

Sygn. akt I ACa 235/17

I ACz 321/17

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 18 kwietnia 2018 r.

Sąd Apelacyjny w Łodzi I Wydział Cywilny w składzie:

Przewodnicząca: SSA Bożena Wiklak (spr.)

Sędziowie: SA Małgorzata Stanek

SO (del.) Jarosław Pejta

Protokolant: sekretarz sądowy Paulina Działońska

po rozpoznaniu w dniu 18 kwietnia 2018 r. w Łodzi na rozprawie

sprawy z powództwa E. K. i M. J.

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

o zapłatę

na skutek apelacji powódek

od wyroku Sądu Okręgowego w Łodzi

z dnia 14 grudnia 2016 r. sygn. akt II C 1078/13

i zażalenia pozwanego na postanowienie zawarte w punkcie 2 tego wyroku

1. **oddala apelację i zażalenie;**

2. **zasądza od (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą**

w W. na rzecz E. K. i M. J. solidarnie kwotę 1.107 (tysiąc sto siedem) zł brutto tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego w postępowaniu zażaleniowym;

3. **nie obciąża powódek obowiązkiem zwrotu stronie pozwanej kosztów zastępstwa procesowego w postępowaniu apelacyjnym;**

4. **przyznaje i nakazuje wypłacić ze Skarbu Państwa – Sądu Okręgowego w Łodzi na rzecz adwokat A. P. kwotę 13.284,00 (trzynaście tysięcy dwieście osiemdziesiąt cztery) zł brutto tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego udzielonego powódkom w postępowaniu apelacyjnym.**

Sygn. akt I ACa 235/17

UZASADNIENIE

Pozwem skierowanym przeciwko (...) S.A. w W. E. K. i M. J. wniosły o zasądzenie zadośćuczynienia, odszkodowania oraz renty w związku ze śmiercią P. J. - konkubenta E. K. i ojca małoletniej M. J..

Pozwany wniósł o oddalenie zawierającego je powództwa.

Zaskarżonym wyrokiem z dnia 14 grudnia 2016 r. Sąd Okręgowy w Łodzi oddalił powództwo (pkt 1), nie obciążył powódek kosztami postępowania (pkt 2), a także przyznał wynagrodzenie pełnomocnikowi reprezentującemu powódki z urzędu (pkt 3).

Powyższe rozstrzygnięcie zostało wydane na podstawie ustaleń, z których wynikało, że w dniu 11 sierpnia 2010 r. ok. godz. 21.30, w Ł. na skrzyżowaniu ulic (...) doszło do wypadku komunikacyjnego, w wyniku którego śmierć poniósł P. J. - konkubent E. K. i ojciec małoletniej M. J., urodzonej w dniu (...)

M. W. - kierująca samochodem marki O. (...) o nr. rej. (...), jadąc ulicą (...) z kierunku zachodniego w kierunku wschodnim, wykonując manewr skrętu w lewo w kierunku miejscowości S. zderzyła się z P. J., jadącym motocyklem marki H. (...) o nr. rej. (...) ulicą (...) od miejscowości S. w kierunku zachodnim na wprost przez skrzyżowanie z ulicą (...).

M. W., zamierzając skręcić na skrzyżowaniu w lewo, włączyła lewy kierunkowskaz i po dojechaniu do skrzyżowania zatrzymała się, a następnie po upewnieniu się, że z naprzeciwka nie nadjeżdżają inne pojazdy, na I biegu rozpoczęła manewr skrętu w lewo w ulicę (...) z prędkością ok. 10 km/h. W samochodzie O. (...) były włączone światła mijania. Widoczność w zasięgu świateł mijania była dobra. Samochód O. (...) wykonywał skręt po łuku od osi jezdni w kierunku wylotu ulicy (...); nie ścinał zakrętu, ponieważ na ulicy (...) znajdował się zamierzający skręcić w prawo samochód marki O. (...), kierowany przez W. J. (1).

M. W. nie zdążyła zakończyć manewru skrętu w lewo i zjechać ze skrzyżowania. W momencie, gdy samochód znajdował się już na jezdni ulicy (...), kierująca zauważyła światła z prawej strony, poczuła uderzenie w tył samochodu i usłyszała huk.

Motocykl poruszał się z prędkością ok. 120 km/h przy dopuszczalnej na tym odcinku drogi - 50 km/h.

Bezpośrednio przed zdarzeniem kierujący motocyklem hamował.

O samochód O. (...) uderzyło ciało motocyklisty. Motocykl przewrócił się, tarł o ziemię iskrząc i ślizgał się po asfalcie. Po zdarzeniu kierujący motocyklem leżał na jezdni na środku skrzyżowania, motocykl natomiast znajdował się daleko od miejsca wypadku.

Do uderzenia w samochód doszło tylko przez motocyklistę, którego ciało oddzieliło się od jednoślada najprawdopodobniej w wyniku podjętych manewrów obronnych. Sam motocykl nie posiadał uszkodzeń wskazujących na kontakt kolizyjny z O..

Zarówno M. W. jak i P. J. nie byli pod wpływem alkoholu ani innych środków odurzających.

W momencie zdarzenia drogą nie poruszały się inne pojazdy. Na miejsce zdarzenia po ok. 1 minucie od wypadku dojechał drugi motocyklista - A. R. - znajomy P. J..

Uszkodzenia O. obejmowały jego prawy bok od tylnej części drzwi do środkowej części tylnego błotnika. Rozbiciu uległa prawa tylna szyba, zniszczeniu uległa krata wlotu powietrza oraz wgnieciony został prawy próg samochodu. Uszkodzenia motocykla obejmowały jego prawy bok oraz tył. Uszkodzenia boku powstały na skutek sunięcia po podłożu drogi oraz trawiastego pobocza, natomiast tylna część uległa uszkodzeniu w wyniku kontaktu ze słupem latarni ulicznej.

Długość śladu hamowania motocykla na jezdni ulicy (...) wynosiła 19,2 m. Długość tego śladu oraz jego prostolinijny przebieg wskazywały, że jednoślada był hamowany obydwoma kołami. Koniec śladu znajdował się w odległości ok. 21 m od miejsca wypadku.

W momencie wypadku było sucho, nie padał deszcz. Widoczność jak na tę porę dnia była dobra.

Wzdłuż ulicy (...) postawiony był rząd ulicznych latarni, które oświetlały obszar skrzyżowania światłem sodowym, jednakże nie dawały one pola widzenia dalej na drogę.

Ulica (...) w pobliżu skrzyżowania z ulicą (...) nie przebiega płasko. Dla kierunku O. droga początkowo wznosiła się pod kątem ok. 4%, a następnie opadała za szczytem ze spadkiem równym 2%. Szczyt wzniesienia znajduje się około 55 metrów od skrzyżowania. Taka topografia terenu sprawia, że dla samochodów skręcających w taki sposób, jaki realizowany był przez kierującą O., pojazdy nadjeżdżające z przeciwka nie są widoczne do momentu wyjechania zza szczytu wzniesienia.

W chwili podejmowania decyzji o skręcie w lewo kierująca nie widziała motocykla. Ruszyła z miejsca zanim jeszcze światła motocykla pojawiły się na szczycie wzniesienia. Światła motocykla nie widział także znajdujący w tej samej chwili na skrzyżowaniu kierujący O. (...) W. J. (1).

Nawet gdyby światła motocykla stały się widoczne, kierująca mogłaby podjąć próbę oszacowania jego prędkości, jednakże w warunkach nocnych, przy jedynym punkcie odniesienia, jakim jest pojedynczy reflektor przedni motocykla nie jest możliwe dokonanie właściwej oceny w tym zakresie. M. W. nie byłaby w stanie przewidzieć, że motocyklista porusza się z prędkością wyższą niż dozwolona, dlatego nie zareagowała na stan zagrożenia.

Gdyby nawet przyjąć, że poświata albo luna wywołana przez światła nadjeżdżającego motocykla była widoczna na linii widnokręgu, nie byłoby to powodem do zaniechania skrętu w lewo przez M. W.. Zakładając, że prędkość motocykla odpowiada dopuszczalnej, nie miała ona powodów przypuszczać, że nie zdąży opuścić skrzyżowania. Odległość dzieląca szczyt wzniesienia od skrzyżowania przy prawidłowym zachowaniu się innych uczestników ruchu drogowego pozwalała bowiem na bezpieczne rozpoczęcie i pełne wykonanie manewru skrętu.

Dla jazdy motocykla z prędkością dozwoloną 50 km/h do wypadku nie doszłoby nawet w przypadku braku hamowania przez kierowcę motocykla, ponieważ w chwili dojazdu do miejsca kolizji samochód opuściłby zagrożony pas ruchu.

Odległość, z której możliwe było dostrzeżenie światła nadjeżdżającego z przeciwka pojazdu z miejsca rozpoczęcia manewru skręcania przez kierującą O. wynosiła około 120 m. Przy prędkości motocykla równej 118 km/h czas przejazdu odcinka, od którego można było dostrzec światła motocykla do miejsca wypadku oscyluje w granicach 3,5 – 4 sekund.

Na czas dojazdu motocykla do miejsca wypadku składał się czas sunięcia motocyklisty po jezdni, czas hamowania motocykla oraz czas narostu opóźnienia. Łączny czas ruchu motocyklisty, gdy spostrzegł niebezpieczeństwo i rozpoczął hamowanie wynosił 1,5 sekundy. Odległość dzieląca motocyklistę od O. wynosiła łącznie 115 m. Gdyby P. J. poruszał się z prędkością dopuszczalną 50 km/h (13,9 m/s), czas dojazdu do skrzyżowania wynosiłby 8,3 s.

Przejechana przez O. droga byłaby równa 23 m, a zatem samochód M. W. zdążyłby opuścić skrzyżowanie zanim znalazłby się na nim motocykl.

Przy zachowaniu dozwolonej prędkości odległość rzędu 115-120 m jest wystarczająca, aby można było bezpiecznie dokończyć manewr skrętu i opuścić skrzyżowanie.

Decyzja kierowcy o wycofaniu się z rozpoczętego manewru trwa dłużej niż sam manewr i niesie za sobą większe zagrożenie niż jego kontynuowanie.

Przyjęcie założenia, że kierująca O. (...) miała możliwość uniknięcia wypadku – gdyby zaniechała wykonania skrętu w lewo i zatrzymała się na jezdni jest wadliwe. Gdyby bowiem każdy uczestnik ruchu wstrzymywał się w opisanej sytuacji z wykonaniem planowanych działań z obawy o ewentualny kontakt z innym użytkownikiem drogi, ruch zostałby sparaliżowany.

Zachowanie i taktyka jazdy kierującej O. były prawidłowe. Nie można mówić, że popełniła ona błąd w taktyce i technice jazdy poprzez zajechanie drogi motocykliście. M. W. zachowała szczególną ostrożność zbliżając się do skrzyżowania, najpierw zatrzymała swój samochód celem ustąpienia przejazdu pojazdowi jadącemu na wprost, a następnie wobec braku w polu widzenia innych użytkowników, rozpoczęła manewr skrętu w lewo. Odległość dzieląca ją od motocykla była na tyle duża, że mogła realizować go bez stworzenia sytuacji zagrożenia.

Bezpośrednią i wyłączną przyczyną wypadku było zachowanie kierującego motocyklem P. J., który rażąco przekroczył prędkość dopuszczalną na odcinku drogi, na której doszło do wypadku. Uniemożliwiło to M. W. zakończenie manewru i zjechanie ze skrzyżowania. Widząc sytuację zagrożenia motocyklista podjął działania obronne kładąc motocykl, ale wobec zbyt małej odległości dzielącej go od samochodu doszło do uderzenia ciałem w bok samochodu. Gdyby motocyklista jechał z prędkością dozwoloną, to O. (...) opuściłby skrzyżowanie i do wypadku by nie doszło.

W sprawie przedmiotowego wypadku było prowadzone postępowanie przygotowawcze pod sygn. akt 3 Ds 800/10 Prokuratury Rejonowej Ł. w Ł..

Postanowieniem z dnia 14 października 2010 r. na podstawie art. 17 § 1 pkt 2 k.p.k. zostało ono umorzone wobec braku znamion czynu zabronionego.

Po rozpoznaniu zażalenia rodziny zmarłego P. J. postanowienie to zostało utrzymane w mocy przez Sąd Rejonowy dla Łodzi – Śródmieścia w Ł. w sprawie VI Kp 602/10.

W dniu 31 maja 2013 r. pełnomocnik małoletniej powódki M. J. złożył wniosek o podjęcie umorzonego postępowania, na skutek czego Prokurator wydał decyzję o powołaniu kolejnego biegłego z zakresu techniki samochodowej i ruchu drogowego celem przeprowadzenia analizy przestrzenno – ruchowej przedmiotowego wypadku i wypowiedzenia się czy M. B. (1) miała możliwość uniknięcia wypadku oraz z jaką prędkością poruszał się kierujący motocyklem P. J..

Ostatecznie postępowanie nie zostało podjęte.

Przed śmiercią P. J. kupił dom z działką, w którym zamieszkał wraz z E. K.. Na zakup domu zaciągnął kredyt w Banku (...) S.A. Dom ten obciążony jest hipoteką zwykłą na rzecz banku na sumę 160.000 zł oraz kaucyjną do wysokości 160.000 zł na zabezpieczenie odsetek. Zmarły posiadał polisę na życie na 25% wartości kredytu i po jego śmierci bank przejął świadczenie ubezpieczeniowe zaliczając wypłaconą przez ubezpieczyciela kwotę 40.000 zł na częściową spłatę kredytu hipotecznego. M. J. jako jedyna spadkobierczyni ustawowa P. J. odziedziczyła ww. nieruchomości i została obciążona obowiązkiem spłaty pozostałej części kredytu.

Wyrokiem z dnia 26 kwietnia 2013 r., sygn. akt II C 1804/12, Sąd Okręgowy w Łodzi zasądził od M. J. na rzecz Banku (...) S.A. kwotę 120.086,50 zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 22 października 2012 r. do dnia zapłaty.

E. K. zawarła z bankiem porozumienie, na mocy którego wierzyciel rozłożył spłatę zadłużenia objętego powyższym wyrokiem na miesięczne raty w wysokości 417 zł, płatne przez okres kolejnych 24 lat.

P. J. i E. K. prowadzili wspólne gospodarstwo domowe. Mieszkali razem w domu zakupionym na kredyt, który następnie wspólnie remontowali i meblowali.

Decyzją ZUS w Ł. przyznano M. J. od dnia 1 lipca 2011 r. rentę rodzinną w wysokości 920 zł. Świadczenie zostało przyznane do 31 grudnia 2026 r.

P. J. od dnia 2 stycznia 2006 r. był zatrudniony w firmie (...) sp. z o.o. w W. na stanowisku przedstawiciela handlowego. W okresie ostatnich 6 miesięcy przed śmiercią zarabiał miesięcznie średnio 2.560 zł netto.

E. K. również pracowała, lecz w czasie ciąży przebywała na zwolnieniu lekarskim. Po urlopie macierzyńskim pracodawca nie przedłużył jej umowy o pracę. Od śmierci P. J. powódka nie podjęła pracy. Jest zarejestrowana w Urzędzie Pracy jako osoba bezrobotna bez prawa do zasiłku.

Po śmierci P. J. powódka przeprowadziła dalszy remont domu. Pieniądze na ten cel (43.000 zł) miała ze sprzedaży udziałów M. J. we współwłasności nieruchomości przy ul. (...). M. J. obecnie uczęszcza do przedszkola. Często choruje. E. K. korzysta z porad psychologa przy Miejskim Ośrodku Pomocy Społecznej w Z.. Źródłem utrzymania powódek jest renta rodzinna M. J. w wysokości 920 zł, zasiłek rodzinny w kwocie 77 zł, dodatek dla matki samotnie wychowującej dziecko – 170 zł oraz świadczenie z programu „500+”.

Sąd Okręgowy w świetle poczynionych ustaleń doszedł do wniosku, że została spełniona przesłanka egzoneracyjna w postaci wyłącznej winy poszkodowanego, wyłączająca przewidzianą w art. 435 k.c. w zw. z art. 436

§ 1 k.c. odpowiedzialność kierującej pojazdem M. B. (1),

a przez to pozwanego ubezpieczyciela, w związku z czym nie znalazł podstaw do choćby częściowego uwzględnienia powództwa. Powyższy wniosek Sąd Okręgowy wywiódł z wydanych w sprawie opinii biegłego ds. ruchu drogowego, które

nie pozostawiały wątpliwości co do tego, że jedyną przyczyną powstania

szkody było zachowanie kierującego motocyklem - P. J., tj. rażące przekroczenie dopuszczalnej prędkości.

Jednocześnie Sąd Okręgowy nie podzielił zarzutów powódek co do zachowania i taktyki jazdy M. B. (1), która została oceniona przez biegłego jako odpowiadająca przepisom ruchu drogowego i całkowicie prawidłowa w zaistniałych w chwili zdarzenia warunkach. Kierująca zachowała bowiem szczególną ostrożność zbliżając się do skrzyżowania, najpierw zatrzymała swój samochód celem ustąpienia przejazdu pojazdom jadącym na wprost (o czym świadczy ustawienie dźwigni zmiany biegów na I biegu, opisane w protokole oględzin pojazdu), a następnie wobec braku w polu widzenia innych użytkowników rozpoczęła manewr skrętu w lewo. Brak widoczności motocykla oraz odległość dzieląca ją od motocykla była na tyle duża, że mogła realizować go bez stworzenia sytuacji zagrożenia. Dla jazdy motocykla z prędkością dozwoloną 50 km/h do wypadku w ogóle by nie doszło, nawet w przypadku braku hamowania przez kierowcę motocykla, ponieważ w chwili dojazdu do miejsca kolizji samochód opuściłby zagrożony pas ruchu.

Sąd Okręgowy wykluczył również tezę, że kierująca pojazdem miała możliwość uniknięcia wypadku, gdyby zaniechała skrętu w lewo i zatrzymała się na jezdni, zważywszy na to, że takie oczekiwanie nie było w zaistniałych okolicznościach uzasadnione, zwłaszcza gdy w polu widzenia kierującej nie

było innego uczestnika ruchu, któremu należałoby ustąpić pierwszeństwa

(w momencie rozpoczęcia manewru skrętu w lewo ani motocykl, ani jego światła nie były widoczne dla uczestników ruchu drogowego, którzy znajdowali się

w tym miejscu – ani dla M. B., ani dla W. J.). Tymczasem trudno oczekiwać od uczestnika ruchu, że w takiej sytuacji będzie stał na pustej drodze, realizując powoływana przez powódki zasadę ograniczonego zaufania.

Z uwagi na to, że wynik niniejszej sprawy był uzależniony od przeprowadzenia dowodów wymagających wiadomości specjalnych oraz ze względu trudną sytuację materialną powódek, korzystając z regulacji zawartej w art. 102 k.p.c., Sąd Okręgowy odstąpił od obciążania ich kosztami procesu.

Powyższy wyrok w zakresie pkt. 1 został zaskarżony apelacją powódek, które zarzuciły:

1. naruszenie przepisów prawa materialnego, tj.:

- art. 435 k.c. w zw. z art. 436 § 1 k.c. poprzez niewłaściwe zastosowanie polegające na błędnym uznaniu i przyjęciu, że w przedmiotowej sprawie odpowiedzialność pozwanego została wyłączona z uwagi na wystąpienie przesłanki egzoneracyjnej w postaci wyłącznej winy poszkodowanego, wyłączającej odpowiedzialność na zasadzie ryzyka, w sytuacji, gdy zachowanie poszkodowanego nie może być uznane za jedyną - wyłączną przyczynę zaistniałego zdarzenia drogowego, bowiem w adekwatnym związku przyczynowo skutkowym z zaistniałą szkodą pozostają również: ruch samochodu O. (...), który objęty był ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego w pozwanym zakładzie ubezpieczeń, jak i warunki drogowe, w szczególności ukształtowanie terenu znacznie utrudniające widoczność oraz pora nocna,

- art. 25 ust. 1 w zw. z art. 2 pkt. 23 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym poprzez błędną wykładnię podstawowych zasad ruchu drogowego - zasady pierwszeństwa i ograniczonego zaufania oraz ich niewłaściwe zastosowanie polegające na czynieniu założeń, że kierująca O. (...) mogła zakładać, że prędkość motocykla odpowiada dopuszczalnej na danym odcinku drogi, a zatem w tym wypadku nie miała ona powodów by przypuszczać, że nie uda jej się ukończyć manewru w sytuacji, gdy kierująca powinna była zachować szczególną ostrożność i w sytuacji utrudnionych warunków obserwacji, zmierzch, ukształtowanie terenu powinna była wydłużyć jej czas by możliwym było dokonanie oceny prędkości, z jaką porusza się nadjeżdżający pojazd,

2. naruszenie przepisów postępowania, które miało istotny wpływ na wynik sprawy, tj.:

- art. 233 k.p.c. poprzez przekroczenie granic swobodnej oceny materiału dowodowego polegające na dokonaniu ustaleń w oparciu o zebrany materiał dowodowy w sposób naruszający zasady logiki i doświadczenia życiowego, co spowodowało błędy w ustaleniach faktycznych i wadliwe przyjęcie, że:

a) kierująca samochodem O. w sposób należyty obserwowała sytuację na drodze, choć wskazywała, że nie widziała motocyklisty, ani też świateł zbliżającego się pojazdu, podczas gdy zgodnie z opinią biegłego analizującego przebieg zdarzenia drogowego w momencie podejmowania manewru skrętu

w lewo przez kierującą i ruszania łuna światła motocykla powinna znajdować się w polu widzenia kierującej,

b) brak widoczności motocykla w momencie podejmowania manewru skrętu przez kierującą potwierdza fakt, że świadek W. J. (1) również nie widział świateł motocykla w sytuacji, gdy zebrany materiał dowodowy w postaci zeznań świadka W. J. (1), R. J., zdjęć wykonanych przez policję na miejscu zdarzenia oraz zeznania kierującej O. wykluczają, by pojazd świadka znajdował się w momencie zdarzenia w takim miejscu na skrzyżowaniu, które umożliwiałyby świadkowi widoczność na pas ruchu, którym poruszał się poszkodowany,

c) zeznania świadka W. J. (1) dotyczące hamowania drugiego motocyklisty - A. R. pozostają w sferze przypuszczeń świadka i odmówienie im wiarygodności tylko ze względu na fakt, że świadek znajdował się w tym momencie przy poszkodowanym i próbował udzielać mu pomocy,

d) udowodniony został fakt hamowania przez poszkodowanego w oparciu o zeznania świadka W. J. (1), podczas gdy świadek wyraźnie wskazywał, że nie widział nadjeżdżającego motocykla ani też momentu wypadku i w żadnym razie nie potwierdził, żeby poszkodowany hamował, a powołane na tę okoliczność zeznania świadka (zapis e-protokołu k. 244 - adnotacja 00:08:57 k. 241 verte) odnoszą się nie do hamowania poszkodowanego a drugiego motocyklisty,

e) kierująca O. nie ścinała skrzyżowania, a poruszała się po szerszym łuku z uwagi na znajdujący się na ulicy (...) samochód O. (...) świadka W. J. (1) w sytuacji, gdy czynienie takiego założenia pozostaje w sprzeczności z zeznaniami kierującej, która wskazywała, że nie widziała żadnego pojazdu, który wyjeżdżał z ulicy (...), a co więcej z pominiętymi wskazaniem świadka R. J., która zeznała, że w pierwszej kolejności widziała światła pojazdu kierującej O. (...) M. W. wjeżdżającego w ulicę (...), co wskazuje, że ukazujący się w ich polu widzenia pojazd znajdował się już w trakcie manewru skrętu, co tym samym może świadczyć o ścięciu zakrętu,

- art. 286 k.p.c. poprzez niezasadne oddalenie wniosku dowodowego o powołanie innego biegłego w sytuacji, gdy biegły nie odniósł się do formułowanych przez stronę powodową zastrzeżeń i uwag, a także wskazywanych wadliwości sporządzonej przez biegłego sądowego opinii,

- art. 316 k.p.c. zaniechanie wnikliwej oceny zgromadzonego materiału dowodowego i pominięcie przy dokonywaniu jego oceny oraz wskazywaniu ustaleń faktycznych dowodów w postaci dokumentacji zdjęciowej wykonanej na miejscu zdarzenia przez techników policyjnych, z której wynika obiektywnie, że niemożliwym jest, by pojazd, którym poruszali się małżonkowie J. znajdował się w chwili wypadku na skrzyżowaniu, bowiem powypadkowe położenie samochodu O. (...) uniemożliwiało przyjęcie takiego ustalenia.

W konkluzji skarżące wniosły o zmianę zaskarżonego wyroku zgodnie z treścią oddalonego powództwa, ewentualnie zaś o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi I instancji, jak również o zwrot kosztów pomocy prawnej udzielonej powódkom z urzędu w postępowaniu apelacyjnym.

Sąd Apelacyjny dodatkowo ustalił, co następuje:

Prędkość motocykla marki H. kierowanego przez P. J. przed wypadkiem wynosiła nie mniej niż 100 – 115 km/h i o co najmniej 100% przekraczała dopuszczalną prędkość w miejscu zdarzenia.

Gdyby kierujący motocyklem poruszał się przed wypadkiem z prędkością dopuszczalną, to miałby możliwość wyhamowania i zatrzymania się przed miejscem, gdzie doszło do kolizji. Nawet nie musiałby wówczas podejmować manewru gwałtownego hamowania, ponieważ samochód marki O. (...) zdążyłby zjechać z jego toru jazdy jeszcze przed momentem dojechania do miejsca, gdzie miałyby się przeciąć ich tory ruchu.

Zachowanie P. J., tj. jazda z nadmierną prędkością, miała wpływ na zaistnienie przedmiotowego wypadku drogowego niezależnie od zachowania się na drodze kierującej samochodem marki O. (...).

Ze względu na ukształtowanie terenu w miejscu wypadku jego uczestnicy mieli możliwość wzajemnej obserwacji swoich pojazdów (światła reflektorów) dopiero z odległości ok. 120 m. P. tych światła są widoczne z większych odległości, ale wówczas nie widać pojazdów ani reflektorów i nie mogą być realną przesłanką do zaniechania skrętu w ulicę (...).

Jeżeli kierująca samochodem marki O. (...) zatrzymałaby się na skrzyżowaniu ulic przed skrętem w lewo, to w momencie podejmowania przez nią decyzji o wykonaniu tego skrętu (w czasie około 1 sekundy przed momentem rozpoczynania manewru wjazdu na ulicę (...)) nie miałaby możliwości zauważenia światła reflektora motocykla marki H.. Mogła ewentualnie mieć możliwość zauważenia poświaty od jego światła. W momencie rozpoczynania już efektywnego manewru skrętu w lewo przez kierującą samochodem mogła ewentualnie zaistnieć możliwość zauważenia światła reflektora motocykla, ale wówczas kierująca samochodem mogła być już skupiona na wykonywaniu swojego manewru skrętu w lewo i mogła mieć wzrok skierowany w stronę ulicy (...). Ponadto mogła wówczas liczyć na to, że pojazd nadjeżdżający z przeciwną porusza się z prędkością dopuszczalną.

W takiej sytuacji drogowej nie można stwierdzić, aby zachowanie się na drodze kierującej samochodem marki O. (...) mogło mieć wpływ na zaistnienie przedmiotowego wypadku drogowego.

Miejsce przecinania się osi jezdni ulicy (...) i ulicy (...) znajduje się w odległości około 47,5 m przed (...), patrząc w kierunku zachodnim. Z przeprowadzonej analizy wypadku wynika, że kierująca samochodem marki O. (...) podczas skrętu w lewo nie wykonała tzw. ścięcia zakrętu. Jeżeli kierująca wykonałaby taki manewr, to skróciłaby drogę i czas jej przejazdu, co mogłoby mieć wpływ na określanie wzajemnej odległości uczestników zdarzenia w momencie rozpoczynania przez kierującą swojego manewru.

Ze względu na to, że podczas oględzin samochodu marki O. (...) na miejscu wypadku w jego skrzyni biegów był włączony I bieg, bardziej prawdopodobna jest wersja, że kierująca tym samochodem zatrzymała swój pojazd na skrzyżowaniu przed wykonaniem skrętu w lewo. W sprawie nie można jednoznacznie i kategorycznie stwierdzić, czy ślad hamowania ujawniony na jezdni ulicy (...) pochodził od motocykla kierowanego przez P. J., czy od innego, np. od motocykla kierowanego przez A. R..

(pisemna opinia biegłego z zakresu badań przyczyn wypadków drogowych mgr. inż. P. W. – k. 591 – 614 oraz jego ustna opinia uzupełniająca – k. 642 – 642 verte).

Sąd Apelacyjny zważył, co następuje:

Wywiedziona w tej sprawie apelacja nie dostarczyła argumentów czy to natury materialnoprawnej, czy też procesowej, mogących wpłynąć na zmianę oceny dochodzonych przez powódki roszczeń.

W szczególności żaden z zawartych w niej zarzutów nie uzasadniał stwierdzenia, że Sąd Okręgowy uwzględnił powództwo bez rozpoznania istoty sporu, a jedynie wówczas uzasadnione byłoby uchylene zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy temu Sądowi do ponownego rozpoznania. Do skutku tego nie mogły doprowadzić zgłoszone zastrzeżenia co do kompletności zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego i należytego wyjaśnienia okoliczności kluczowych dla jej rozstrzygnięcia. Sąd Apelacyjny ostatecznie opowiedział się za potrzebą pozyskania dalszych wiadomości specjalnych służących ponownemu rozważeniu warunków towarzyszących przedmiotowemu wypadkowi, w tym zachowania jego uczestników. Sąd Apelacyjny zlecił sporządzenie opinii według tezy dowodowej określonej postanowieniem z dnia 17 października 2017 r., uwzględniając podnoszone przez powódki uwagi skupione wokół zagadnienia sposobu wykonania przez kierującą pojazdem marki O. (...) skrętu w ulicę (...) z ulicy (...) – głównie tego czy kierująca zatrzymała samochód przed tym manewrem, czy jedynie zredukowała prędkość, a także czy ścięła zakręt, co miało rzutować na możliwość dostrzeżenia nadjeżdżającego motocyklem P. J., a z drugiej strony sposobu poruszania się motocyklisty - przede wszystkim osiągniętej przez niego prędkości i ewentualnego hamowania. Zdaniem skarżących kwestie te nie zostały poddane należytej analizie przez biegłego A. S., który nie przedstawił wszystkich wariantów możliwego przebiegu przedmiotowego zdarzenia drogowego, podczas gdy jeden z nich – zakładający, że nie tylko kierujący motocyklem, ale i kierująca samochodem naruszyła przepisy ruchu drogowego, wykluczał uznanie wyłącznej winy poszkodowanego, a tym samym oddalenie powództwa.

Ze względu na to, że biegły P. W., sporządzając opinię w wykonaniu powyższego postanowienia, odniósł się do sformułowanych przez powódki uwag, a jego opinia nie była przez powódki kwestionowana, zawarty w apelacji zarzut naruszenia art. 286 k.p.c. poprzez niezasadne oddalenie wniosku dowodowego powódek o powołanie innego biegłego stał się automatycznie bezprzedmiotowy.

Treść opinii wydanej w postępowaniu apelacyjnym przez biegłego P. W., oddziałując na kształt zgromadzonego materiału dowodowego, a przez to na ustalenia faktyczne tej sprawy, determinowała ocenę zarzutu dotyczącego naruszenia rygorów art. 233 § 1 k.p.c. Jego przejawów skarżące upatrywały w wadliwym przyjęciu, że kierująca samochodem marki O. (...) w sposób należyty obserwowała sytuację na drodze, wykonała skręt w ulicę (...) po szerokim

luku i w panujących wówczas warunkach nie była w stanie dostrzec kierującego motocyklem P. J., jak również, że zabezpieczony na miejscu zdarzenia ślad hamowania pochodził właśnie od tego motocykla.

Kwestionowanie oceny dowodów w ramach tego rodzaju zarzutu nie może polegać na zaprezentowaniu własnych, korzystnych dla skarżącego ustaleń stanu faktycznego sprawy, dokonanych na podstawie własnej, korzystnej dla skarżącego oceny materiału dowodowego. Wymaga się za to wykazania, że

sąd uchybił wiodącym regułom służącym ocenie wiarygodności i mocy poszczególnych dowodów, tj. regułom logicznego myślenia, doświadczenia życiowego i właściwego kojarzenia faktów (wyrok SN z dnia 16 grudnia 2005 r., sygn. akt III CK 314/O5), bowiem tylko to może być przeciwstawione uprawnieniu sądu do dokonywania swobodnej oceny dowodów, o jakiej mowa

w art. 233 § 1 k.p.c. Jeśli z materiału dowodowego sąd wyprowadza wnioski logicznie poprawne i zgodne z doświadczeniem życiowym, to ocena sądu nie narusza reguł swobodnej oceny dowodów i musi się ostać, choćby w równym stopniu, na podstawie tego materiału dawały się wysnuć wnioski odmienne. Jedynie wówczas, gdy dostrzegalny jest brak logiki w wysnuwaniu wniosków ze zgromadzonego materiału dowodowego lub gdy wnioskowanie sądu wykracza poza reguły logiki formalnej albo, wbrew zasadom doświadczenia życiowego, nie uwzględnia jednoznacznych praktycznych związków przyczynowo - skutkowych, to przeprowadzona przez sąd ocena dowodów może być podważona. Nie wystarcza zatem samo przekonanie strony o innej niż przyjął sąd wadze (doniosłości) poszczególnych dowodów i ich odmiennej ocenie, niż ocena sądu. Tymczasem do tego w zasadzie zostały sprowadzone argumenty skarżących.

Wyjątek dotyczył wyłącznie zawartego na stronie 3 uzasadnienia zaskarżonego wyroku ustalenia, że bezpośrednio przed zdarzeniem kierujący motocyklem hamował. Pozostałe poczynione przez Sąd Okręgowy ustalenia Sąd Apelacyjny podzielił i przyjął za własne.

Ustalenie, że bezpośrednio przed zdarzeniem kierujący motocyklem hamował, skarżące zdołały skutecznie podważyć. Ustalenie to nie znajdowało bowiem oparcia w dowodzie przywołanym jako jego źródło ani w żadnym innym spośród dowodów będących w dyspozycji Sądu Okręgowego. Sąd ten ustalając, że bezpośrednio przed zdarzeniem kierujący motocyklem hamował, nawiązał do zeznań świadka W. J. (1), a konkretnie do zapisu e – protokołu (k. 244) i ósmej minuty pięćdziesiątej siódmej sekundy adnotacji zamieszczonej na karcie 241 verte (a właściwie na karcie 242) akt sprawy. Z zeznań świadka wynikało jednak, że nie widział wypadku, usłyszał uderzenie po tym jak zatrzymał się przed skrzyżowaniem, po czym zauważył sunący po asfalcie motocykl wraz z wydobywającymi się spod niego iskrami oraz nieprzytomną osobę (00.00.45 – 00.00.54 transkrypcji protokołu rozprawy – k. 562). Natomiast mówiąc o hamowaniu motocyklisty, odnosił się nie do P. J., lecz do jego znajomego, który własnym motocyklem podjechał do miejsca wypadku, na co jasno wskazuje treść przywołanej adnotacji.

Powyższe uchybienie nie mało jednak wpływu na treść rozstrzygnięcia. Istotnym ustaleniem rzutującym na ocenę dochodzonych roszczeń było to, z jaką prędkością poruszał się P. J.. Wprawdzie zebrany w sprawie materiał dowodowy nie pozwalał na poczynienie jednoznacznego ustalenia, że P. J. podjął manewr hamowania, dawał jednak podstawy do ustalenia, że prędkość ta była nie mniejsza niż 100 km/h, a więc dwa razy większa od dopuszczalnej.

W świetle wniosków, do których doszli obaj opiniujący w tej sprawie biegli, nie ma obecnie możliwości zweryfikowania źródła pochodzenia pozostawionego na jezdni śladu i kategorię stwierdzenia, że został on pozostawiony przez motocykl P. J. (k. 290, 614). Ustalenie, że to on hamował, pozwalałoby przyjąć, że poruszał się z prędkością jeszcze większą niż 100 km/h.

W tej sytuacji rozważanie skali prawdopodobieństwa pochodzenia tego śladu od motocykla P. J. nie miało większego znaczenia.

Konsekwencją wyeliminowania omówionego ustalenia stała się utrata przez zabezpieczony na miejscu wypadku ślad hamowania roli miernika odległości, w jakiej znajdował się P. J. od kierującej samochodem marki O. (...) w chwili rozpoczynania przez nią manewru skrętu w ulicę (...). Odległość ta nie została zresztą w sprawie jednoznacznie ustalona (biegły A. S. podał wartość 115 m, zaś biegły P. W. przedział rzędu 52 – 147 m). Nie można zatem

przyjąć, że motocykl znajdował się w zgodnie ustalonym przez biegłych zasięgu 120 m, mającym umożliwić kierującej samochodem dostrzeżenie światła jego reflektora. Taka konstatacja dodatkowo przemawia za uznaniem za wiarygodne zeznań M. B. (1), że w chwili podejmowania decyzji o skręcie w lewo nie widziała motocykla i ruszyła z miejsca zanim jeszcze światła motocykla pojawiły się na szczycie wzniesienia.

Sąd Okręgowy nie miał podstaw, by odmówić wiarygodności tym twierdzeniom, a także twierdzeniom dotyczącym sposobu wykonania przez kierującą manewru skrętu w lewo. Wbrew zapatrywaniom skarżących, budując przekonanie w tym przedmiocie, Sąd nie kierował się relacją W. J. (1), który zeznał, że nie widział światła motocykla. W. J. (1) nie mógł widzieć światła motocykla z uwagi na to, że poruszał się zupełnie innym torem ruchu (ulicą (...), prostopadłą do ulicy (...)), nie zapewniającym widoczności na pas jezdni, którym poruszał się P. J., nawet z pozycji, w jakiej W. J. (1) zatrzymał się przed skrzyżowaniem. Sąd Okręgowy prawidłowo ustalił, że samochód marki O. (...), kierowany przez W. J. (1), znajdował się na ulicy (...), zamierzając skręcić w prawo. Samo tylko zestawienie ustaleń o niemożności dostrzeżenia motocykla przez M. B. (1) i W. J. (1) w bezpośrednim sąsiedztwie nie stanowiło o ich wzajemnej zależności ani o potwierdzeniu pierwszego w tych ustaleń drugim z nich.

Zgodnie z zaprezentowaną przez M. B. (1) wersją przebiegu zdarzenia, kierująca zbliżając się do skrzyżowania ulic (...) i S. zasygnalizowała zamiar skrętu w lewo kierunkowskazem, zatrzymała się w celu ustąpienia pierwszeństwa samochodowi nadjeżdżającemu z przeciwna, po czym – nie mając żadnego innego pojazdu w polu widzenia – rozpoczęła manewr skrętu, który wykonywała, nie ścinając zakrętu. Apelujące w istocie nie podważyły wiarygodności tych zeznań.

Stwierdzone powypadkowym protokołem oględzin kierowanego przez M. B. (1) samochodu ustawienie drążka skrzyni biegów w pozycji pierwszego biegu wpisuje się w powyższy opis, a w wskazuje na zatrzymanie się pojazdu w celach obserwacji drogi i ustąpienia pierwszeństwa pojazdom, którym ono przysługiwało, wymaganych przepisami ruchu drogowego dla kierujących zamierzających skręcić w lewo na skrzyżowaniu. Odmiennej wersji nie wspiera żaden argument.

Biegły P. W. uznał, że jeżeli kierująca samochodem marki O. (...) zatrzymałaby się na skrzyżowaniu ulic przed skrętem w lewo – a taka wersja jest uzasadniona i należy ją przyjąć - to w momencie podejmowania przez nią decyzji o wykonaniu tego skrętu (w czasie około 1 sekundy przed momentem rozpoczynania manewru wjazdu na ulicę (...)) nie miałyby możliwości zauważenia światła reflektora motocykla marki H., a więc nie mogła wiedzieć, że w ogóle znajduje się on na drodze i zbliża w kierunku skrzyżowania, jako uczestnik ruchu, któremu winna ustąpić pierwszeństwa. Mogła ewentualnie mieć możliwość zauważenia poświaty od jego światła, co jednak nie mogło być realną przesłanką do zaniechania skrętu w ulicę (...). Podobnie biegły A. S. stanął na stanowisku, że potencjalne zauważenie światła poruszającego się motocykla (możliwe najwcześniej z odległości 120 m) nie powinno odwieść kierującej od zamiaru wykonania przedmiotowego manewru, gdyż wskazana odległość jest na tyle duża, że zapewnia bezpieczne opuszczenie skrzyżowania. Wprawdzie wymagało to poprawności zachowania się motocyklisty, tj. dostosowania prędkości do ustanowionego jej limitu, ale takie zachowanie było jego obowiązkiem, którego przestrzegania kierująca pojazdem O. miała prawo oczekiwać. Z obu opinii biegłych wynika, że hipotetycznie mogła zaistnieć możliwość zauważenia przez kierującą samochodem światła reflektora motocykla w momencie rozpoczynania efektywnego manewru skrętu w lewo, lecz wówczas kierująca nie mogłaby wycofać się z rozpoczętego manewru, bowiem trwa to dłużej niż sam manewr i niesie za sobą większe zagrożenie niż jego kontynuowanie.

Oczywiście powyższe założenia dotyczą sytuacji pokonywania skrzyżowania bez ścięcia zakrętu, a za taką właśnie przemawiały wiarygodne zeznania M. B. (1), opinie biegłych oraz zeznania R. J., która wyraźnie wskazała, że gdy dojeżdżała z mężem do skrzyżowania, światła skręcającego samochodu marki O. (...) w momencie uderzenia w niego ciała motocyklisty były dla nich widoczne (transkrypcja protokołu rozprawy - k. 556 verte). Samochód musiał zatem być

w takim ustawieniu, że światła jego reflektorów padały na wprost samochodu małżonków J., co byłoby wykluczone, gdyby kierująca nie zachowała odpowiedniego promienia skrętu. Nie bez znaczenia były również utrwalone protokołami oględzin uszkodzenia O., skoncentrowane wokół tylnej części jego prawego boku, a więc świadczące o prostopadłym skręceniu pojazdu względem ulicy (...) i zjeżdżaniu ze skrzyżowania w ulicę (...).

Wprawdzie biegły P. W. na polecenie Sądu Apelacyjnego rozważył wersję, w której kierująca samochodem marki O. (...) nie zatrzymywałaby się na skrzyżowaniu ulic przed skrętem w lewo (wówczas mogłaby mieć możliwość zauważenia światła reflektora motocykla marki H. i powinna ustąpić pierwszeństwa motocyklowi, unikając w ten sposób wypadku), jednak w świetle powyższych uwag brak jest podstaw do przyjęcia takiej wersji zachowania kierującej samochodem O.. Biegły na rozprawie apelacyjnej także wskazał, że brak jest argumentów pozwalających na uznanie tej wersji za prawdopodobną.

Wprawdzie odwołanie się przez Sąd Okręgowy na uzasadnienie, że M. B. (1) wykonała manewr skrętu bez ścięcia skrzyżowania do obecności samochodu kierowanego przez W. J. (1) przed tym skrzyżowaniem na ulicy (...) nie było trafne, skoro kierująca O. wskazała, że nie widziała żadnego pojazdu wyjeżdżającego z tej ulicy. Pominięcie użytego przez Sąd Okręgowy argumentu, w świetle dotychczasowych rozważań, nie pozwala na przyjęcie wersji powódek za przekonującą. Poza tym należy wskazać, że brak dostrzeżenia przez kierującą O. pojazdu kierowanego przez W. J. nie dyskredytuje jej zachowania, a raczej świadczy o tym, że była skupiona na ocenie tej części skrzyżowania, która miała znaczenie dla bezpiecznego wykonania skrętu. Tymczasem pojazd W. J. (1) w niczym by jej nie zagrażał.

Nie można zatem uznać, że zachowanie się na drodze kierującej samochodem marki O. mogło mieć wpływ na zaistnienie przedmiotowego wypadku. Zachowanie to było wyrazem prawidłowej taktyki i techniki jazdy oraz było właściwe z punktu widzenia przepisów ruchu drogowego (art. 25 ust. 1 w zw. z art. 2 pkt. 23 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, Dz.U. z 2017 r., poz. 1260 t.j.), co potwierdził zgromadzony w sprawie materiał dowodowy. Obaj biegli przeanalizowali przebieg wypadku i rolę, jaką odegrał każdy z jego uczestników przy uwzględnieniu zachodzących wówczas warunków topograficznych, atmosferycznych, wynikających z zapadającego zmierzchu i stanu oświetlenia terenu wokół skrzyżowania na tyle, na ile było to możliwe po kilku latach od zdarzenia, a następnie tylko P. J. przypisali wpływ na zaistnienie wypadku, jednoznacznie kwitując, że gdyby poruszał się z dozwoloną prędkością, to uniknąłby kolizji.

Wnioski obu opinii były zbieżne. Biegły P. W., którego opinii skarżące nie kwestionowały uznał wręcz, że jazda z nadmierną prędkością była niezależnym czynnikiem sprawczym od zachowania się na drodze kierującej samochodem marki O..

P. J., rażąco lekceważąc ograniczenie prędkości, wziął na siebie ryzyko, że nie zdoła wyhamować bądź ominąć nagle pojawiającej się na torze jego ruchu przeszkody, a także ryzyko tego, że nie zostanie zauważony przez innych użytkowników drogi, których zaskoczy nagłą obecnością w sposób, którego nie mogliby przewidzieć. Zastosowanie się do zasady ograniczonego zaufania, w której skarżące upatrywały wsparcia dla swego stanowiska procesowego, po pierwsze może dotyczyć konkretnego uczestnika ruchu drogowego, nie zaś uczestnika, którego istnienia nie można zauważyć (jak w stanie faktycznym tej sprawy), a po drugie oznacza prawo każdego uczestnika ruchu drogowego do zakładania, że inni będą przestrzegać zasad ruchu drogowego, gdy nie zachodzą warunki nakazujące zachowanie wzmożonej ostrożności (art. 4 ustawy). zarówno W porze, jak i miejscu zdarzenia nie występowały warunki, które mogłyby stanowić przyczynę tak znacznego przekroczenia prędkości przez P. J., gdyż nie było ono wynikiem czynników zewnętrznych – widocznych dla kierującej samochodem marki O. (...) i możliwych do oceny, tylko brawury, której nie mogła się spodziewać ani przed nią uchronić, mimo należytej obserwacji drogi, a więc poszukiwania ewentualnego źródła zagrożenia dla bezpiecznego wykonania manewru skrętu na skrzyżowaniu. Stawianie wymogu, że kierująca będzie czekać na skrzyżowaniu i powstrzymać się przed wykonaniem tego manewru, choć nie miała ku temu żadnych wskazań, dopóki nie wyłoni się zza horyzontu inny pojazd (a konkretnie motocykl kierowany przez P. J.) świadczyło o mylnej interpretacji omawianej zasady i de facto oznaczałoby całkowity brak możliwości opuszczenia skrzyżowania. Oczekiwania skarżących były zatem irracjonalne.

Mając na uwadze całokształt ustalonych okoliczności sprawy oraz powyższe wnioski, za spełnioną należało uznać przesłankę wyłącznej winy poszkodowanego (art. 435 § 1 k.c.), rozumianą jako jedyna przyczyna wypadku, która pozwoliła na wyłączenie odpowiedzialności posiadacza mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody (art. 436 § 1 k.c.),

a pośrednio również pozwanego ubezpieczyciela. Oceny tej nie były w stanie zmienić uwagi skarżących poczynione w kwestii adekwatnego związku przyczynowego, bowiem w obliczu krytyki tej koncepcji w nauce prawa nie ma podstaw do utożsamiania wyłącznej winy poszkodowanego z wyłączną przyczyną w rozumieniu adekwatnego związku przyczynowego.

Ostatecznie Sąd Apelacyjny uznał zarzuty skarżących za przejaw nieuzasadnionej polemiki z prawidłowymi ustaleniami i wnioskami Sądu Okręgowego, wobec czego oddalił przedstawioną apelację po myśli art. 385 k.p.c., decydując się jednocześnie na odstąpienie z zastosowaniem art. 102 k.p.c. od obciążenia powódek obowiązkiem zwrotu powstałych po stronie pozwanej kosztów zastępstwa procesowego, w czym kierował się charakterem roszczenia oraz ich sytuacją życiową i majątkową.

Wynagrodzenie na rzecz pełnomocnika reprezentującego powódki

z urzędu Sąd Apelacyjny przyznał stosownie do § 8 pkt 7 w zw. z § 16 ust. 1 pkt 2 in principio w zw. z § 4 ust. 3 w zw. z § 7 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 3 października 2016 r. w sprawie ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów nieopłaconej pomocy prawnej udzielonej przez adwokata z urzędu (Dz.U.2016.1714).