

Sygn. akt I C 1097/20

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

**Dnia 18 listopada 2021 roku**

Sąd Rejonowy dla Łodzi – Śródmieścia w Łodzi, I Wydział Cywilny, w składzie:

**Przewodniczący:** S.S.R. Bartosz Kasielski

**Protokolant:** stażysta Julia Włodarczyk

po rozpoznaniu w dniu 4 listopada 2021 roku w Łodzi

na rozprawie

sprawy z powództwa Z. R. (1)

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

o zapłatę

1. zasądza od Towarzystwa (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz Z. R. (1) kwotę 10.000 zł (dziesięć tysięcy złotych) wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 30 kwietnia 2020 roku do dnia zapłaty;
2. oddala powództwo w pozostałej części;
3. zasądza od Towarzystwa (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz Z. R. (1) kwotę 610,50 zł (sześćset dziesięć złotych 50/100) tytułem kosztów procesu;
4. nakazuje pobrać na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Łodzi – Śródmieścia w Łodzi tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych kwoty :
  - a) 36,75 zł (trzydzieści sześć złotych 75/100) od Z. R. (1);
  - b) 36,75 zł (trzydzieści sześć złotych 75/100) od Towarzystwa (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W..

Sygn. akt I C 1097/20

## UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 8 października 2020 roku Z. R. (1) wystąpiła przeciwko Towarzystwu (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W. o zapłatę kwoty 20.000 złotych tytułem zadośćuczynienia w związku z negatywnymi następstwami upadku w autobusie komunikacji miejskiej w dniu 27 grudnia 2019 roku wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 30 kwietnia 2020 roku do dnia zapłaty, a także przyznanie kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

**(pozew k.4 – 10)**

W odpowiedzi na pozew z dnia 15 września 2020 roku Towarzystwo (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. wniosła o oddalenie powództwa oraz przyznanie kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Pozwana kwestionując powództwo co do zasady, jak i wysokości podniosła zarzut wyłącznej winy poszkodowanej w powstaniu szkody z uwagi na poruszanie się przez nią wewnątrz pojazdu komunikacji miejskiej w jego ruchu bez właściwej asekuracji tzn. trzymania się poręczy. W takim przypadku wystąpienie samego upadku, a także jego negatywne następstwa wynikają z wyłącznie zawinionego zachowania poszkodowanej co zwalnia ubezpieczyciela z odpowiedzialności.

**(odpowiedź na pozew k.38 – 40)**

**Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny.**

W dniu 27 grudnia 2019 roku, w godzinach przedpołudniowych, Z. R. (1) oczekiwała na przystanku autobusowym w Ł. w okolicy ulic (...) na pojazd komunikacji miejskiej linii 65. Po nadjechaniu autobusu kobieta weszła do niego drugimi drzwiami od strony kierowcy.

**(dowód z przesłuchania Z. R. (1) k.63v w zw. z k.166, nagranie z monitoringu : plik „cam-przód” 00:06:18 – 00:06:25, plik „cam – lusterko” 00:06:35 – 00:06:49, plik „cam2” 00:06:55 – 00:07:10 k.69)**

Po wejściu do autobusu Z. R. (1) trzymała w prawej ręce wózek na kółkach, zaś w lewej najprawdopodobniej chusteczkę i rękawiczki. Zatrzymała się przy drzwiach wejściowych i kilka sekund stała w miejscu rozglądając się. W przedniej części autobusu dostępnych było co najmniej 10 wolnych miejsc siedzących w stosunkowo niewielkiej odległości. W tylnej części autobusu do jego przegubu pozostawało około 6 wolnych miejsc siedzących. Wraz z zamknięciem drzwi przez kierowcę Z. R. (1) zaczęła kierować się w tylną stronę autobusu pomimo, że był on już w ruchu. Nie przytrzymała się żadną ręką poręczy lub uchwyty. Poruszała się w sposób miarowy i spokojny. Pierwszą próbę chwycenia poręczy podjęła w okolicach przegubu pojazdu po kilku sekundach od zamknięcia drzwi, przy czym polegała ona na objęciu nie pełną dłonią, lecz jednym z palców lewej ręki poręczy. Kolejna próba miała miejsce po przejściu przegubu autobusu, około 6 sekund po rozpoczęciu jazdy, przy czym ponownie chwyt nastąpił przy użyciu nie całej dłoni, lecz jednego z palców lewej ręki. Z. R. (1) kierowała się nadal w stronę tyłu pojazdu. Jej ruch pozostawał wciąż miarowy i spokojny. W tylnej części autobusu po przejściu niemal całego jego wnętrza Z. R. (1) ponownie palcem jednej ręki swej lewej dłoni oparła się o jedno z wolnych miejsc siedzących, a następnie straciła równowagę i upadła. W tym momencie również próbowała jednym ze swych palców lewej dłoni chwycić ostatniej z poręczy, ale nie była już w stanie. W odcinku od przegubu do tylnych drzwi wejściowych autobusu pozostawało około 9 wolnych miejsc siedzących. Utrata równowagi miała miejsce po około 13 sekundach od rozpoczęcia jazdy, oraz ponad 15 sekundach od zamknięcia drzwi. Od razu po upadku do Z. R. (1) podbiegł jeden z pasażerów, który pomógł jej się podnieść i asekurował aż do następnego przystanku. Następnie postawił jej wózek na kółkach przy siedzeniu, a kobieta samodzielnie zajęła miejsce na samym końcu autobusu.

**(nagranie z monitoringu : plik „cam2” 00:07:04 – 00:07:17, plik „cam3” 00:06:30 – 00:06:54, plik „cam4” 00:06:45 – 00:08:05, plik „cam5” 00:06:55:00:08:02)**

Upadek Z. R. (1) miał miejsce przy dojeżdżaniu autobusu linii 65 do skrzyżowania ulic (...). Odległość od końca przystanku autobusowego przy ulicy (...) do pasów na przejściu dla pieszych przy ulicy (...) to około 65 metrów. Odcinek ten został pokonany przez pojazd komunikacji miejskiej w czasie około 13 sekund. Z uwagi na czerwony sygnał sygnalizatora świetlnego podczas dojazdu do skrzyżowania autobus stopniowo hamował, jednakże nie zatrzymał się całkowicie i wraz ze zmianą światła na zielone nabierał znów prędkości i przejechał przez skrzyżowanie.

**(nagranie z monitoringu : plik „cam – przód” 00:06:41 – 00:06:53, aplikacja google maps - (...))**

W trakcie zbliżania się do przystanku przy ulicy (...) – R. przemieściła się samodzielnie z końca autobusu na jego początek trzymając się pełną dłonią poręczy, a po zatrzymaniu się pojazdu poinformowała kierowcę o swoim upadku.

Mężczyzna zaproponował wezwanie służb Miejskiego Przedsiębiorstwa (...). Zapytał również o konieczność wezwania karetki pogotowia, jednak Z. R. (1) odmówiła.

**(dowód z przesłuchania Z. R. (1) k.63v w zw. z k.166 , zeznania świadka S. M. k.72, nagranie z monitoringu : plik „cam1” 00:16:29 – 00:17:18, plik „cam2” 00:16:45 – 00:17:20, plik „cam3” 00:15:17 – 00:16:21, plik „cam4” 00:15:00 – 00:15:32, plik „cam5” 00:15:00 – 00:15:24 k.69)**

Ostatecznie Z. R. (1) wysiadła samodzielnie z autobusu, a następnie wezwała taksówkę i powróciła do swojego domu. Z uwagi na emocje nie odczuwała większych dolegliwości, które zaczęły narastać dopiero wieczorem. Kobieta nie była w stanie sama się poruszyć, ból nie pozwalał jej na spokojny sen. Z uwagi na weekend i okres świąteczny Z. R. (1) udała się do lekarza chirurga w dniu 30 grudnia 2019 roku. Z uwagi na posiadane wykształcenie medyczne miała świadomość, że jej stan zdrowia nie zagraża jej życiu, a możliwa diagnostyka mogłaby potrwać wiele godzin.

**(dowód z przesłuchania Z. R. (1) k.63v – 64 w zw. z k.166, nagranie z monitoringu : plik „cam – lusterko” 00:17:15 – 00:17:51 k.69)**

Z. R. (1) uskarżała się na bóle kręgosłupa, stosowała własne środki przeciwbólowe. Po wizycie u lekarza wykonała badania diagnostyczne w tym prześwietlenie kręgosłupa, żeber i kości ogonowej, które potwierdziły złamanie kompresyjne trzonu kręgu L2 i kości ogonowej. Po wizycie u lekarza ortopedy w dniu 23 stycznia 2020 roku zalecono stosowanie sznurówki ortopedycznej oraz wystawiono skierowanie na rezonans magnetyczny, w którym ujawniono złamanie blaszki granicznej trzonu kręgu L2 z klinowym zniekształceniem kręgu. Badanie wykazało również obecność zmian zwyrodnieniowych kręgow z dyskopatią wielopoziomową, lecz bez zmian pourazowych w obrębie odcinka ogonowego kręgosłupa. Z. R. (1) korzystała z dwóch serii zabiegów rehabilitacyjnych. Po około roku od zdarzenia zaczęła odczuwać objawy niedowładu kończyn dolnych.

**(dowód z przesłuchania Z. R. (1) k.63v – 64 w zw. z k.166, dokumentacja medyczna k.14 – 25, 88 – 92, 109 – 110, 129 – 131)**

Z ortopedycznego punktu widzenia Z. R. (1) doznała złamania trzonu kręgu L2 z jego dużą deformacją obejmująca zgniecenie połowy wysokości trzonu (złamanie II stopnia), złamania żeber VIII i IX po stronie prawej prowadzących do łącznego stałego uszczerbku na zdrowiu w wymiarze 10 % (8 % - złamanie kompresyjne trzonu kręgu L2 oraz 2 % - złamanie żeber). Z uwagi na zlokalizowanie złamania kręgosłupa w obszarze zmienionym już chorobowo przez proces zwyrodnieniowy, nie jest możliwe ustalenie wysokości uszczerbku w pełnym przewidzianym zakresie.

Cierpienia fizyczne pozostawały znaczne w okresie 3 – 4 tygodni po wypadku, a następnie umiarkowane zmniejszające się stopniowo do aktualnie odczuwanych bólów kręgosłupa lędźwiowego.

Stan zdrowia Z. R. (1) pozwala na normalne funkcjonowanie jak osobie w jej wieku, zaś ewentualne utrudnienia mogą dotyczyć dźwigania większych ciężarów. W rokowaniu na przyszłość należy uwzględnić dalszy postępujący rozwój zmian zwyrodnieniowych kręgosłupa oraz wpływ doznanego urazu na nasilenie tego procesu.

**(opinia pisemna i uzupełniające pisemne biegłego z zakresu ortopedii k.84 – 87, 116 – 117, 139)**

Po samym zdarzeniu Z. R. (1) miała problemy z samodzielnym korzystaniem z wanny. Stan ten uległ poprawie po około 6 – 10 miesiącach. Początkowo przyjmowała leki w zastrzykach. W dalszym ciągu nie może sprawować należytej opieki nad swym mężem. W przeszłości Z. R. (2) nie miała żadnych upadków ani złamań. Nie korzystała z pomocy lekarzy specjalistów. Aktualnie konsultuje się z lekarzami ortopedą i chirurgiem w ramach poradni. Z uwagi na jej wiek oraz charakter obrażeń stosuje leczenie przeciwbólowe i fizjoterapię. Nadal odczuwa bóle połączone z drętwieniem kończyn dolnych oraz cierpi na bezsenność. Z. R. (1) nie jest już tak sprawna jak kiedyś. Przed wypadkiem zajmowała się domem i ogrodem, a teraz nie może wykonywać tych czynności. Zdaje sobie sprawę, że jej obecny stan zdrowia jest utrwalony, ale nie chciałby doprowadzić do jego pogorszenia.

***(dowód z przesłuchania Z. R. (1) k.64 w zw. z k.166)***

W dacie zdarzenia Miejskie Przedsiębiorstwo (...) Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Ł. korzystała z ochrony ubezpieczeniowej udzielanej przez Towarzystwo (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W..

***(okoliczność bezsporna)***

W dniu 30 marca 2020 roku Z. R. (1) zgłosiła Towarzystwu (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w Ł. wystąpienie szkody z dnia 29 grudnia 2019 roku oraz wniosła o przyznanie na jej rzecz kwoty 35.000 złotych tytułem zadośćuczynienia.

***(formularz zgłoszenia szkody k.26 – 27, potwierdzenie przyjęcia zgłoszenia szkody k.28 – 30)***

Decyzją z dnia 11 maja 2020 roku zakład ubezpieczeń odmówił przyjęcia odpowiedzialności za skutki zdarzenia, w tym wypłaty jakiegokolwiek świadczenia wskazując, że do upadku poszkodowanej doszło z jej wyłącznej winy, gdyż nie trzymała się uchwytów i poręczy podczas przemieszczanie się w pojeździe komunikacji miejskiej w trakcie jego ruchu.

***(decyzja z dnia 11 maja 2020 roku k.31 – 32)***

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił w oparciu o całokształt zgromadzonego materiału dowodowego, w szczególności przedłożone dokumenty obrazujące proces leczenia oraz likwidacji szkody, opinię biegłego z zakresu ortopedii, częściowo depozycje samej powódki, zeznania świadka S. M., a przede wszystkim nagranie monitoringu z pojazdu komunikacji miejskiej.

Złożona ekspertyza była spójna, logiczna i wyczerpująco odpowiadała na zakreśloną tezę dowodową. W ramach jej dwukrotnego uzupełnienia biegły odpowiedział rzeczowo na zgłoszone zarzuty i tak przygotowane opracowanie nie było już przedmiotem jakichkolwiek zastrzeżeń ze stron procesu. Mając to na uwadze, a także uwzględniając doświadczenie zawodowe i wiedzę biegłych z zakresu medycyny nie ujawniły się żadne okoliczności, które deprecjonowałyby jej wartość dowodową.

Rekonstrukcja faktów w odniesieniu do przybliżonej odległości jaką pokonał pojazd komunikacji miejskiej od przystanku do skrzyżowania z ulicą (...) (najbardziej prawdopodobny moment upadku powódki) możliwa była przy wykorzystaniu ogólnie dostępnego narzędzia internetowego w postaci „google maps” (<https://www.google.com/maps>).

Kluczowe znacznie dla ustaleń faktycznych miała płyta CD z nagraniem monitoringu (k.69), która pozwoliła na dokładne prześledzenie przy wykorzystaniu 5 kamer wewnętrznych oraz 2 kamer zewnętrznych zamontowanych w autobusie przebiegu zdarzenia z udziałem Z. R. (1) od momentu wejście do pojazdu komunikacji miejskiej na przystanku przy ulicy (...), aż do jego opuszczenia na przystanku przy ulicy (...). Przedmiotowe nagranie dało możliwość precyzyjnego odtworzenia faktów na każdym z etapów zdarzenia, a przy tym pozwalało na weryfikację twierdzeń samej powódki, jak i świadka S. M. (kierowca autobusu).

Uwzględniając powyższe, w szczególności zapis dołączonego monitoringu, Sąd pominął jako nieodpowiadające rzeczywistości przebiegowi wypadków depozycje Z. R. (1) zgodnie z którymi wraz z wejściem do autobusu jego kierowca miał ruszyć z pędem i impetem z zatoczki, sama powódka miała wtedy biec w kierunku tyłu pojazdu, a tuż po wejściu do niego złapać się poręczy i usiąść (k.63v). Relacja ta nie odpowiada zapisowi z nagrania na którym z perspektywy licznych kamer wyraźnie widać, że po wejściu do pojazdu Z. R. (3) przez kilka sekund stoi w miejscu i się rozgląda, sam autobus rusza również nie od razu lecz po kilku sekundach od wejścia do niego powódki bez wyraźnego impetu, kobieta przemieszcza się przez ponad 10 sekund w kierunku jego tylnej części spokojnie i miarowo (z pewnością nie biegnie), a przy tym nie próbuje po znalezieniu się w pojeździe złapać się poręczy, czy uchwytu, a w trakcie poruszania się na tył pojazdu podejmuje jedynie dwie próby chwytu jednym palcem za poręcz i ostatnią trzecią już w momencie utraty równowagi. Wątpliwe jest również twierdzenie o braku pomocy („jak upadłam nikt mi nie pomógł” k.63v) skoro z zapisu monitoringu wynika natychmiastowa reakcja jednego z pasażerów, który nie

tylko podniósł powódkę, ale asekurował ją do następnego przystanku. Z tych samych względów nie można uznać za wiarygodne stwierdzeń o trzymaniu się poręczy prawą ręką (próby podejmowane były jednym palcem, do tego dłoni lewej), czy też pozostawiania przez nią w pozycji półsiedzącej przez co najmniej 1 przystanek autobusowy (postronny pasażer pomógł jej zająć pozycję stojącą od razu). Wskazane depozycje należy traktować wyłącznie jako próbę wyłączenia z przebiegu zdarzenia okoliczności mogących mieć negatywny wpływ na ocenę zachowania Z. R. (1), niemniej jednak nie wytrzymują one konfrontacji z obiektywnym materiałem dowodowym w postaci zapisu monitoringu z pojazdu komunikacji miejskiej.

Sąd pominął wniosek dowodowy strony pozwanej o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego z zakresu medycyny sądowej uznając go za nieprzydatny dla wyniku rozstrzygnięcia. Pomijając w tym miejscu samą kwestię wadliwego sformułowania tezy dowodowej („na wypadek ustalenia, że powódka trzymała się poręczy w sposób prawidłowy” k.38v) należy stwierdzić, że w kontekście podniesionego zarzutu wyłącznego przyczynienia się poszkodowanej do powstania szkody właściwym dla osiągnięcia zamierzonego rezultatu pozostawałoby skorzystanie z wiedzy specjalisty z zakresu techniki samochodowej i rekonstrukcji zdarzeń drogowych celem ustalenia, czy ruch autobusu komunikacji miejskiej (w tym prawidłowość techniki jazdy i towarzyszące jej okoliczności) stanowiły przyczynę zdarzenia, przy czym zagadnienie to zostanie opisane szerzej w dalszej części pisemnych motywów rozstrzygnięcia.

### **Sąd Rejonowy zważył, co następuje.**

Powództwo zasługiwało na częściowe uwzględnienie.

W niniejszej sprawie bezspornym pozostawał fakt zaistnienia w dniu 27 grudnia 2019 roku upadku Z. R. (1) w trakcie korzystania przez nią z przejazdu autobusem komunikacji miejskiej. Spór ogniskował się w zakresie wyłącznej winy powódki za zaistniałą szkodę, a także wysokości zgłoszonego przez nią roszczenia.

Zasada odpowiedzialności pozwanego zakładu ubezpieczeń znajduje swoją podstawę w treści art. 822 § 4 k.c. w zw. z art. 435 § 1 k.c. Powołany przepis art. 435 k.c. statuuje zaostrzoną odpowiedzialność prowadzącego przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody. Podmiot taki ponosi odpowiedzialność na zasadzie ryzyka, zaś zwolnienie się z tej odpowiedzialności nie jest dopuszczalne przez wykazanie braku winy prowadzącego przedsiębiorstwo oraz zgodności jego działań z porządkiem prawnym. Uchylenie odpowiedzialności odszkodowawczej następuje tylko w razie wykazania jednej z trzech następujących okoliczności egzoneracyjnych : siły wyższej, wyłącznej winy poszkodowanego oraz wyłącznej winy osoby trzeciej, za którą prowadzący przedsiębiorstwo nie ponosi odpowiedzialności (G. Karaszewski [w:] Kodeks cywilny. Komentarz, red. J. Ciszewski, P. Nazaruk, Warszawa 2019, art. 435).

Poza wszelkim sporem pozostaje fakt, że działalność miejskiego przedsiębiorstwa komunikacyjnego winna być postrzegana przez pryzmat wyżej wskazanej regulacji art. 435 § 1 k.c., a więc przedsiębiorstwa wprawianego w ruch za pomoc sił przyrody. Kluczowym dla rozstrzygnięcia pozostawał fakt podniesionego zarzutu wyłącznej winy powódki w zaistniałym zdarzeniu, a więc możliwości wystąpienia przesłanki egzoneracyjnej, która prowadzić może do całkowitego wyłączenia odpowiedzialności podmiotu, któremu zakład ubezpieczeń udzielał ochrony ubezpieczeniowej w dacie zdarzenia.

Zawarte w treści art. 435 § 1 k.c. sformułowanie "wyłącznie z" odnosi się do przyczyny, nie zaś do winy tych osób. Dlatego ocena winy osoby trzeciej (poszkodowanego) jako okoliczności egzoneracyjnej musi być dokonywana w kategoriach adekwatnego związku przyczynowego. Nie uchyla więc odpowiedzialności prowadzącego przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody ustalenie, że wina może być przypisana osobie trzeciej (samemu poszkodowanemu), jeżeli równocześnie wystąpiły inne jeszcze przyczyny szkody w rozumieniu adekwatnego związku przyczynowego, choćby niezawinione przez prowadzącego przedsiębiorstwo. Wyłączna wina osoby trzeciej czy też poszkodowanego ma miejsce wówczas, gdy to jedynie zachowanie się tej osoby - do tego zawinione - spowodowało wypadek. Nie można natomiast przypisać wyłącznej winy w rozumieniu art. 435 k.c. osobie, której wprawdzie można zarzucić niewłaściwe zachowanie się w sytuacji, gdy wypadek i tak by nastąpił nawet w razie braku jej zawinienia. Skoro ciężar udowodnienia wyłącznej winy osoby trzeciej (poszkodowanego) spoczywa na

odpowiedzialnym, to chcąc się uwolnić od odpowiedzialności, powinien on wykazać nie tylko winę tej osoby, ale zarazem brak jakiegokolwiek przyczyny leżącej po jego stronie i "wyłączny" związek przyczynowy między zachowaniem się tej osoby (poszkodowanego), a wypadkiem (por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 15 lipca 2020 roku, I ACa 108/20, Lex nr 3113186).

Przenosząc powyższe na płaszczyznę przedmiotowej sprawy należało uznać, że źródłem zdarzenia (upadku Z. R. (1)) pozostawało z jednej strony samo pozostawianie pojazdu komunikacji miejskiej w ruchu, a z drugiej brak zachowania należytej ostrożności ze strony powódki podczas korzystania z przejazdu autobusem.

Ruch każdego pojazdu (w tym przypadku autobusu) w przestrzeni miejskiej sam w sobie stanowi źródło ewentualnego zagrożenia nie tylko dla innych uczestników ruchu drogowego, ale także osób korzystających z danego rodzaju środka przemieszczenia się. Oczywistym jest fakt, że ruch ten wiąże się ze zmienną prędkością (przyspieszanie, zwalnianie, hamowanie), modyfikacją kierunku jazdy (skręcanie, omijanie), czy brakiem stabilności wewnątrz pojazdu (powszechnie wiadomy stan dróg i cechujących je nierówności). Ewentualna zatem próba wykazania wyłącznej winy poszkodowanego w ramach korzystania z usług miejskiego przewoźnika nie może sprowadzać się tylko i wyłącznie do udowodnienia braku zachowania przez niego należytej ostrożności (w tym przypadku brak trzymania się poręczy i zajęcia miejsca siedzącego). Jak już wcześniej wskazano, niezbędnym pozostawałoby przesądzenie, że tylko i wyłącznie wina poszkodowanego jest źródłem zdarzenia szkodzącego, a więc że brak jest jakiegokolwiek przyczyny tego zdarzenia po stronie przedsiębiorstwa wprawionego w ruch za pomocą sił przyrody. W przypadku miejskiego przewoźnika okoliczność ta może pozostawać niezwykle utrudniona do wykazania, aczkolwiek z pewnością nie niemożliwa. Nie można wszakże z góry stwierdzić, że skoro pojazd komunikacji miejskiej jest zasadniczo w ciągłym ruchu (nawet przy chwilowym postoju na przystanku), to wykluczona jest sytuacja wyłącznej winy pasażera w powstaniu szkody. Niemniej jednak próba udowodnienia tego faktu powinna zmierzać do stwierdzenia, że ruch pojazdu nie miał jakiegokolwiek znaczenia dla przebiegu wypadku, który nastąpiłby i tak z uwagi na zawinione zachowanie poszkodowanego. Dlatego też niezasadnym pozostawało wnioskowanie o przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego z zakresu medycyny sądowej. Przypadek jak w niniejszej sprawie to nie typowa sytuacja pasażera pojazdu osobowego, który nie zapiął pasów bezpieczeństwa, a w którym to układzie biegły jest w stanie ustalić, czy zakres obrażeń wynika tylko i wyłącznie z tego rodzaju zaniechania. Kwestia braku korzystania z poręczy i uchwytów może być bowiem postrzegana przez pryzmat przyczynienia się do powstania szkody przez daną osobę, z kolei stopień przyczynienia to każdorazowo sfera pozostawiona dyskrecjonalnej decyzji sądu, a nie wiedzy specjalnej. Ewentualna próba uwolnienia się od odpowiedzialności wymagałaby skorzystania z pomocy eksperta z zakresu rekonstrukcji zdarzeń drogowych celem stwierdzenia, czy ruch pojazdu, w tym prawidłowa technika jazdy i towarzyszące jej okoliczności, wpływały w jakikolwiek sposób na wystąpienie upadku powódki, w tym czy to zdarzenie pozostawało w adekwatnym związku przyczynowym z ruchem autobusu. W tak ukształtowanym układzie faktycznym i przy zgromadzonym materiale dowodowym brak było podstaw do uznania, że wykazana została przesłanka egzoneracyjna w postaci wyłącznej winy poszkodowanej. Pozwana nie zdołała udowodnić, aby ruch przedsiębiorstwa nie stanowił przyczyny zdarzenia z udziałem Z. R. (1), a tym samym nie mogła uwolnić się całkowicie od odpowiedzialności za wynikłą szkodę.

Odmianą kwestią pozostaje natomiast sama ocena zachowania powódki, która zdaniem Sądu była drugą, współlistniejącą przyczyną zdarzenia wywołującego szkodę i mogła być rozważana w kontekście przyczynienia. W myśl bowiem art. 362 k.c. jeżeli poszkodowany przyczynił się do powstania lub zwiększenia szkody, obowiązek jej naprawienia ulega odpowiedniemu zmniejszeniu stosownie do okoliczności, a zwłaszcza do stopnia winy obu stron. W tym miejscu pełną aktualność zachowują rozważania poczynione uprzednio przy okazji oceny wiarygodności twierdzeń powódki. Obiektywny zapis monitoringu z pojazdu komunikacji miejskiej potwierdza, że Z. R. (1) nie zachowała elementarnych zasad ostrożności podczas korzystania z autobusu. Powódka wchodząc do pojazdu nie pozostawiła sobie ani jednej w pełni wolnej ręki, która mogłaby służyć stabilnemu oparciu o poręcz lub uchwyt. W prawej ręce trzymała bowiem wózek na kółkach, a w lewej najprawdopodobniej chusteczkę i rękawiczki. Powszechnie wiadomym jest, że w pojazdach komunikacji miejskiej po wejściu do nich albo zajęciu miejsca siedzącego albo trzymanie się dedykowanych uchwytów i poręczy. Powinność ta wynika nie tylko przepisów prawa

miejscowego (załącznik numer 1 do uchwały numer XXXIII/1081/20 Rady Miejskiej w Ł. z dnia 2 grudnia 2020 roku, w tym § 11 ust. 1 pkt 3 i 5 tj. obowiązek stosowania się do komunikatów i znaków informacyjnych znajdujących się wewnątrz i na zewnątrz pojazdu oraz do wskazówek i poleceń kierującego pojazdem oraz trzymania się uchwytów lub poręczy, w przypadku zajęcia miejsca stojącego), licznych oznaczeń graficznych w pojazdach komunikacji miejskiej (notoryjność), ale również zwykłych zasad doświadczenia życiowego i logiki (w przypadku dorosłej osoby nie sposób mówić o braku wiedzy co do ewentualnych konsekwencji braku trzymania się uchwytów w trakcie jazdy autobusem czy tramwajem). Zaniechanie w tym zakresie grozi bowiem utratą równowagi, w szczególności gdy pojazd jest w ruchu, co może prowadzić do upadku i negatywnych skutków z nim związanych. Jak wynika z załączonego zapisu Z. R. (1) po wejściu do autobusu miała wystarczająco dużo czasu nie tylko, aby złapać się jednej z poręczy, ale również w bezpieczny sposób dotrzeć do jednego z wielu wolnych miejsc siedzących. Powódka nie uczyniła tego i zaczęła się kierować na tył pojazdu, co przy jego ruchu znacząco zwiększało ryzyko wypadku. Podejmowane przez nią próby chwytania się poręczy trudno uznać za wystarczające skoro wykorzystywała do tego wyłącznie jeden palec swojej lewej dłoni. Brak przy tym większych podstaw do uznania, że pojazd gwałtownie ruszył i powódka niemalże biegła w kierunku przeciwnym do ruchu autobusu. Załączony monitoring wskazuje, że Z. R. (1) przemieszczała się spokojnie i miarowo przez niemalże całą długość pojazdu i tylko z sobie wiadomych przyczyn nie asekurowała się poręczami i nie wybierała dostępnych miejsc siedzących gwarantujących bezpieczny przejazd. Okoliczność ta nabiera o tyle istotnego znaczenia, że tożsamy zapis potwierdza, że przed opuszczeniem pojazdu powódka przebyła w trakcie ruchu autobusu całą jego długość w stronę kabiny kierowcy, pomimo zdecydowanie większej liczby pasażerów, co niewątpliwie utrudniało tę czynność. Przejście to okazało się jednakże w pełni bezpieczne, na co wpływ miało z pewnością uważne trzymanie się przez nią na tym odcinku uchwytów i poręczy. Sąd nie podziela przy tym zgłaszanych przez stronę powodową zarzutów co do nadmiernej prędkości autobusu, co miałyby wynikać z nagrania monitoringu. Sam zapis uwidacznia liczne przyspieszenia obrazu względem czasu (przykładem obraz z przedniej kamery pojazdu podczas dojeżdżania do skrzyżowania z ulicą (...), gdzie najprawdopodobniej doszło do upadku Z. R. (1) i widoczna prędkość z jaką rzekomo miałyby skręcać w lewo pojazdy z ulicy (...) – plik „cam – przód” 00:06:44 – 00:06:50), a ustalenia w tej mierze winny być zweryfikowane przez eksperta z zakresu rekonstrukcji zdarzeń drogowych, o co nie wnioskowała żadna ze stron. Jednocześnie sama odległość od przystanku autobusowego przy ulicy (...) do skrzyżowania pozostaje tak nieznacząca (około 65 metrów), że trudno przyjąć (w odniesieniu do podstawowych wskazań wiedzy, w tym fizyki), aby pojazd o gabarytach autobusu komunikacji miejskiej mógł rozwinąć znaczącą prędkość przy gwałtownym przyspieszeniu.

Uwzględniając powyższe rozważania Sąd uznał, że zdarzenie polegające na upadku powódki miało dwie współlistniejące przyczyny o tożsamym znaczeniu dla jego wystąpienia tj. ruch pojazdu komunikacji miejskiej oraz brak zachowania należytej ostrożności przez powódkę. W konsekwencji stopień przyczynienia Z. R. (1) do powstania zdarzenia szkodzącego został ustalony na poziomie 50 %.

Przechodząc do oceny zasadności roszczenia powódki co do wysokości należy wskazać, że jego podstawa materialno – prawna znajduje swoje źródło w art. 445 § 1 k.c. Ustawowa regulacja nie określa kryteriów ustalania jego wysokości, nie mniej jednak ma ono charakter całościowy i powinno stanowić pełną rekompensatę pieniężną za doznaną przez osobę poszkodowaną krzywdę (por. orzeczenia Sądu Najwyższego z dnia 10 października 1967 roku, I CR 224/67, OSNC 1968/6/107 oraz z dnia 12 kwietnia 1972 roku, II CR 57/72, OSNC 1972/10/183). Określając wysokość zadośćuczynienia sąd powinien brać pod uwagę wszystkie okoliczności mające wpływ na rozmiar doznanej przez powoda krzywdy, a zwłaszcza zakres i trwałość uszczerbku na zdrowiu, stopień i czas trwania cierpień fizycznych i psychicznych, prognozę na przyszłość (polepszenie lub pogorszenie stanu zdrowia) oraz wpływ doznanej szkody na możliwość prowadzenia dotychczasowego trybu życia.

Pomimo fakultatywnego charakteru zadośćuczynienia, okoliczności konkretnej sprawy uzasadniają, w ocenie Sądu, przyznanie go powódce. Należy tu podkreślić, iż ustalając wysokość zadośćuczynienia, sąd w żaden sposób nie jest związany procentowym uszczerbkiem na zdrowiu ustalonym przez biegłych lekarzy. Ta okoliczność ma jedynie dać pewną wskazówkę co do wielkości świadczenia, lecz w żaden sposób jej nie przesądza. Na gruncie niniejszej sprawy fakt, iż członkowie instytutu nie stwierdzili naruszenia sprawności kolana prawego skutkującego orzeczeniem uszczerbku na zdrowiu, nie przesądza o bezzasadności żądania zadośćuczynienia.

Ustalając wysokość zadośćuczynienia Sąd uwzględnił zakres doznanych obrażeń (złamanie trzonu kręgu L2 z jego dużą deformacją obejmująca zgniecenie połowy wysokości trzonu oraz dwóch żeber), związany z nimi uszczerbek na zdrowiu (łącznie 10 %), jego charakter (stały, a więc nie rokujący poprawy), zakres cierpień fizycznych i ich natężenie (szczególnie znaczne przez 3 – 4 tygodnie), konieczność wdrożenia leczenia, odczuwane cierpienia, ograniczenia w życiu codziennym, jak również ujemne doznania towarzyszące samemu wypadkowi.

Z drugiej strony Sąd nie stracił z pola widzenia takich okoliczności jak brak konieczności poddania się jakimkolwiek zabiegowi operacyjnemu, stopniowego zmniejszenia się intensywności dolegliwości bólowych, odzyskania możliwości normalnego funkcjonowania, a także wpływu na stan zdrowia zmian zwyrodnieniowych kręgosłupa pozostających bez związku z wypadkiem.

W świetle powyższych okoliczności Sąd uznał, że odpowiednim dla powódki zadośćuczynieniem będzie kwota 20.000 złotych, która uwzględnia jego kompensacyjny charakter, przedstawiając ekonomicznie odczuwalną wartość i nie jest nadmierna w stosunku aktualnych stosunków majątkowych społeczeństwa, a także okoliczności konkretnej sprawy. Uwzględniając jednakże stopień przyczynienia się Z. R. (1) do powstania szkody na poziomie 50 %, wartość ostatecznie przyznanego świadczenia wyniosła 10.000 złotych (20.000 złotych x 0,50). Sąd miał na względzie fakt, że powódka formułując swoje żądanie nie uwzględniła w odniesieniu do jego wysokości przyczynienia w najmniejszym stopniu. Jak wskazał zaś słusznie Sąd Najwyższy sąd, dzieląc zarzut przyczynienia się poszkodowanego do powstania szkody, odnosi się do żądania pozwu i odpowiednio zmniejsza zasądzone zadośćuczynienie, obowiązany jest jednak uwzględnić ograniczenie roszczenia z tej przyczyny, wskazane w podstawie faktycznej powództwa (por. uchwała Sądu Najwyższego z dnia 11 kwietnia 2019 roku, III CZP 105/18, OSNC 2020/2/18). W pozostałym zakresie powództwo podlegało oddaleniu.

O odsetkach Sąd orzekł na podstawie art. 481 k.c. w zw. z art. 455 k.c. W zakresie żądania zasądzenia odsetek istotne jest ustalenie momentu, w którym dłużnik opóźnił się ze spełnieniem świadczenia. Zobowiązania z czynów niedozwolonych są bezterminowe, to znaczy termin spełnienia świadczenia nie jest oznaczony, ani nie wynika z właściwości zobowiązania. Nie mniej jednak stosownie do treści art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych zakład ubezpieczeń wypłaca odszkodowanie w terminie 30 dni licząc od dnia złożenia przez poszkodowanego lub uprawnionego zawiadomienia o szkodzie.

Z. R. (1) dokonał zgłoszenia szkody w dniu 30 marca 2020 roku wzywając ubezpieczyciela do zapłaty kwoty 35.000 złotych, a zatem ustawowy 30 – dniowy termin na realizację świadczenia upłynął w dniu 29 kwietnia 2020 roku, a od dnia następnego zakład ubezpieczeń pozostawał w opóźnieniu. Tym samym należności uboczne przyznane zostały zgodne z żądaniem pozwu od dnia 30 kwietnia 2020 roku.

O kosztach procesu Sąd orzekł na podstawie art. 100 zdanie 1 in fine k.p.c. zgodnie z zasadą stosunkowego rozdzielnia kosztów procesu, przy uwzględnieniu faktu wygranej powódki w 50 % (10.000 złotych / 20.000 złotych). Koszty procesu wyniosły łącznie 9.213 złotych, w tym po stronie powódki w kwocie 5.217 złotych (1.000 złotych tytułem opłaty od pozwu – art. 13 ust. 1 pkt 7 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych, 3.600 złotych tytułem kosztów zastępstwa procesowego - § 2 pkt 5 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności adwokackie, 17 złotych tytułem opłaty skarbowej od pełnomocnictwa oraz 600 złotych tytułem wynagrodzenia biegłego – art. 5 ust. 1 pkt 3 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych), zaś po stronie pozwanej 3.996 złotych (3.600 złotych tytułem kosztów zastępstwa procesowego - § 2 pkt 5 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz 396 złotych tytułem wynagrodzenia biegłego – art. 5 ust. 1 pkt 3 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych). Powódkę, zgodnie z powyższą zasadą powinny obciążać koszty w wysokości 4.606,50 złotych (0,50 x 9.213 złotych), skoro jednak faktycznie poniosła koszty w kwocie 5.217 złotych, pozwany powinien zwrócić Z. R. (1) kwotę 610,50 złotych (5.217złoty – 4.606,50 złotych).



W toku postępowania wygenerowane zostały również koszty sądowe, które tymczasowo poniósł Skarb Państwa, a związane z wynagrodzeniem biegłego w kwocie 73,50 zł (k. 141). Uwzględniając treść art. 113 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych oraz zasadę ponoszenia kosztów procesu w niniejszej sprawie Sąd nakazał pobrać od powódki i pozwanej kwoty po 36,75 złotych ( $73,50 \text{ złotych} \times 0,50$ ) tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych.