

Sygn. akt I ACa 715/13

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 31 marca 2014 r.

Sąd Apelacyjny w Gdańsku I Wydział Cywilny w składzie:

Przewodniczący: SSA Mirosław Ożóg (spr.)

Sędziowie: SA Andrzej Lewandowski

SA Michał Kopec

Protokolant: st. sekr. sąd. Sylwia Lubiewska

po rozpoznaniu w dniu 26 marca 2014 r. w Gdańsku na rozprawie

sprawy z powództwa K. W.

przeciwko (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością Oddział

w W.

na skutek apelacji obu stron

od wyroku częściowego Sądu Okręgowego w Gdańsku

z dnia 21 czerwca 2013 r. sygn. akt XV C 384/12

I. oddala apelację powódki;

II. odrzuca apelację pozwanego.

Na oryginale właściwe podpisy.

I ACa 715/13

UZASADNIENIE

Wyrokiem z dnia 30 kwietnia 2010 roku Sąd Okręgowy w Gdańsku oddalił powództwo. Apelację od tego orzeczenia wniosła powódka a Sąd Apelacyjny w Gdańsku po rozpoznaniu tej apelacji wyrokiem z dnia 29 października 2010 roku uchylił zaskarżony wyrok i przekazał sprawę Sądowi I instancji do ponownego rozpoznania. Ponownie rozpoznając sprawę Sąd I instancji powinien wskazać jaki podmiot w rozstrzyganym przypadku był obowiązany do naprawienia szkody, którą doznała powódka i na jakiej podstawie prawnej odpowiadał a w szczególności, czy odpowiedzialność ponosi samoistny posiadacz pojazdu mechanicznego, czy też posiadacz zależny i czy odpowiedzialność oparta jest na zasadzie ryzyka, czy też wskutek zderzenia się pojazdów następuje powrót do zasady winy jako ogólnej zasady odpowiedzialności deliktowej. Sąd Okręgowy powinien także rozważyć możliwość zwrócenia się do instytutu naukowo badawczego, Zakładu Medycyny Sądowej (...) w B. o sporządzenie opinii uzupełniającej na okoliczność obrażeń jakie poniosłaby powódka mając prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa i przy założeniu, że podczas zderzenia nie doszłoby do kontaktu powódki z fotelem kierowcy oraz twardymi częściami karoserii wewnętrznej (słupek i jego spojenie z dachem). Ustalając natomiast stopień przyczynienia się powódki do powstania szkody należy mieć na uwadze różnice między „przyczynieniem się” poszkodowanego a jego „wyłącznie winą” a praktyczna konsekwencja

uwzględnienia tych różnic polega na tym, że przyczynienie się poszkodowanego do powstania szkody w żadnym przypadku nie może równać się ani przewyższać 100%.

Po ponownym rozpoznaniu sprawy Sąd Okręgowy w Gdańsku wyrokiem częściowym z dnia 21 czerwca 2013 roku oddalił powództwo w zakresie żądania zapłaty kwoty 200 000 zł wraz z odsetkami tytułem zadośćuczynienia.

Sąd I instancji ustalił w toku postępowania, że powódka K. W. urodziła się (...), w 2003 roku ukończyła studia w Wyższej Szkole Administracji i (...) w G. uzyskując tytuł magistra. Od 2003 roku pracowała na stanowisku kierownika działu administracyjnego w (...) Sp. z o.o. w W.. Pozostawała w związku małżeńskim z R. W.. Nie miała dzieci. Była osobą zdrową. Posiadała prawo jazdy. Miała doświadczenie w kierowaniu samochodem zarówno w trasie jak i w ruchu miejskim. Mąż powódki R. W. był pracownikiem Banku (...) S.A. w W. i korzystał z samochodu służbowego marki (...). Wykorzystanie samochodu w celach nie związanych bezpośrednio z wykonywaniem pracy odbywało się za zgodą pracodawcy i nie wymagało odrębnych oświadczeń w tym przedmiocie. R. W. posiadał prawo jazdy od 1994 roku. Przez okres pięciu lat trasę z W. do G. i z powrotem przejeżdżał około dwa razy w tygodniu.

Sąd Okręgowy ustalił ponadto, że w dniu 23 lipca 2003 roku R. W. wracał samochodem służbowym z W. do G.. Przewoził swoich znajomych oraz żonę – powódkę K. W.. Powódka ani znajomi R. W. nie uiszczali jakiegokolwiek wynagrodzenia za przejazd. Powódka zajmowała miejsce na tylnym siedzeniu za fotelem kierowcy. Samochód (...) był wyposażony w pięć trójpunktowych bezwładnościowych pasów bezpieczeństwa. Siedzenia tylnej kanapy posiadały zagłówki. Powódka nie była przypięta pasami bezpieczeństwa. Około godziny 22.45 kierujący pojazdem (...) R. W. w miejscowości M. podczas pokonywania łuku drogi zjechał na przeciwny pas jezdni, gdzie czołowo zderzył się z jadącym w przeciwnym kierunku tym pasem ciągnikiem siodłowym marki (...). Samochodem ciężarowym jechał P. R.. Prędkości kolizyjne pojazdów wynosiły ok. 50 km./h. Powódka na skutek wypadku doznała następujących obrażeń ciała : masywny uraz twarzoczaszki i czaszkowo – mózgowy ze zranieniami twarzy, licznymi złamaniami w obrębie szczęki, jamy nosowej, sitowia ścian oczodołów, złamania żuchwy i kości podstawy czaszki z przesunięciem masywu twarzoczaszki ku tyłowi i ze stłuczeniem tkanki mózgowej, stłuczenie klatki piersiowej ze złamaniem obojczyka, uraz brzucha z podtorebkowym pęknięciem lewego płata wątroby, złamanie kości głonowej po stronie prawej i krwiak w okolicy prawego biodra. Obrażeniom tym towarzyszył wstrząs hipowolemiczny niewydolność krążeniowo – oddechowa. Gdyby powódka była przypięta prawidłowo pasami bezpieczeństwa oczekiwanymi obrażeniami powódki były powierzchniowe stłuczenia powłok ciała na przebiegu pasów bezpieczeństwa. Najpoważniejsze mogłyby być skutki przeciążeń działających na kręgosłup, najpewniej bez zmian kostnych, z dolegliwościami bólowymi mogącymi się utrzymywać przez kilka tygodni.

Sąd I instancji zważył, że istota sporu w zakresie dotyczącym ustaleń faktycznych dotyczyła wpływu na rozległość obrażeń powódki faktu braku zapięcia pasów bezpieczeństwa. Te okoliczności ustalono na podstawie opinii biegłych R. G. i J. S.. Biegli przeprowadzili rekonstrukcję zderzenia się pojazdów oraz symulację biomechaniczną t.j. ruchu ciał w pojeździe podczas zderzenia. Na tej podstawie wyjaśnili mechanizm powstania poszczególnych obrażeń u powódki. W ocenie Sądu Okręgowego biegli dysponowali dostatecznymi danymi (masy pojazdów, prędkości, dane techniczne pojazdów, krzywa łuku drogi, masy ciał w pojeździe) oraz narzędziami (oprogramowanie) do przeprowadzenia stosownych obliczeń, wykonania symulacji oraz sformułowania wniosków. Sąd I instancji posiłkował się także opinią biegłego inż. J. P.. Opinia ta, jakkolwiek zawiera podobne wnioski nie jest poparta wnikliwymi obliczeniami. Stosowną argumentację zawiera dopiero opinia ustna.

Co do podstawy prawnej odpowiedzialności posiadacza pojazdu lub kierującego, Sąd Okręgowy zważył, że nie ulega wątpliwości, że Bank (...) S.A. był w dacie wypadku jako właściciel pojazdu także jego posiadaczem samoistnym. Z dokonanych ustaleń wynika jednoznacznie, że Bank (...) S.A. nie został w dacie wypadku pozbawiony przez inny podmiot samoistnego posiadania. Powierzenie samochodu pracownikowi nie stanowi wyzbycia się posiadania samoistnego. Natomiast kierujący pojazdem R. W. był jego dzierżycielem. Oddanie pojazdu w dzierżenie kierującemu przez samoistnego posiadacza implikuje określone wnioski w zakresie zasad odpowiedzialności za szkodę wywołaną ruchem tego pojazdu. Odpowiedzialność samoistnego posiadacza pojazdu oparta na zasadzie ryzyka obejmuje według powołanego art. 436 § 1 k.c. wszelkiego rodzaju wadliwe działanie kierowcy (dzierżyciela). Kierowca nie może być

bowiem traktowany jako osoba trzecia, za której czyny posiadacz samoistny nie ponosi odpowiedzialności. Sąd I instancji odwołując się uchwały Izby Cywilnej Sądu Najwyższego w sprawie I Co 20/60, OSN 1961, poz. 61, zważył, że samoistny posiadacz pojazdu oddając go dzierżycielowi odpowiada za szkodę wywołaną ruchem tego pojazdu na zasadzie ryzyka, chyba, że zajdą okoliczności uzasadniające odpowiedzialność na zasadach ogólnych, to jest zderzenie się pojazdów lub przewóz z grzeźności. W ocenie Sądu Okręgowego przewóz powódki był właśnie przewozem z grzeźności. Powódki nie łączył z Bankiem (...) S.A. jakikolwiek stosunek obligacyjny, z którego wynikałby obowiązek dokonania przewozu. Powódka skorzystała z uprzejmości pracownika banku (tu akurat jej męża), który jechał w kierunku oczekiwanym przez powódkę. Oznacza to, że odpowiedzialność zarówno Banku (...) jak i kierującego pojazdem R. W. powinna być oceniana w świetle zasady winy, przy czym Bank jako samoistny posiadacz odpowiada za zawinione działanie dzierżyciela jak za działanie własne.

Oceniając zachowanie dzierżyciela Sąd I instancji odwołując się do przepisu art. 16 ustawy prawo o ruchu drogowym zważył, że R. W. nie zastosował się do zasady ruchu prawostronnego, zjechał na przeciwny pas jezdni, gdzie doszło do czołowego zderzenia z ciągnikiem siodłowym. Wjeżdżając na przeciwny pas ruchu powinien był liczyć się z możliwością nadjechania z przeciwka innego pojazdu i nastąpienia zderzenia. Oczywisty jest także istniejący uszczerbek niemajątkowy jaki doznała powódka. Poniosła skutek zderzenia pojazdów liczne, ciężkie obrażenia ciała, odczuwała silne dolegliwości bólowe, przechodziła zabiegi operacyjne, długotrwały proces leczenia i rehabilitacji. W chwili obecnej nie jest w stanie funkcjonować samodzielnie i wymaga stałej opieki osób trzecich. Nie jest możliwa jej jakakolwiek aktywność i rozwój na różnych polach – życia zawodowego, społecznego, czy rodzinnego.

Analizując związek przyczynowy między działaniem R. W. a szkodą oraz przyczynienie się powódki do powstania szkody Sąd Okręgowy zważył, że zarówno działanie męża powódki polegające na nieprawidłowej jeździe samochodem jak i działanie (zaniechanie) powódki polegające na braku zapięcia pasów bezpieczeństwa było przyczyną wystąpienia skutku w postaci doznanych obrażeń. Eliminacja któregośkolwiek z tych zdarzeń wykluczyłoby powstanie zaistniałego skutku. Istnieje zatem kumulatywny zbieg przyczyn z których jedna stanowi działanie (zaniechanie) poszkodowanego. Naruszenie dóbr powódki w postaci doznania określonych obrażeń nie następowało „etapami” t.j. w ten sposób, że część owego uszczerbku powstała na skutek działań kierowcy, zaś dalsza część na skutek działań poszkodowanej. W odniesieniu do doznanego przez powódkę naruszenia obie przyczyny (nieprawidłowa jazda R. W. i brak zapięcia przez powódkę pasów bezpieczeństwa) występowały jednocześnie i ich łączne wystąpienie (a nie po kolei) spowodowało wystąpienie określonego następstwa w postaci rzeczywiście zaistniałych obrażeń (w szczególności twarzoczaszki). Nie można zatem powiedzieć – jak chce tego pozwany, że to zachowanie powódki było wyłączną przyczyną naruszenia jej dóbr a w konsekwencji powstania szkody. Natomiast zakres odpowiedzialności pozwanego powinien być weryfikowany w oparciu o instytucję przyczynienia się poszkodowanego do powstania szkody.

W ocenie Sądu Okręgowego stopień winy powódki w spowodowaniu zdarzenia skutkującego uszczerbkiem na jej dobrach był znaczny. Powódka była świadoma zagrożenia, jakie niesie za sobą brak zapiętych pasów bezpieczeństwa. Powódka była osobą dostatecznie wykształconą, doświadczoną w podróżowaniu samochodem – także poza miastem. Rozwojowi tej świadomości towarzyszyły szeroko zakrojone kampanie medialne. W istocie zapięcie pasów bezpieczeństwa jest obowiązkiem obwarowanym sankcją o charakterze karnym – grzywną lub naganą. Dla podjęcia decyzji o obniżeniu odszkodowania konieczna jest także ocena stopnia zawinienia R. W.. W dniu wypadku panowały trudne warunki drogowe. R. W. nie zastosował się do zasady ruchu prawostronnego, zjechał na przeciwny pas jezdni. Zebrany w sprawie materiał dowodowy nie pozwala na ustalenie, dlaczego R. W. podjął decyzję o zmianie pasa ruchu. Zdaniem Sądu I instancji wina R. W. w aspekcie subiektywnym posiadała znacznie niższy stopień nasilenia niż wina powódki. Zebrane dowody nie pozwalają na przypisanie sprawcy wypadku brawury (jechał z prędkością ok. 50 km/h). Natomiast przyjęta przez niego technika jazdy okazała się nieprawidłowa, skoro doszło do zmiany pasa ruchu na przeciwny. Sąd miał także na uwadze to, że działania powódki w znacznie bardziej istotny sposób przyczyniły się do powstania doznanych przez powódkę obrażeń. Jak ustalono bowiem, gdyby powódka miała zapięte pasy, obrażenia jej ciała byłyby niewielkie, wymagające najwyżej kilkutygodniowego leczenia, bez trwałych następstw.

Sąd Okręgowy zważył ponadto, że na wysokość świadczenia odszkodowawczego winien mieć także wpływ fakt, że powódka podróżując samochodem korzystała z uprzejmości posiadacza pojazdu oraz kierowcy. Mając zatem na

uwadze silniejszy stopień zawinienia po stronie powódki niż sprawcy wypadku, znacząco większą wagę zachowania powódki dla powstania szkody w porównaniu z działaniem sprawcy oraz fakt przewozu z grzeczności, Sąd I instancji uznał za stosowne zmniejszyć wysokość należnego świadczenia odszkodowawczego o 80%. Zatem należne powódce świadczenie z tytułu zadośćuczynienia wynosi 60 000 zł. Powódka w postępowaniu likwidacyjnym pismem z dnia 25 lutego 2005 roku domagała się zapłaty kwoty 300 000 zł. Co do odsetek, to przepis art. 14 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...) zawiera modyfikację reguły wyznaczonej przepisem art. 455 k.c. stanowiąc, że zakład ubezpieczeń wypłaca odszkodowanie w terminie 30 dni licząc od dnia złożenia przez poszkodowanego lub uprawnionego zawiadomienia o szkodzie. W przypadku, gdyby wyjaśnienie w tym terminie okoliczności niezbędnych do ustalenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń albo wysokości odszkodowania okazało się niemożliwe, odszkodowanie wypłaca się w terminie 14 dni od dnia w którym przy zachowaniu należytej staranności wyjaśnienie tych okoliczności było możliwe, nie później jednak niż w terminie 90 dni od dnia złożenia zawiadomienia o szkodzie, chyba, że ustalenie odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń albo wysokości odszkodowania zależy od toczącego się postępowania karnego lub cywilnego. Pozwany nie wskazywał w niniejszym postępowaniu okoliczności uzasadniających wydłużenie terminu ustawowego. Zapłata powinna nastąpić według twierdzeń powódki do 31 marca 2005 roku. W dniu 25 maja 2005 roku zapłacono na rzecz powódki 20 000 zł. Należne odsetki za opóźnienie za okres od dnia 1 kwietnia 2005 roku do dnia 24 maja 2005 roku od kwoty 60 000 zł wynoszą 1176 zł, 16 gr. Dnia 16 lutego 2007 roku pozwany zapłacił na rzecz powódki 80 000 zł. Odsetki od kwoty 40 000 zł od dnia 24 maja 2005 roku do dnia 15 lutego 2007 roku wynoszą 8278,36 zł. Zapłacona kwota 100 000 zł pokryła zatem w całości zobowiązanie główne i odsetki.

W apelacji powódka zarzuciła niewyjaśnienie wszystkich okoliczności faktycznych istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy a w szczególności z jaką szybkością samochód marki (...), którym kierował R. W. wjechał pod ciągnik siodłowy (...), którym kierował P. R. oraz jaki wpływ miałyby ta szybkość na powstanie obrażeń ciała u powódki, przy założeniu, że miała ona zapięte pasy bezpieczeństwa ; naruszenie prawa materialnego przez błędną wykładnię przepisu art. 326 k.c. przez przyjęcie, że powódka swoim zachowaniem w większym stopniu przyczyniła się do powstania szkody w porównaniu z działaniem sprawcy oraz przez fakt, że korzystała z przewozu z grzeczności. W piśmie procesowym z dnia 27 stycznia 2014 roku powódka wskazała, że w istocie jej zarzut naruszenia prawa materialnego dotyczył błędnej wykładni przepisu art. 362 k.c. a nie art. 326 k.c. Wskazując na przytoczone podstawy apelacji powódka wnosiła o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi I instancji.

Sąd Apelacyjny zważył co następuje :

Apelacja powódki nie jest zasadna. Chybiony jest zarzut niewyjaśnienia wszystkich okoliczności faktycznych istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy a dotyczących prędkości z jaką poruszał się samochód marki (...), którym kierował R. W. w momencie zderzenia z ciągnikiem siodłowym marki (...) oraz wpływu tej prędkości na powstanie obrażeń ciała powódki przy założeniu, że miała ona zapięte pasy bezpieczeństwa. Ustalenia Sądu I instancji przedstawione w uzasadnieniu zaskarżonego orzeczenia opierały się na wnioskach wynikających z rekonstrukcji wypadku drogowego, zawartych w opinii łącznej biegłych sądowych : R. G. (biegły z zakresu technicznej i kryminalistycznej rekonstrukcji wypadków drogowych) oraz J. S. (biegły z zakresu medycyny sądowej). Sporządzając opinię biegli zapoznali się nie tylko z materiałem dowodowym zebrany w aktach niniejszej sprawy i w aktach postępowania likwidacyjnego, lecz również w aktach śledztwa prowadzonego przez Prokuraturę Rejonową w Tczewie oznaczonego sygnaturą Ds. 556/04 (str.3 opinii na k- 1384). Dokonując rekonstrukcji przebiegu wypadku biegli ustalili prędkości obu pojazdów uczestniczących w kolizji. Na podstawie zabezpieczonej na miejscu wypadku tarczy tachografu na której utrwalone były parametry ruchu samochodu ciężarowego ustalono, że rysik nanoszący na tarczę przebieg prędkości gwałtownie zmienił dotychczasowy ruch i przy prędkości 50 km/h utrwalili artefakt, który nie mógłby powstać przy normalnym ruchu pojazdu (str. 18 i 19 opinii na k- 1384). Dlatego też wskazano w opinii, że zgodnie z zapisem na tarczy tachografu prędkość zderzeniowa zespołu pojazdów ciągnika siodłowego marki (...) wynosiła ok. 50 km/h. Z kolei wykorzystując program komputerowy do symulacji wypadków drogowych biegli na podstawie analizy uszkodzeń obu samochodów, ich powypadkowych usytuowań oraz śladów udokumentowanych na drodze stwierdzili, że prędkości kolizyjne obu samochodów wynosiły ok. 50 km/h (str.21 opinii biegłych na k- 1384). Wykonując opinię zgodnie z zakreśloną

też dowodową biegli wykorzystując program komputerowy sporządzili symulację biomechaniczną – ruchu osób w pojeździe w przypadku, gdy pasażerki zajmujące miejsca na tylnej kanapie samochodu osobowego (...) używały i nie używały pasów bezpieczeństwa (str. 25-28 opinii biegłych na k- 1384). Na tej podstawie biegli sformułowali wniosek według którego w przypadku, gdyby powódka podróżowała prawidłowo przypięta pasem bezpieczeństwa, to na skutek zderzenia pojazdów jej ciało nie przemieściłoby się w takim zakresie, który doprowadziłby do uderzenia w elementy wnętrza pojazdu a oczekiwanymi obrażeniami u powódki, która siedziała najdalej od miejsca zderzenia w zupełnie niezdeformowanej części kabiny byłyby skutki przeciążeń działających na kręgosłup, najpewniej bez zmian kostnych z dolegliwościami bólowymi utrudniającymi pracę, mogącymi utrzymywać się kilka tygodni, bez trwałego uszczerbku na zdrowiu (str. 35 opinii biegłych na k- 1384). Nie można zatem podzielić poglądu powódki zawartego w uzasadnieniu apelacji co do spekulacji myślowych obu biegłych pozbawionych konkretnych dowodów, skoro analizowali oni dowody zebrane w toku postępowania karnego (tarcza tachografu, uszkodzenia samochodów, ich powypadkowe usytuowania, ślady udokumentowane na drodze, biomechaniczne symulacje ruchu osób w pojeździe dokonywane przy pomocy specjalistycznego programu komputerowego).

Chybiony jest także zarzut naruszenia prawa materialnego przez błędną wykładnię przepisu art. 362 k.c. i w rezultacie przyjęcie, że powódka swoim zachowaniem w większym stopniu przyczyniła się do powstania szkody w porównaniu z działaniem sprawcy oraz przez fakt, że korzystała z przewozu z grzeczności. Wprawdzie Sąd I instancji nie przedstawił w uzasadnieniu zaskarżonego orzeczenia argumentów, które pozwoliłyby ocenić przyczyny zaliczenia do okoliczności wpływających na zmniejszenie obowiązku naprawienia szkody przez pozwanego przewozu z grzeczności, jednakże pozostałe argumenty wskazane przez Sąd Okręgowy dotyczące stopnia winy kierującego samochodem osobowym i powódki w kontekście innych jeszcze faktów wynikających z opinii biegłych dają podstawę do przyjęcia, że ocena dotycząca 80% przyczynienia się powódki do powstania szkody nie była dowolna. Zebrany w toku postępowania karnego oraz podczas niniejszego procesu materiał dowodowy nie pozwala na ustalenie przyczyn dla których R. W. na łuku drogi nagle zjechał na przeciwny pas jezdni a takie zachowanie, niezgodne z zasadą ruchu prawostronnego wynikającą z przepisu art. 16 ust.1 i 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U. 2012, poz. 1137 ze zm.) usprawiedliwia zarzut zawinionego zachowania kierowcy samochodu osobowego wynikającego z niezachowania prawidłowej techniki jazdy na łuku drogi. Zgodzić się także należy z oceną Sądu I instancji, że stopień winy powódki w spowodowaniu uszczerbku na jej dobrach był znaczny. Jako osoba wykształcona, posiadająca doświadczenie w podróżowaniu samochodem powinna liczyć się z możliwymi konsekwencjami rezygnacji z zapięcia pasów bezpieczeństwa. Takie zachowanie nie miało wprawdzie wpływu na spowodowanie wypadku drogowego (zderzenie pojazdów), lecz przyczyniło się do powstania szkody na osobie powódki w sposób znacznie bardziej istotny niż zachowanie kierowcy samochodu osobowego, który spowodował wypadek. Z opinii biegłych wynikało bowiem, że w chwili wypadku powódka siedziała najdalej od miejsca zderzenia, w zupełnie niezdeformowanej części kabiny. W takiej sytuacji, gdyby podróżowała zapięta pasami bezpieczeństwa oczekiwanymi obrażeniami byłyby powierzchowne stłuczenia powłok ciała na przebiegu pasów a najpoważniejszymi oczekiwanymi obrażeniami byłyby skutki przeciążeń działających na kręgosłup najpewniej bez zmian kostnych, z dolegliwościami bólowymi utrudniającymi pracę, mogącymi utrzymywać się kilka tygodni, bez trwałego uszczerbku na zdrowiu (opinia biegłych str. 35 – k- 1384). Porównanie opisanych już wcześniej obrażeń ciała powódki powstałych wskutek wypadku, w sytuacji , gdy podróżowała bez zapiętych pasów bezpieczeństwa i ich skutków powodujących brak możliwości samodzielnego funkcjonowania, z obrażeniami oczekiwanymi przez biegłych w sytuacji, gdyby powódka zapięła pasy bezpieczeństwa potwierdza, że ocena Sądu I instancji co do 80% przyczynienia się powódki do powstania szkody jest logiczna i uzasadniona.

Mając na uwadze przytoczone okoliczności Sąd Apelacyjny, na podstawie przepisu art. 385 k.c. oddalił apelację powódki.