawą jej żądania jest art. 436 k.c., a odpowiedzialności sprawcy wypadku D. K. można doszukiwać się w reżimie odpowiedzialności deliktowej na zasadzie ryzyka (vide pozew i dalsze pisma procesowe).

Należy jednak zauważyć, iż zgodnie z zasadą da mihi factum, dabo tibi ius, kwalifikacja prawna stanu faktycznego jest obowiązkiem Sądu, który nie jest związany wskazaną przez powoda podstawą prawną roszczenia. Przeciwnie, sąd jest zobligowany rozpatrzyć sprawę wszechstronnie i wziąć pod rozwagę wszystkie przepisy prawne, które powinny być zastosowane w rozważanym przypadku (wyrok SN z dnia 13.07.2005 r., I CK 132/05; wyrok SA w Lublinie z dnia 17.10.2012 r., I ACa 436/12; post. SN z dnia 18.08.2011 r., I CSK 44/11).

W ocenie Sądu, w okolicznościach stanu faktycznego niniejszej sprawy nie mogą znaleźć zastosowania przepisy wskazane przez powódkę, jako podstawa prawna żądania przewidująca odpowiedzialność na zasadzie ryzyka posiadacza pojazdu mechanicznego.

W pierwszej kolejności należy zauważyć, iż pozwanym w niniejszej sprawie jest ubezpieczyciel, a więc podmiot, który w świetle przepisów art. 822 § 1 k.c. ponosi odpowiedzialność akcesoryjną w stosunku do sprawcy wypadku, z uwagi na wiążący go z posiadaczem pojazdu stosunek obligacyjny wynikający z umowy ubezpieczenia.

Istotnym jest, że zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela jest tożsamy z zakresem odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonego - art. 34 i 35 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. z 2003 r. poz. 392)(por.

uzasadnienie uchwały [7] SN z dnia 22.04.2005 r., III CZP 99/04, OSNC 2005/10/166 oraz wyrok SN z dnia 10.01.2002 r., II CKN 353/99).

Powódka i D. K. (1) są małżeństwem pozostającym w ustroju wspólności majątkowej małżeńskiej. Uczestniczący w wypadku samochód marki T. (...) został nabyty w czasie trwania tej wspólności, ze środków wspólnych małżonków. Był więc przedmiotem wspólności małżonków (art. 31 § 1 k.r.o.). Nie ulega wątpliwości, iż powódka była współposiadaczem tego pojazdu (art. 34¹ k.r.o.).

Kwestią sporną w doktrynie i judykaturze, przy labilnym orzecznictwie Sądu Najwyższego była kwestia odpowiedzialności ubezpieczyciela, w zakresie odpowiedzialności gwarancyjnej wynikającej z umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, za szkody na osobie wyrządzone przez kierującego pojazdem, w tym także pasażerowi będącemu wraz z kierowcą współposiadaczem tego pojazdu. W przypadku pierwszej grupy orzeczeń można było rozważać zasadność takich odszkodowań dla osoby bliskiej będącej współposiadaczem pojazdu (por. wyroki SN z 26.07.2001 r. II CKN 72/99, z 5.09.2003 r. II CKN 454/01; uchwała SN z 19.01.2007 r. III CZP 146/06 OSNC 2007/11/161), w drugiej grupie judykatów przyjmowano brak odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczyciela w takiej konfiguracji podmiotowej (por. wyroki SN z 15.04.2004 r. IV CK 232/03 MoP 2005/6, s.856 i z 10.01.1963 r. 3 CR 111/62 OSPiKA 1964/3/39, uchwała [7] SN z 12.01.2006 r. III CZP 81/05). Kwestią sporną, z którą musiały się zmierzyć sądy było pojmowanie „osoby trzeciej”, związane z treścią art. 822 k.c.

W najnowszej judykaturze wyrażono stanowisko, które podziela Sąd rozstrzygający niniejszą sprawę, że po pierwsze, kluczowe zagadnienie dla rozstrzygnięcia sygnalizowanego zagadnienia prawnego, po zmianie statutu cywilnego związanej z wejściem w życie przywołanej ustawy z dnia 22.05.2003 r. (zwanej dalej „u.u.o.”), ma zakres wyłączenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, przewidziany w przepisie szczególnym, w art. 38 ust. 1 pkt 1 u.u.o. Z treści tego przepisu w ostatnich orzeczeniach Sądu Najwyższego konsekwentnie wyprowadzono wnioski, że przewidziane w przepisie wyłączenie odpowiedzialności ubezpieczyciela za szkody wyrządzone przez posiadacza lub kierującego pojazdem odnosi się tylko do szkód w mieniu (por. uchwała [7] SN z 22.04.2005 r. III CZP 99/04 OSNC 2005/10/166). Po drugie, w myśl art. 22 ust. 1 u.u.o. przepisy tej ustawy stanowią *lex specialis* względem art. 822 § 1 k.c. i mają pierwszeństwo w stosowaniu. Jak wynika z treści art. 34 i 35 u.u.o., do przyjęcia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń wystarczy stwierdzenie obowiązku naprawienia szkody przez każdą osobę kierującą pojazdem mechanicznym. Pojęciem „kierującego” posługuje się również art. 38 ust. 1 pkt 1 u.u.o., bez odniesienia do źródła uprawnienia do kierowania pojazdem. Dla przyjęcia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń z umowy ubezpieczenia OC wystarcza, zatem samo ustalenie, że odpowiedzialność odszkodowawczą ponosi osoba, która kierowała pojazdem, a bez znaczenia dla tej odpowiedzialności jest to, że osoba taka była równocześnie posiadaczem (współposiadaczem) pojazdu.

W świetle jasnej treści art. 436 k.c. odnoszącego się wyłącznie do odpowiedzialności posiadacza pojazdu mechanicznego, nie budzi wątpliwości, że każdy kierujący pojazdem mechanicznym ponosi odpowiedzialność za szkody w mieniu i osobie, wyrządzone w związku z ruchem tego pojazdu, na zasadzie winy, na podstawie art. 415 k.c. i stanowi to wystarczającą podstawę dla ustalenia odpowiedzialności ubezpieczyciela, w oparciu o art. 35 u.u.o. (por. uzasad. uchwały [7] SN z 7.02.2008 r. III CZP 115/07 OSNC 2008/9/96). Zarazem słusznie wskazano przy tym, że przyjęcie na podstawie art. 415 k.c. odpowiedzialności kierującego pojazdem nie wyklucza solidarnej z nim (art. 441 § 1 k.c.) współodpowiedzialności posiadacza (każdego ze współposiadaczy) pojazdu, w oparciu o art. 436 k.c., za tę samą szkodę. Zgodnie z zasadą solidarności, każdy z tych podmiotów (kierujący, każdy współposiadacz) jest odpowiedzialny wobec poszkodowanego za całość szkody (por. zasad. uchwały SN z dnia 19.01.2007 r., III CZP 146/06 OSNC 2007/11/161). Bez względu, zatem, czy kierujący jest, czy nie jest współposiadaczem pojazdu, jeżeli szkodę wyrządzono innemu współposiadaczowi (pasażerowi), to dochodzi do konfuzji wyłączającej odpowiedzialność współposiadacza względem „poszkodowanego” współposiadacza, na podstawie art. 436 k.c. Powódka, na zasadzie ryzyka ponosi, bowiem a limine pełną odpowiedzialność za całą szkodę, której doznała i w jej osobie nastąpiło zlanie wierzyciela i dłużnika w odniesieniu do całego roszczenia odszkodowawczego opartego na tej normie (por. uzasadnienie uchwał

SN z dnia 19.01.2007 r., III CZP 146/06 OSNC z 2007/11/161 oraz [7] SN z 7.02.2008 r. III CZP 115/07 OSNC 2008/9/96), a skutek ten, z mocy art. 366 k.c. oddziałuje na sytuację prawną wszystkich współposiadaczy pojazdu mechanicznego, opartą na normie art. 436 § 1 k.c., powodując wygaśnięcie ich długu względem powódki. Z tego względu zasadnie wskazano w ostatnim z cytowanych orzeczeń, że prawidłowego rozwiązania omawianego problemu należy poszukiwać nie w normach kodeksu cywilnego, lecz u.u.o. Art. 35 u.u.o. wskazuje zaś, że z punktu widzenia odpowiedzialności ubezpieczyciela obojętne jest, czy za te same szkody ponoszą odpowiedzialność współposiadacze pojazdu, którym wyrządzono szkody. Istotnym jest, że odpowiedzialność ponosi kierujący pojazdem, nie ma żadnych normatywnych przesłanek, które mogłyby przemawiać za wyłączeniem odpowiedzialności współposiadacza pojazdu (kierującego nim) opartej na instytucji z art. 415 k.c. Ogólna formuła art. 415 k.c. zawiera, zatem w sobie przypadki wyrządzenia szkody przez kierującego pojazdem współposiadacza drugiemu współposiadaczowi i brak jest w tym przypadku regulacji prawnej prowadzącej do konfuzji (odmiennie, niż przy normie art. 436 k.c., powódka nie jest dłużnikiem z tytułu odpowiedzialności opartej na zasadzie winy). O ile, zatem art. 34 ust. 1 u.u.o. i art. 35 u.u.o. opisują krąg podmiotów i zdarzeń, za które ubezpieczyciel ponosi odpowiedzialność, to art. 38 ust. 1 pkt 1 u.u.o. wprowadzający ograniczenie tej odpowiedzialności musi być wykładany ściśle, jako wyjątek od zasady ogólnej. Polski statut cywilny jednoznacznie odróżnia ubezpieczenie mienia i ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej. Zakres szkody, za którą ponosi odpowiedzialność ubezpieczający w przypadku ubezpieczeń OC jest szerszy, niż w przypadku ubezpieczeń mienia, gdyż obejmuje także (co bezsporne) szkody na osobie (por. wyrok SN z 12.02.2004 r. V CK 187/03 Wokanda 2004/7-8, s.15). Konkludując, objęcie wyłączeniem z art. 38 ust. 1 pkt 1 u.u.o. szkód w mieniu wskazuje, że szkody na osobie są objęte odpowiedzialnością gwarancyjną ubezpieczyciela, a wykładnię taką umacnia analiza treści art. 106 ust.6 pkt 1 u.u.o., w którym ustawodawca wyłączył spod odpowiedzialności (...) zarówno szkody w mieniu, jak i na osobie. Założenie „racjonalnego prawodawcy” będące podstawą każdej wykładni przepisów prawa stanowionego nie pozwala na pominięcie odmiennego formułowania podobnych przepisów w ramach jednego aktu normatywnego. Nie budzi także wątpliwości, że pojęcie współposiadacza odnosi się do współmałżonka, który jest pasażerem pojazdu kierowanego przez drugiego małżonka, a pojazd jest przedmiotem ich współposiadania (por. wyrok SN z 5.09.2003 r. II CKN 454/01; wyrok SA we Wrocławiu z 29.11.2007 r. I ACa 1178/07 OSAW 2008/1/68).

Konkludując powyższe, zasadnie wskazuje się w judykaturze i doktrynie, że przy niemożności opierania roszczenia współposiadacza za szkody na osobie, przeciwko drugiemu współposiadaczowi pojazdu na normie art. 436 k.c., ogólna formuła art. 415 k.c. zapewnia takiemu współposiadaczowi (pasażerowi) ochronę ubezpieczeniową odpowiedzialności cywilnej kierującego pojazdem współposiadacza.

Zaprezentowana wykładnia przepisów u.u.o. wskazuje również, że poprzez ten akt normatywny, wykładany jak wyżej, prawodawca krajowy w prawidłowy i dostateczny sposób dokonał implementacji prawa wspólnotowego (uzasad. cytowanej uchwały SN z 7.02.2008 r.).

W celu zharmonizowania ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia OC za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (...) wydała dyrektywy:

- II Dyrektywę Komunikacyjną (Druga Dyrektywa Rady 84/5/EWG z 30.12.1983 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych, Dz.Urz. UE L 8 z 11.01.1984 r., s.17 ze zm.);
- III Dyrektywę Komunikacyjną (Trzecia Dyrektywa Rady 90/232/EWG z 14.05.1990 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, Dz.Urz. UE L 129 z 19.05.1990 r., s.33 ze zm).

Przepis art. 1 III Dyrektywy Komunikacyjnej nakazuje objęcie ubezpieczeniem OC odpowiedzialność z tytułu uszkodzenia ciała wszystkich pasażerów innych, niż kierowca, zaś zgodnie z art. 3 II Dyrektywy Komunikacyjnej członkowie rodziny każdej osoby, która ponosi odpowiedzialność cywilną za szkodę objętą ubezpieczeniem OC odnoszącym się do ruchu pojazdów, nie mogą być wyłączeni a limine z możliwości skorzystania z ubezpieczenia. Jednocześnie wskazano, jako jeden z celów II Dyrektywy Komunikacyjnej zapewnienie rodzinie ubezpieczonego,

kierowcy lub każdej innej osoby odpowiedzialnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdu, ochrony porównywalnej (czyli nie koniecznie identycznej) do ochrony innych osób trzecich, przynajmniej odnośnie do uszkodzeń ciała. Wykładnia przepisów u.u.o. dokonana przez Sad Najwyższy w uchwale z 7.02.2008 r. (zaprezentowana powyżej), czyni zadość tym wymogom (por. J.Miaskowski, K.Niezgoda, P.Skawiński „Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Komentarz” C.H. Beck Warszawa 2012, s.232, t.7).

Przepis art 415 k.c. stanowi „kto z winy swej wyrządził drugiemu szkodę, obowiązany jest do jej naprawienia”.

W świetle cytowanego przepisu przesłankami odpowiedzialności deliktowej są: wina, szkoda oraz związek przyczynowo-skutkowy między działaniem (zaniechaniem) sprawcy a szkodą. Brak udowodnienia wystąpienia choćby jednej z tych przesłanek, nakazuje oddalenie powództwa i sytuacja taka ma miejsce w niniejszej sprawie, przy braku winy w działaniu kierowcy samochodu T. – D. K. (1).

Winę ujmuje się w doktrynie, jako naganną decyzję człowieka odnoszącą się do podjętego przez niego bezprawnego obiektywnie czynu (Z. Radwański, A. Olejniczak „Zobowiązania. Część ogólna”, C. H. Beck, wyd. 7, nb. 481). W ramach cywilistycznej koncepcji winy wyróżnia się w jej subiektywnym elemencie dwie postacie. Umyślność rozumianą, jako zamierzone podjęcie działania sprzecznego z regułami postępowania, lub na powstrzymanie się od działania, mimo obowiązku czynnego zachowania się. W przypadku winy nieumyślnej sprawca wprowadza przewiduje możliwość wystąpienia szkodliwego skutku, lecz bezpodstawnie przypuszcza, że zdoła go uniknąć albo też nie przewiduje możliwości nastąpienia tych skutków, choć powinien i może je przewidzieć. W obu formach nieumyślności mamy do czynienia z niedbalstwem (negligentia). Pojęcie niedbalstwa wiąże się, więc w prawie cywilnym z niezachowaniem wymaganej staranności, polega na niedołożeniu staranności niezbędnej do uniknięcia skutku, którego sprawca nie chciał wywołać. Sprawca szkody odpowiada w razie istnienia choćby lekkiego niedbalstwa – culpa levissima (por. G. Bieniek (red.) „Komentarz do Kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania. Tom I”, Warszawa 2002, Wydawnictwo Prawnicze LexisNexis).

W kontekście powyższego należy podkreślić, że działania D. K. (1) odnoszące się do wypadku i jego okoliczności uzasadniają stwierdzenie, iż nie ponosi on winy za jego zaistnienie.

W sprawie niniejszej dla właściwej oceny należytej staranności w ruchu drogowym należy pomocniczo przywołać pojęcie „szczególnej ostrożności” zdefiniowane w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. -Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 ze zm.). Zgodnie z art. 2 pkt 22 ustawy jest to ostrożność polegająca na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. Jak wskazano w judykaturze (por. wyrok SN z 16.07.1976 r. VI KRN 135/76), każdy kierowca jest obowiązany do prowadzenia pojazdu samochodowego z należytą ostrożnością, a więc do przedsięwzięcia takich czynności, które zgodnie ze sztuką i techniką prowadzenia pojazdów samochodowych są obiektywnie niezbędne w danych warunkach sytuacji na drodze do zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a także do powstrzymywania się od czynności, które mogą to bezpieczeństwo zmniejszyć (por. także: uchwała pełnego składu Izby Karnej z 28.02.1975 r. V KZP 2/74 OSNKW 1975/3-4/33; wyrok SN z 16.07.1976 r. V KRN 135/76 OSNKW 1976/10-11/130). Opisany rodzaj wymaganej od kierowcy ostrożności odpowiada realiom ruchu drogowego, gdyż zapewnienie „optymalnego bezpieczeństwa”, inaczej niż w przypadku teorii „maksymalnego bezpieczeństwa”, jest zawsze możliwe. Dlatego też, postulat „maksymalnego bezpieczeństwa” nie może być uwzględniany i nie zyskał normatywnego wyrazu w obowiązującym statucie (por. R.Stefański „Prawo o ruchu drogowym. Komentarz” Lex Warszawa 2008, t.3 do art. 3). W judykaturze podkreśla się przy tym, że „określenie „rozważny kierowca” nie jest określeniem funkcjonującym jedynie w języku potocznym czy też przy komentowaniu zasad regulujących ruch drogowy. Ma ono również uzasadnienie na gruncie prawa i zasad odpowiedzialności” (wyr. SN z 25.06.1997 r. II KKN 224/96).

W ustalonym stanie faktycznym D. K. (1) przedsięwziął wszystkie konieczne czynności dla zachowania bezpiecznej techniki jazdy, wymagane od „rozważnego kierowcy”. Uwzględniając panujące warunki atmosferyczne (brak opadów,

dotadnia temperatura powietrza), przy rozpoczęciu podróży sprawdził stan nawierzchni i stopień reakcji samochodu na manewry, poruszał się z prędkością znacząco niższą od maksymalnej prędkości administracyjnej ustanowionej przez zarządcę drogi. Został zaskoczony – jak niemal wszyscy kierowcy przejeżdżający przez zakręt na wzniesieniu koło S. (vide ustalenia faktyczne) wystąpieniem zjawiska tzw. „czarnego lodu” – gołoledzi w postaci bardzo cienkiej, całkowicie przejrzystej i bardzo śliskiej jednolitej warstwy lodu, którego nie mógł zasadnie przewidzieć i oczekiwać, przy obiektywnej ocenie nawierzchni drogi przed tym miejscem, w panujących ówczynie warunkach atmosferycznych. Zjawiska tego nie sygnalizowały żadne oblodzenia, oszronienia wcześniejszego odcinka drogi, którym się poruszał. Oblodzenie rozpoczynało się na zakręcie i ciągnęło przez odcinek kilkuset metrów w kierunku, w którym dopiero samochód T. zmierzał. Zjawisko to miało charakter obiektywnie wyjątkowy, niespotykany, nietypowy, zaskakujący również dla zarządcy drogi wykonującego zadania z zakresu zimowego utrzymania, czy oznakowania drogi, w tym znakami ostrzegawczymi (informacja Powiatowego Zarządu Dróg w P. k.482). W trakcie dynamicznie rozwijającego się zdarzenia, po wejściu samochodu T. w poślizg, próbę wytracenia prędkości poprzez hamowanie, na widok nadjeżdżającego z naprzeciwka samochodu na jednojezdniowej, dwupasmowej wąskiej jezdni należy uznać za zachowanie typowe dla przeciętnego kierowcy amatora, nie mającego doświadczenia specjalistycznego w jeździe w warunkach ekstremalnych, w szczególności przy uwzględnieniu wcześniejszych, przeprowadzonych w niedużej odległości od miejsca wypadku, testów hamowania.

Należyta ostrożność wiąże się ze zdolnością przewidywania typowych zagrożeń, pozostających w normalnym związku przyczynowo-skutkowym z widocznymi i odczuwalnymi warunkami panującymi na drodze i dostosowywania do nich sposobu kierowania pojazdem. Jak wskazano wcześniej, nie można od D. K. wymagać było absolutnej umiejętności oceny wszelkich możliwych wariantów przeszkód w bezpiecznym prowadzeniu pojazdu, należyta staranność sprowadza się do pewnego, zasadnego w świetle konkretnych okoliczności zachowawczego zachowania, które u racjonalnie postępującego człowieka nie powodowałoby obawy o własne bezpieczeństwo. Nie obejmuje ona obowiązku dostosowania ruchu i prędkości pojazdu do nadzwyczajnie trudnych, czy wręcz niemożliwych, jak w tym przypadku, do przewidzenia lub rozpoznania z pozycji kierującego, zagrożeń na drodze (por. zeznania świadków w ustaleniach faktycznych). W sytuacjach szczególnych, lecz regularnie w danym miejscu występujących zagrożeń, funkcję informacyjną pełnią znaki ostrzegawcze. W okolicach miejsca wypadku takich oznakowań nie było ze względu na niewystępowanie wcześniej gołoledzi na tym zakręcie, co dodatkowo uzasadnia nadzwyczajny charakter okoliczności wypadku.

Reasumując, zachowanie D. K. (1) wykazywało cechy charakteryzujące rozsądnego kierowcę zapewniającego „optymalne bezpieczeństwo” sobie i innym uczestnikom ruchu, nie można mu przypisać nawet culpa levisima.

Wobec powyższego nie została spełniona podstawowa przesłanka odpowiedzialności statuowanej w art. 415 k.c., a tym samym i odpowiedzialności gwarancyjnej pozwanego.

Tym samym, powództwo, jako niezasadne podlega oddaleniu na podstawie wskazanych przepisów.

Sąd oddalił wniosek strony pozwanej wygrywającej proces o zasądzenie kosztów postępowania uznając, że w realiach sprawy koniecznym jest odejście od zasady wyrażonej w art. 98 § 1 i 3 k.p.c. na rzecz regulacji przewidzianej w art. 102 k.p.c. W judykaturze wskazuje się zasadnie i stanowisko to podziela Sąd orzekający, że same cechy osobowościowe strony będącej osobą fizyczną, czy jej zwolnienie od kosztów sądowych, nie mogą automatycznie pociągać za sobą konsekwencji w postaci „wypadku szczególnie uzasadnionego” z art. 102 k.p.c. (por. post. SN z 11.02.2010 r. I CZ 112/09; post. SN z 27.01.2010 r. II CZ 88/09, post. SN z 26.01.2007 r. V CSK 292/06). Szczególne znaczenie dla zastosowania tego przepisu ma ocena zachowania się strony w samym procesie, ale też i jej sytuacja poza procesowa. W realiach sprawy okolicznością bezsporną było doznanie przez powódkę poważnej szkody na osobie i uszczerbku na zdrowiu wskutek wypadku komunikacyjnego, co mogło w przekonaniu strony uzasadniać zgłoszenie pretensji wobec pozwanego (por. orzeczn. SN z 5.05.1965 r. II PR 143/65 NP 1965/10, s.10). Poza sporem pozostaje kwestia, że w sprawie nie wykazano, by pozwany przyczynił się w sposób zawiniony do zaistnienia takiej sytuacji powódki, w sposób legalny realizował swoje prawa procesowe, jego zachowanie w toku procesu nie budzi żadnych zastrzeżeń, w świetle zasad współżycia społecznego. Nie mniej jednak, sytuacja majątkowo-rodzinna powódki ustalona w sprawie oraz kontekst

sytuacyjny, uwzględniający element jej stanu zdrowia oraz niejednoznaczna i skomplikowana analiza stanu prawnego związanego z ewentualną podstawą odpowiedzialności pozwanego, przy braku „nielojalności” powódki w prowadzeniu procesu, uzasadnia zastosowanie wobec niej analizowanej regulacji szczególnej, dotyczącej zwrotu kosztów procesu zwłaszcza przy konfiguracji procesowej obejmującej osobę fizyczną stającą w sporze przeciwko dużemu przedsiębiorcy zagranicznemu, spółce prawa handlowego (por. post. SN z 20.12.1973 r. II CZ 210/73; uzasad. orzecz. SN z 20.12.1979 r. II PR 78/79 OSPiKA 1980/11/196).

Rozstrzygnięcie o kosztach postępowania, pokrytych tymczasowo z sum budżetowych Skarbu Państwa, oparto na dyspozycji art. 113 ust. 4 u.k.s.c.