

Klauzulę wykonalności nadano
w dniu 18.11.2019 r. pkt I, II, III
na wniosek pełn. wierz. /k. 509/
adw. P. M. (1)
Na zarządzenie Sędziego
z up. Kierownika Sekretariatu
Starszy Sekretarz Sądowy
Marta Osińska
Sygn. akt I ACa 31/19

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 2 października 2019 r.

Sąd Apelacyjny w Szczecinie I Wydział Cywilny

w składzie następującym:

Przewodniczący:	SSA Halina Zarzeczna
Sędziowie:	SSA Artur Kowalewski SSA Tomasz Żelazowski
Protokolant:	st. sekr. sąd. Karolina Ernest

po rozpoznaniu w dniu 18 września 2019 r. na rozprawie w Szczecinie

sprawy z powództwa S. P.

przeciwko Towarzystwu (...) w W. i Powiatowi (...) - Powiatowemu Zarządowi Dróg w K.

o zapłatę

na skutek apelacji powoda

od wyroku Sądu Okręgowego w Koszalinie I Wydział Cywilny

z dnia 28 września 2018 r. sygn. akt I C 567/16

I. zmienia zaskarżony wyrok w ten sposób, że :

1. zasądza od pozwanych Towarzystwa (...) w W. i Powiatu (...) - Powiatowego Zarządu Dróg w K. na rzecz powoda S. P. kwotę 100.000 (sto tysięcy) złotych wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 18 marca 2016r., z tym zastrzeżeniem, że spełnienie świadczenia przez jednego z pozwanych zwalnia drugiego,

2. zasądza od pozwanego Towarzystwa (...) w W. na rzecz powoda S. P. kwotę 5.208,50 zł (pięć tysięcy dwieście osiem złotych i pięćdziesiąt groszy) tytułem kosztów procesu,

3. zasądza od pozwanego Powiatu (...) - Powiatowego Zarządu Dróg w K. na rzecz powoda S. P. kwotę 5.208,50 zł (pięć tysięcy dwieście osiem złotych i pięćdziesiąt groszy) tytułem kosztów procesu,

II. zasądza od pozwanego Towarzystwa (...) w W. na rzecz powoda S. P. kwotę 2.525 (dwa tysiące pięćset dwadzieścia pięć) złotych tytułem kosztów procesu w postępowaniu apelacyjnym,

III. zasądza od pozwanego Powiatu (...) - Powiatowego Zarządu Dróg w K. na rzecz powoda S. P. kwotę 2.525 (dwa tysiące pięćset dwadzieścia pięć) złotych tytułem kosztów procesu w postępowaniu apelacyjnym,

IV. nakazuje pobrać od pozwanego Towarzystwa (...) w W. na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Okręgowego w Koszalinie kwotę 2.000 (dwa tysiące) złotych tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych,

V. nakazuje pobrać od pozwanego Powiatu (...) - Powiatowego Zarządu Dróg w K. na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Okręgowego w Koszalinie kwotę 2.000 (dwa tysiące) złotych tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych.

SSA Artur Kowalewski SSA Halina Zarzeczna SSA Tomasz Żelazowski

Sygn. akt IACa 31/19

UZASADNIENIE

Powód S. P. domagał się zapłaty kwoty 100.000 zł solidarnie od pozwanych Towarzystwa (...) w W. i Powiatu (...) - Powiatowego Zarządu Dróg w K., tytułem zadośćuczynienia za doznaną krzywdę w związku ze śmiercią syna J. wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 18 marca 2016 r. do dnia zapłaty. Ponadto wniósł o zasądzenie solidarnie na jego rzecz kosztów postępowania, w tym zwrotu kosztów zastępstwa procesowego wg norm przepisanych.

W odpowiedzi na pozew Powiat (...) - Powiatowy Zarząd Dróg w K. wniósł o oddalenie powództwa, kwestionując je co do zasady, jak i wysokości. Domagał się zasądzenia na jego rzecz kosztów procesu, w tym zwrotu kosztów zastępstwa procesowego wg norm przepisanych. Pozwany podkreślił, iż nie ponosi winy za zaistniałe zdarzenie, gdyż biegły sądowy w sprawie karnej ustalił jedynie, że przyczyną wypadku była utrata panowania nad pojazdem przez jego kierowcę, spowodowana niedostosowaniem prędkości do warunków drogowych jakim był ostry zakręt i jezdnia pokryta gresem.

Pozwane Towarzystwo (...) w W. wniosło także o oddalenie powództwa oraz zasądzenie kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego wg norm przepisanych. Podniosło, że nie ponosi odpowiedzialności za zaistniałe zdarzenie, gdyż w postępowaniu karnym ustalono, że znaki drogowe A-28 i B-33 były w dniu zdarzenia ustawione na drodze, zaś przyczyną wypadku było niedostosowanie prędkości do warunków panujących na drodze, jak i okoliczność, że zmarły pierwszy raz prowadził auto z automatyczną skrzynią biegów. Z daleko idącej ostrożności procesowej pozwany podniósł, iż roszczenie majątkowe powoda jest wysoce wygórowane.

Wyrokiem z dnia 28 września 2018 r. Sąd Okręgowy w Koszalinie oddalił powództwo, zasądził od powoda S. P. na rzecz Towarzystwa (...) z siedzibą w W. kwotę 5417 złotych tytułem zwrotu kosztów procesu tego pozwanego, zasądził od powoda S. P. na rzecz Powiatu (...) -Powiatowego Zarządu Dróg w K. kwotę 5400 złotych tytułem zwrotu kosztów procesu tego pozwanego oraz nakazał pobrać od powoda S. P. na rzecz Skarbu Państwa Sądu Okręgowego w Koszalinie kwotę 5.608,92 złotych tytułem zwrotu kosztów sądowych wyłożonych tymczasowo przez Skarb Państwa.

Powyższe rozstrzygnięcie Sąd Okręgowy oparł na następujących ustaleniach faktycznych:

Powód S. P. był ojcem zmarłego J. P., który był jego jedynym synem. J. P. w dniu 29 sierpnia 2015 r. w godzinach popołudniowych wracając pojazdem marki O. (...) nr rejestracyjny (...) z K. udał się do miejscowości D., gdzie mieszka jego kolega M. P.. Poszkodowany wspólnie z M. P. i jego siostrą W. P. (1) udali się na przejażdżkę w kierunku miejscowości Ś. przez J.. M. P. siedział na przednim siedzeniu pasażera, zaś jego siostra na tylnej kanapie za kierowcą. Wszyscy posiadali zapięte pasy bezpieczeństwa. Podczas jazdy słuchali muzyki oraz rozmawiali. J. P. był podekscytowany. Kierując pojazdem wykonywał mało płynne ruchy kierownicą i czuć było szarpanie autem. W zakręty wchodził zbyt ostro nie zwalniając. Po dojechaniu do miejscowości Ś., J. P. zawrócił i w trakcie wykonywania tego manewru najechał na krawężnik. Ze Ś. kierujący jechał do D. drogą, która prowadziła przez miejscowość S.. Wchodząc w ostry zakręt w lewo na trasie S.-D. nie zwolnił. Kiedy pojazd znajdował się już na zakręcie, na spadku drogi w dół doszło do zerwania przyczepności opon na jezdni i auto zaczęło zarzucać w prawo. Kierujący utracił kontrolę nad kierowanym pojazdem, jednak nie hamował. Podjęta próba wyjścia z poślizgu, polegająca na wykonaniu skrętu kierownicą w prawo nie przyniosła rezultatu, auto nie reagowało i obróciło się w poprzek drogi, wykonując obrót w lewo i następnie lewym bokiem od strony kierowcy uderzyło w przydrożne drzewo.

W. P. (1) opuściła pojazd o własnych siłach i następnie wyciągnęła z niego swojego brata. Poszkodowany był zakleszczony w pojeździe. Na miejsce zdarzenia wezwano pogotowie ratunkowe, straż pożarną i policję. J. P. został przewieziony do szpitala, gdzie był operowany.

W wyniku wypadku J. P. doznał wielomiejscowego złamania kości mózgu i twarzoczaszki z masywnym uszkodzeniem mózgu i jego krwotocznym rozmiękaniem, skutkującym jego zgonem w dniu (...) r.

W chwili zdarzenia kierujący pojazdem miał 18 lat. Był trzeźwy oraz posiadał zapięte pasy bezpieczeństwa oraz jechał z dozwoloną na tym terenie prędkością.

Komenda Miejska Policji w K. pod nadzorem Prokuratury Rejonowej w Koszalinie prowadziła śledztwo w sprawie zaistniałego w dniu 29 sierpnia 2015 r. wypadku drogowego. Śledztwo o czyn z art. 177 § 2 kk oraz w sprawie narażenia w dniu 29 sierpnia 2015 r. J. P. na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu tj. o czyn z art. 160 § 1 kk zostało w dniu 28 grudnia 2015 r. umorzone wobec stwierdzenia, że czyn nie zawiera znamion czynu zabronionego. Na powyższe postanowienie zażalenie złożył pełnomocnik S. P., które nie zostało uwzględnione.

Zarządcą drogi, na której doszło do wypadku jest Powiatowy Zarząd Dróg w K., który w chwili zdarzenia posiadał ważną polisę OC w Towarzystwie (...) w W..

Powód w dniu 12 stycznia 2016 r. zwrócił się o naprawienie szkody do pozwanego towarzystwa ubezpieczeniowego, który decyzją z dnia 17 marca 2016 r. odmówił przyznania świadczenia kwestionując swoją odpowiedzialność.

Przed rozpoczęciem prac w dniu 17 czerwca 2015 r. Powiatowy Zarząd Dróg w K. dokonał zgłoszenia budowy obiektów lub wykonania robót budowlanych nie wymagających pozwolenia na budowę polegających na przebudowie i remoncie dróg powiatowych zgodnie z opracowanym w czerwcu projektem budowlanym. Na odcinku drogi, na której doszło do zdarzenia prace obejmowały remont nawierzchni bitumicznej poprzez wykonanie powierzchniowego utrwalenia nawierzchni emulsją i grysami o frakcji 2-5 mm i 5-8 mm na istniejącej nawierzchni. Do ich wykonania wykorzystano maszyny i sprzęt zakupiony do tego celu. Długość całej remontowanej drogi wynosiła 3400 m. Organizacja ruchu i zabezpieczenie robót odbywało się zgodnie z projektem tymczasowej organizacji ruchu i zabezpieczenia robót.

Prace remontowe na odcinku drogi powiatowej nr (...) D. S. były prowadzone od 14 sierpnia 2015 r. do dnia 3 sierpnia 2015 r. Na remontowanym odcinku drogi w dniu rozpoczęcia prac zostały ustawione znaki drogowe A-28 sypanki gresu i B-33 ograniczenie prędkości do 40 km/h, które zostały umieszczone na jednym słupku za znakiem informacyjnym koniec terenu zabudowanego -S.. Znaki w takiej samej konfiguracji były umieszczone także od strony miejscowości D.. W czasie wykonywania prac remontowych na ich czas dodatkowo ustawiano znak - prace drogowe, znak - zastawa drogowa i znak - zakaz całkowitego ruchu. Po zakończeniu prac w danym dniu ustawiane znaki usuwano i przywracano ruch z obowiązującymi nadal znakami A-28 i B-33. W stałej natomiast organizacji ruchu od D. do S. jest ograniczenie prędkości do 40 km/h.

Przed dniem 29 sierpnia 2015 r. prace remontowe ostatni raz były wykonywane prawie na całej długości jezdni od znaku E18a S. do miejscowości D. na odcinku 2, 9 km w dniu 27 sierpnia 2015 r. i zostały przerwane w dniu 28 sierpnia 2015 r. z uwagi na opady deszczu Niewyremontowany pozostał jedynie niewielki odcinek przed S.. W tym dniu na trasie, gdzie doszło do wypadku znajdowały się znaki A-28 i B-33. Zgodnie z przyjętą technologią remontowane odcinki drogi pokrywane były dwukrotnie gresem z lepiszczem, którego zadaniem było trwałe złączenie gresu z remontowaną nawierzchnią drogi. Następnie po wykonaniu tych czynności warstwa ta była wałowana 2-3 krotnie przez walec. Związaniu luźnej części gresu z podłożem zgodnie z przyjętą technologią służyć miał także ruch pojazdów po remontowanym podłożu. Remontowane podłoże stawało się asfaltem po miesiącu. W dniu wykonywania robót nawierzchnia ta jednak się różniła od asfaltu i słychać było różnicę w dźwięku, jaki dawała opona pojazdu poruszającego się po nawierzchni.

W dniu 31 sierpnia 2015 r. Powiatowy Zarząd Dróg w K. został poinformowany o wypadku na remontowanej trasie. W tym samym dniu pracownik pozwanego M. M. (1) udał się na drogę, gdzie doszło do wypadku, ujawniając brak oznakowania i ślady po zdarzeniu drogowym. Z uwagi na nagminną kradzież oznakowania zostało ono uzupełnione w tym samym dniu. Następnie dokończono prace na niewielkim fragmencie przed S.. Usunięto jednocześnie nadmiar luźnego gresu z całej remontowanej drogi, który został zamieciony maszyną na pobocze i następnie zebrany przez pracowników pozwanego.

Podczas wypadku remontowana nawierzchnia jezdni, na której była wysypana warstwa sypanki gresu była sucha, a jej szerokość wynosiła 3,8 m. Patrząc z kierunku jazdy samochodu od miejscowości S. przed miejscem zdarzenia nie było ustawionych znaków ostrzegających o prowadzonych robotach drogowych sypanki żwir A-22, nierówna droga A-1 1 oraz znaku ograniczenia prędkości jazdy B-33. W rejonie zdarzenia (obszar niezabudowany) dozwolona była jazda z prędkością 90 km/h. Droga w miejscu wypadku biegła ze wzniesienia w dół patrząc od strony S. i tworzyła ostry zakręt w lewo. Jezdnia drogi miała 3,8 m, a po jej obu stronach znajdowały się nieutwardzone pobocza obniżone w stosunku do jezdni. Zakręt przebiegający w lewo rozpoczynał się w odległości 1100 m za końcem miejscowości S., zaś ślad zarzucania rozpoczął się na jezdni w odległości 1148,2 m za końcem miejscowości S. i 0,8 m od lewej krawędzi jezdni. Ślad przebiegał po łuku w prawo tj. w kierunku prawej strony drogi. Koniec śladu zlokalizowany był w obrębie jezdni w odległości 1162,3 m za SPO i 3 m od lewej krawędzi jezdni. Drzewo, w które uderzył lewym bokiem samochód znajdowało się na prawym poboczu w odległości 1165,3 m za końcem miejscowości S. i 5,4 m od lewej krawędzi jezdni.

Pojazd był przed wypadkiem sprawny i umożliwiał bezpieczną jazdę. Samochód O. poruszał się remontowanym odcinkiem drogi ze S. w kierunku miejscowości D.. W rejonie zdarzenia jezdni posiadała szerokość 3,8 m, a jej asfaltowa nawierzchnia była naprawiana. Na całej powierzchni jezdni znajdowała się warstwa sypanki gresu, który nie był związany z asfaltowym podłożem. Samochód O. za zakrętem przebiegającym w lewo swoim lewym bokiem uderzył w przydrożne drzewo. W rejonie zdarzenia patrząc z kierunku jazdy samochodu O. w odległości ok. 17 m przed przedmiotowym drzewem na lewej części jezdni 0,8 m od jej lewej krawędzi rozpoczynał się ślad zarzucania koła pojazdu. Ślad ten przebiegał łukiem w prawo i kończył się w bezpośrednim sąsiedztwie powypadkowego położenia samochodu. Powypadkowe położenie samochodu, lokalizacja na jezdni oraz przebieg śladu zarzucania względem zakrętu, którym przed wypadkiem przejechał O. pozwalają wnioskować, że kierujący przed uderzeniem w drzewo utracił kontrolę nad pojazdem.

Zakręt, na którym doszło do wypadku umiejscowiony był w połowie odcinka drogi, na którym wykonano prace remontowe. Z ustaleń Sądu wynika, że na zakręcie nie mogło dojść do nawarstwienia się gysu z powodu ruchu pojazdów, w wyniku którego zapadała się noga, gdyż warstwa ta była równomiernie rozłożona. Większa ilość gysu skupiona w jednym miejscu mogła wynikać z obecności na miejscu dwóch pojazdów straży pożarnej, które wykonywały czynności.

Warstwa sypkiego gresu na remontowanej nawierzchni jezdni powodowała znaczne obniżenie współczynnika przyczepności kół do nawierzchni ograniczające możliwości trakcyjne pojazdów. Kierujący pojazdem O. (...), podczas przejeżdżania łuku drogi utracił kontrolę nad pojazdem i przemieszczając się ruchem płaskim, lewym bokiem uderzył w przydrożne drzewo z prędkością ok. 50 km/h. Wykonane badania symulacyjne ruchu samochodu O. (...) wskazują, że kierujący samochodem przed wypadkiem jechał z prędkością ok. 60 km/h. Biorąc pod uwagę stan nawierzchni jezdni była to prędkość zbyt duża by stabilnie, bez utraty przyczepności kół do nawierzchni, przejechać zakręt zlokalizowany przed miejscem wypadku. Sąd Okręgowy ustalił, że kierujący korzystał z drogi w sposób nieprawidłowy i niedostosowany do panujących warunków drogowych, a rozwijana prędkość była nadmierna i niebezpieczna. Nie bez znaczenia mógł być także brak doświadczenia kierowcy.

J. P. jechał remontowaną drogą, której nawierzchnia była posypana luźnym, niezwiązanym z podłożem gresem na odcinku co najmniej kilkuset metrów przed miejscem wypadku, którego obecność dla każdego przeciętnego kierowcy jest zawsze wyraźnie odczuwalna i stanowi znaczny dyskomfort i utrudnienie jazdy, co wskazuje, że przyczyną zdarzenia było postępowanie pokrzywdzonego, który kontynuował jazdę z prędkością niedostosowaną do warunków drogowych.

Drogę powiatową, na której doszło do zdarzenia zmarły pokonywał każdego dnia ze swojego miejsca zamieszkania we W. do K. i w drodze powrotnej dojeżdżając jako pasażer pojazdu O. (...) nr rejestracyjny (...) wspólnie ze S. P.. J. P. nie był doświadczonym kierowcą. Kurs prawo jazdy, w którym uczestniczył prowadzony był w pojeździe z manualną skrzynią biegów i odbywał się w terenie zabudowanym na terenie miasta K.. W trakcie kursu J. P. tylko raz w K. na placu manewrowym uczył się prowadzić pod nadzorem ojca pojazd marki O. (...).

J. P. uprawnienia do prowadzenia pojazdów kategorii B odebrał w dniu 28 sierpnia 2015 r. w B.. Po jego odebraniu kierował pojazdem O. (...) nr rejestracyjny (...) z automatyczną skrzynią biegów z B. do K. w obecności swojego ojca i następnie z K. do W.. Samodzielnie natomiast kierował wskazanym pojazdem w dniu zdarzenia, pokonując rano trasę W. K. na praktyki.

Powód S. P. od wielu lat pozostaje w związku małżeńskim z A. P., która pracuje poza granicami kraju i w domu przebywa okresowo. Zmarły J. P. był jednym synem powoda S. P.. Przed wypadkiem zmarły zamieszkiwał wspólnie z rodzicami we W. i pozostawał na ich utrzymaniu. Uczył się w szkole gastronomicznej. W okresie letnim dorywczo pracował. Zamierzał po zakończeniu edukacji wyjechać z Polski, aby rozpocząć pracę w wyuczonym zawodzie w S., gdzie na stałe zamieszkują jego dwie starsze siostry, które założyły tam rodziny. Powód wspólnie z małżonką brali pod uwagę to, że ich syn może zamieszkać na stałe także w S., gdzie każdego roku spędzał wakacje. Powód wspierał finansów syna w rozwoju jego pasji, nie był w stanie ich podzielać.

Powód S. P. z uwagi na śmierć syna doznał krzywdy, cierpienia i bólu. Była to dla niego sytuacja traumatyczna. Powód po zdarzeniu, po trzytygodniowym urlopie powrócił jednak do pracy. Obecnie nadal zażywa leki uspokajające przepisane przez lekarza rodzinnego po zdarzeniu. Nie leczył się jednak psychiatrycznie oraz nie korzystał z pomocy psychologa. Nie wycofał się z aktywności zawodowej. W dalszym ciągu pielęgnuje więź o zmarłym, z którym łączyła go bliska więź uczuciowa. Bardzo często odwiedza jego grób. Po stracie syna powód wspólnie z małżonką próbowali się wspierać, jednak obarczali się wzajemnie odpowiedzialnością za zaistniałe zdarzenie. Małżonka powoda po otrzymaniu informacji o wypadku przyjechała do Polski, gdzie przebywała przez 3 miesiące. Po czym ponownie wróciła do pracy.

W tak ustalonym stanie faktycznym Sąd Okręgowy wskazał, że powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie.

Przywołując jako podstawę żądania powoda art. 446 § 4 k.c. podkreślił, że roszczenie dotyczące zadośćuczynienia ma charakter fakultatywny i zależy od okoliczności konkretnego przypadku. Kompensacie podlega doznana krzywda w szczególności w postaci cierpienia, bólu i poczucia osamotnienia po śmierci najbliższego członka rodziny. Obowiązkiem zgłaszającego taką szkodę (tzn. w postaci krzywdy za śmierć osoby bliskiej) jest wykazanie jej w procesie zgodnie z obowiązującymi zasadami. Przyznanie zadośćuczynienia na podstawie art. 446 § 4 k.c. rekompensuje krzywdę za naruszenie prawa do życia w rodzinie i bólu spowodowanego utratą najbliższej osoby (zob. m.in. wyrok SA w Lublinie z dnia 7 lipca 2009 r., II AKa 44/09, LEX nr 523973). Naruszenie prawa do życia w rodzinie stanowi dalece większą dolegliwość psychiczną dla członka rodziny zmarłego niż w przypadku innych dóbr, a jej skutki rozciągają się na całe życie osób bliskich. Sąd wskazał, że celem zadośćuczynienia orzecanego na podstawie art. 446 § 4 k.c. nie jest zapłata za przedwczesność śmierci, a kompensata za ból spowodowany pozbawieniem możliwości dalszego życia danego członka rodziny, który pozostał przy życiu, z bliskim zmarłym członkiem rodziny, czyli jego celem jest złagodzenie cierpienia psychicznego wywołanego śmiercią osoby najbliższej i pomoc pokrzywdzonemu w dostosowaniu się do zmienionej w związku z tym jego sytuacji życiowej (por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi z 8 marca 2013r., I ACa 1239/12, LEX nr 1289508). W innym orzeczeniu, wyroku Sądu Apelacyjnego w Szczecinie w sprawie sygn. akt I ACa 714/12 (LEX nr 1292856) podkreślono, że przewidziane w art. 446 § 4 k.c. zadośćuczynienie służy kompensacie krzywdy po stracie osoby najbliższej, a zatem uszczerbku dotyczącego subiektywnej sfery osobowości, uczuciowości człowieka, w szczególności cierpienia, bólu i poczucia osamotnienia, powstałych utrudnień życiowych, konieczności zasadniczo odmiennego urządzenia sobie życia.

Sąd miał na uwadze, że przy ustalaniu rozmiaru cierpienia w sytuacji śmierci osoby bliskiej powinny być uwzględniane zarówno rozmiar cierpienia fizycznych i psychicznych, ich nasilenie i czas trwania, dramatyzm negatywnych doznań, poczucie osamotnienia i pustki, rodzaj i natężenie więzi uczuciowych między powodem a zmarłym, rola w rodzinie pełniona przez osobę zmarłą, występowanie zaburzeń psychicznych lub somatycznych po utracie osoby bliskiej, w tym ewentualne leczenie traumy, stopień i tempo asymilacji do zmienionych warunków, wiek pokrzywdzonego itd. Przesłanką do żądania zadośćuczynienia za śmierć osoby najbliższej jest istnienie szczególnej emocjonalnej więzi rodzinnej między najbliższymi.

W ocenie Sądu Okręgowego zgłoszone przez powoda żądanie nie zasługuje na uwzględnienie.

Sąd wskazał, że odpowiedzialność zarządcy drogi, a następnie nakładającej się na nią odpowiedzialności jego ubezpieczyciela opiera się na zasadzie winy, wyrażonej w art. 415 k.c. Obowiązek naprawienia szkody powstaje wtedy, gdy poszkodowany doznał jej w następstwie czynu niedozwolonego, za który inny podmiot ponosi odpowiedzialność jej naprawienia.

Do powstania odpowiedzialności odszkodowawczej konieczne jest zawsze spełnienie trzech przesłanek, które muszą wystąpić jednocześnie, a mianowicie zdarzenia, z którym system prawny łączy czyjś obowiązek naprawienia szkody, powstanie szkody i związek przyczynowy pomiędzy zdarzeniem, a szkodą. Z kolei art. 361 § 1 k.c. wiąże odpowiedzialność cywilną z zaistnieniem związku przyczynowego pomiędzy czynnością pozwanego, a szkodą powoda.

W ocenie sądu I instancji powód nie zdołał wykazać zaistnienia przesłanek odpowiedzialności z art. 415 k.c., a przeprowadzone w sprawie postępowanie dowodowe nie potwierdziło żadnego z zarzutów, na które powoływał się powód w zakresie naruszeniu obowiązków pozwanego Powiatowego Zarządu Dróg Powiatowych w K. związanych z zabezpieczeniem drogi na czas prowadzonych prac, co w ocenie powoda miało doprowadzić do powstania szkody na osobie zmarłego J. P.. W konsekwencji kierowanie roszczeń przeciwko ubezpieczycielowi pozwanego, także uznał Sąd I instancji za nieuzasadnione.

Uwzględniając, że odpowiedzialność pozwanych opiera się na różnych podstawach prawnych, pierwszego na zasadzie deliktu, a drugiego na zasadzie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, Sąd wskazał, że co do zasady ich odpowiedzialność za szkodę ma charakter solidarności niewłaściwej, tzw. in solidum. Odpowiedzialność ubezpieczyciela, jak w każdym innym ubezpieczeniu OC, ma charakter wyłącznie akcesoryjny i istnieje pod warunkiem istnienia odpowiedzialności cywilnej osoby ubezpieczonej.

Sąd Okręgowy doszedł do przekonania, nie kwestionując możliwości wystąpienia u powoda szkody w postaci krzywdy doznanej przez niego w związku ze śmiercią bliskiej mu osoby, to jednak szkoda ta nie jest wynikiem zawinonego działania strony pozwanej Powiatowego Zarządu Dróg w K., a przynajmniej, w świetle przeprowadzonego postępowania dowodowego, nie można odpowiedzialności za nią jej przypisać. Brak winy wyklucza bezsprzecznie odpowiedzialność wobec powoda za zaistniałą szkodę, tak po stronie zarządcy drogi, jak i jego ubezpieczyciela, który ją może ponosić tylko w granicach odpowiedzialności ubezpieczonego.

Sąd wskazał, że powód upatrując odpowiedzialności pozwanego zarządcy drogi za zdarzenie z dnia 29 sierpnia 2015 r. winien wykazać, iż pozwany rzeczywiście dopuścił się zaniedbań w zakresie jego ustawowych obowiązków zarzucanych przez powoda, co miałyby bezpośredni związek z powstałą szkodą. Zdaniem sądu, strona powodowa nie sprostала temu obowiązkowi. Przede wszystkim, popierając pogląd prawny Sądu Apelacyjnego w Katowicach wyrażony w wyroku z dnia 19 czerwca 2013 r., I ACa 368/13, aby mówić, że dane zachowanie jest zawinione, należy badać nie tylko czy jest ono obiektywnie bezprawne, lecz również czy sprawca dochował należytej staranności od niego wymaganej, a jeżeli tego nie uczynił, to z jakich przyczyn. Sąd podkreślił przy tym, że niewątpliwie każdy zarządca drogi odpowiada za utrzymanie i stan nawierzchni, ale już kwestią dyskusyjną jest, czy będzie odpowiadać, za brak prawidłowego oznakowania na drodze z winy osób trzecich, za które nie ponosi odpowiedzialności. Czym innym jest bowiem tolerowanie długotrwałego stanu zaniedbań, a czym innym sukcesywne monitorowanie stanu drogi i wykonywanie koniecznych prac w celu zapewnienia jej bezpieczeństwa.

Podkreślając, że zarządca drogi co do zasady zobowiązany jest do zachowania przy wykonywaniu swoich obowiązków szczególnej staranności, a także zważywszy na abstrakcyjną ocenę niedbalstwa (art. 355 § 1 k.c.) oraz zawodowy charakter działalności (art. 355 § 2 k.c.) sam fakt ich naruszenia przesądza z reguły o winie, co najmniej w postaci niedbalstwa (tak Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 12 czerwca 2002 r., sygn. akt III CKN 694/00). Bezprawność działania lub zaniechania sprawcy m.in. zarządcy drogi jest rozumiana jako naruszenie przepisów prawa lub zasad współżycia społecznego. Chodzi przy tym o naruszenie norm powszechnie obowiązujących, w przypadku zarządców dróg ustawy o drogach publicznych, jako reguły postępowania wyznaczonych przez nakazy i zakazy wynikające z norm prawa, (wyrok SN z dnia 13 lutego 2004 r., sygn. akt IV CK 40/03). Jak wskazuje się w piśmiennictwie wina sprowadza się z kolei do ujemnej oceny działania lub zaniechania określonego podmiotu, przy czym w reżimie deliktowym postać i stopień winy nie mają istotnego znaczenia, bowiem odpowiedzialność jest w nim przypisywana za każde, nawet najmniejsze, zawinienie, tym samym obejmuje nie tylko winę umyślną - zamiar bezpośredni (*dolus directus*) i ewentualny (*dolus eventualis*), ale także winę nieumyślną, czyli niedbalstwo (*culpa*). Podobnie wskazuje Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 12 czerwca 2002 r. (sygn. akt III CKN 694/00), który stanął na stanowisku, że w przypadku podmiotu, który jest zobowiązany do zachowania przy wykonywaniu swoich obowiązków szczególnej staranności, do powstania odpowiedzialności odszkodowawczej konieczne jest wprawdzie, by naruszenie tych obowiązków było zawinione (art. 415 k.c.), jednakże zważywszy na abstrakcyjną ocenę niedbalstwa (art. 355 § 1 k.c.) oraz zawodowy charakter działalności (art. 355 § 2 k.c.) sam fakt ich naruszenia przesądza z reguły o winie, co najmniej w postaci niedbalstwa. Przywołując orzecznictwo warto także wspomnieć, iż wyroku z dnia 25 września 1980 r. (sygn. akt II CR 316/80) Sąd Najwyższy stanowczo zaznaczył, iż nie może ulegać wątpliwości, że drogi publiczne muszą być utrzymane w stanie wykluczającym narażenie ich użytkowników na wypadek, pozostający w wyłącznym i bezpośrednim związku przyczynowym z korzystaniem z nich.

Skoro zarządca drogi i w konsekwencji ubezpieczyciel odpowiada na zasadzie winy, to powyższe oznacza, że obowiązek naprawienia szkody powstaje jedynie w razie takiego działania lub zaniechania zarządy, które noszą znamiona winy, czyli naruszenia określonych obowiązków określonych w przepisach prawa. Przepisy prawa wskazują, że generalnym zadaniem zarządcy drogi, którego niedochowanie uzasadnia odpowiedzialność jest utrzymanie drogi w należytym stanie. Z treści przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985r o drogach publicznych (tekst jednolity Dz.U, z 2000r nr 71 poz. 838 z późn. zm.) wynika, iż do podstawowych obowiązków ciążyących na zarządcach dróg należy szeroko rozumiany obowiązek wykonywania ogółu prac remontowych i zabezpieczających przywracających pierwotny stan nawierzchni oraz bieżących robót konserwacyjnych, porządkowych i innych, których celem jest poprawa i zwiększenie bezpieczeństwa ruchu. W celu realizacji tego zadania zarządca powinien utrzymywać podlegające mu drogi w

stanie wykluczającym narażenie użytkowników na wypadek pozostający w adekwatnym (wyłącznym i bezpośrednim) związku przyczynowym z ich wykorzystaniem. Zadania swoje zarząd powinien realizować w szczególności poprzez utrzymywanie w dobrym stanie technicznym między innymi nawierzchni, koordynacji robót w pasie drogowym, odpowiednie oznakowanie przy użyciu znaków drogowych. Zaniechanie lub wadliwe wypełnienie obowiązków, które ciąży na zarządcy i będące z nim w związku przyczynowym zdarzenia wywołujące szkody prowadzą do powstania odpowiedzialności odszkodowawczej po jego stronie. Ciężar udowodnienia okoliczności zaniechania lub niedopełnienia obowiązków przez zobowiązanego zarządcę spoczywa, zgodnie z art. 6 k.c., na poszkodowanym i w razie wystąpienia szkody musi wykazać istnienie wszystkich przesłanek wskazanych powyżej, które muszą wystąpić łącznie. Podstawy prawne odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń, co do zasady, są tożsame z odpowiedzialnością cywilną zarządcy dróg. Oznacza to, że zakład ubezpieczeń odpowiada według tych samych zasad odpowiedzialności, co ubezpieczony zarząd dróg.

Zdaniem sądu I instancji, w przypadku pozwanego zarządcy drogi nie można mówić, ani o długotrwałych zaniedbaniach związanych z brakiem odpowiedniego oznakowania drogi znakami, czy też braku zabezpieczenia miejsca prowadzonych prac remontowych lub też lekceważeniu obowiązków polegających na sukcesywnym monitorowaniu drogi pod kątem bezpieczeństwa, o czym świadczą podejmowane na bieżąco czynności na tym odcinku drogi. Powodowie nie przedstawili żadnych dowodów przeciwnych, twierdzeniom strony pozwanej na te właśnie okoliczności, a które miały pierwszorzędne znaczenie w sprawie w celu wykazania winy strony pozwanej.

Powód upatrywał przyczyn zdarzenia w braku oznakowania remontowanej drogi i zalegającej na trasie grubej warstwy sypkiego żwiru oraz niewłaściwego zabezpieczenia drogi, które miały wpływ na utratę przez J. P. panowania nad pojazdem.

Ustaień we wskazanym wyżej zakresie sąd dokonał powołując dowód z dokumentów, przesłuchania świadków, opinii biegłych sądowych oraz przesłuchania stron, przy czym dowód ten ograniczył do przesłuchania strony powodowej. Sąd podkreślił, że nie kwestionował dokumentów zgromadzonych w sprawie, gdyż ich prawdziwość i treść w ocenie sądu nie budzi wątpliwości. W zakresie dokumentacji zdjęciowej k. 283 należy mieć na uwadze jednak fakt, iż zdjęcia te ukazują jedynie jakiś wycinek drogi.

Sąd uznał przy tym za wiarygodne i spójne zeznania świadków w osobach A. P., M. P., P. M. (2), P. M. (2), A. M. (1), M. M. (2), M. G. oraz Z. D.. Sąd jednocześnie w części odmówił wiary zeznaniom świadka W. P. (1), gdyż były one częściowo niespójne z zeznaniami złożonymi przez świadka w ramach prowadzonego śledztwa w sprawie Ds. 1450/15. Ponadto nie znalazły potwierdzenia w kwestionowanym częściowo zakresie dotyczącym przebiegu jazdy przed zdarzeniem w zeznaniach świadka M. P., który wskazywał na ewidentny brak płynności jazdy i umiejętności kierowcy, jak i dokumentach zgromadzonych w sprawie. Sąd nie brał także pod uwagę zeznań świadka dotyczących położenia grysu na drodze. W tym zakresie bowiem zeznania świadka są niespójne z zeznaniami M. P. oraz zeznaniami świadków P. M. (2), A. M. (1), M. M. (2), M. G. i Z. D..

Sąd dał w całości wiarę opinii sporządzonej przez biegłych sądowych z Instytutu Ekspertyz Sądowych w P. z zakresu technicznej i kryminalistycznej rekonstrukcji wypadków drogowych w osobach M. A. i J. K..

Istotną kwestią dla rozstrzygnięcia przyczyn wypadku było ustalenie, na jakim obszarze drogi, którą jechał J. P. nawierzchnia było pokryta gresem i sąd tym samym władny był poczynić ustalenia w tym zakresie, co ostatecznie umożliwiło przyjęcie jednego z wariantów określonych w opinii przy ustaleniu istotnych okoliczności sprawy.

Sąd nie kwestionował w przeważającej części zeznań powoda. Nie uwzględnił jednak jego zeznań wskazujących na ilość grysu znajdującego się w miejscu zdarzenia, gdyż w tym zakresie zeznania te były niespójne z zeznaniami świadka P. M. (2), który zabezpieczał czynności podczas wypadku i wskazał, że grysu było więcej, jednak nie na tyle na ile wskazywał powód. Ponadto są one w tym zakresie niespójne z zasadami logicznego rozumowania mając na uwadze technologię związaną z wykonywanymi pracami, gdzie warstwa grysu była rozłożona po całej nawierzchni równomiernie. Sąd miał w tym zakresie także na uwadze okoliczność, iż w nawierzchnia w tym miejscu została rozjeżdżona przez ciężki sprzęt w postaci dwóch wozów strażackich, przybyłych na miejsce zdarzenia. W ocenie sądu niespójności zeznań

powoda w zakresie dat dotyczących jego obecności na miejscu zdarzenia stanowią natomiast wynik upływu czasu. Sąd zakwestionował także zeznania powoda wskazujące na zakres umiejętności zmarłego w zakresie techniki prowadzenia pojazdów. Logicznym jest bowiem, że sam fakt opanowania w trakcie prowadzenia pojazdu, czy też zdania egzaminu na prawo jazdy za pierwszym razem nie świadczy o posiadanych umiejętnościach. Wymaga to bowiem doświadczenia zdobywanego stopniowo.

W oparciu o zgromadzony w sprawie materiał dowodowy sąd ustalił, że pozwany Powiatowy Zarząd Dróg w K. nie dopuścił się żadnych zaniedbań w zakresie obowiązków ciążących na nim ustawowo. Podkreślił przy tym, że przed rozpoczęciem prac pozwany dokonał wymaganego zgłoszenia, zaś do ich wykonania doszło z wykorzystaniem jednej z najnowocześniejszych technologii z użyciem specjalistycznego sprzętu, zakupionego do tego celu. Brak jest okoliczności, które pozwoliłyby przypisać pozwanemu odpowiedzialność za niedochowanie należytej staranności w zakresie sposobu wykonania nawierzchni. Prace były prowadzone zgodnie z przyjętą technologią remontowania. Remontowane odcinki pokrywane były dwukrotnie gresem z lepszyszczem, którego zadaniem było trwałe złączenie grysu z remontowaną nawierzchnią drogi. Następnie po wykonaniu tych czynności warstwa ta była wałowana 2-3 krotnie przez walec. Związaniu luźnej części gresu, która nie uległa związaniu z podłożem, służyć miał ruch pojazdów po remontowanym podłożu. Remontowane podłoże stawało się asfaltem po miesiącu. Następnie po zakończeniu prac usunięto nadmiar luźnego gresu z całej remontowanej drogi, który został zamieciony maszyną na pobocze i następnie zebrany przez pracowników pozwanego. Pozostawiając zatem na trasie sypką warstwę grysu pozwany nie dopuścił się żadnego zaniedbania, gdyż remont drogi przebiegał zgodnie z obowiązującą w tym zakresie procedurą. Sąd Okręgowy jednocześnie ustalił, że zalegająca w miejscu zdarzenia warstwa grysu nie była tak duża, jak wskazywał powód. Twierdzenie takie uznał Sąd za nielogiczne, podkreślając, że grys był wysypywany maszynowo równomiernie na całej drodze. W miejscu wypadku po zdarzeniu mogła natomiast znajdować się jego większa warstwa wskutek jego wyjeżdżenia ciężkim sprzętem, jednak także nie w ilości wskazanej przez powoda. Świadek P. M. (2), który wykonywał czynności policyjne na miejscu zdarzenia wskazał bowiem, że była to jedynie warstwa, którą można było zagarnąć nogą, powstała wskutek ingerencji sprzętu ciężkiego.

Organizacja ruchu i zabezpieczenie robót odbywało się zgodnie z projektem tymczasowej organizacji ruchu i zabezpieczenia robót. Na remontowanym odcinku drogi w dniu rozpoczęcia prac tj. 14 sierpnia 2015 r. zostały ustawione znaki drogowe A-28 sypki gres i B-33 ograniczenie prędkości do 40 km/h, które zostały umieszczone na jednym słupku za znakiem informacyjnym koniec terenu zabudowanego - S.. Znaki w takiej samej konfiguracji były umieszczone także od strony miejscowości D..

Z ustalonego w sprawie materiału wynika, że w dniu zdarzenia na drodze nie było znaków A-28 i B-33. Okoliczności tej pozwani nie kwestionowali powoływali się jednak na częste kradzieże w tym zakresie, jak i brak świadomości o braku znaków.

Sąd wskazał przy tym, że koniecznym była ocena czy brak oznakowania miał związek z działalnością zarządcy oraz czy w okolicznościach sprawy zobowiązany był on do określonego działania, zmierzającego do natychmiastowego zapobieżenia wystąpienia szkody. W tym zakresie Sąd wskazał, że na działanie osób trzecich dokonujących kradzieży znaków pozwany zarządca drogi nie miał żadnego wpływu. Nie można mu także w tym zakresie zarzucić jakichkolwiek zaniedbań. W okresie od 14 sierpnia 2015 r. do dnia 27 sierpnia 2015 r. sporne znaki drogowe znajdowały się na drodze, co potwierdził świadek M. G. (przed zmianą nazwiska M.), świadek P. M. (2) i Z. D.. W dniu 28 sierpnia 2015 r. prace zostały przerwane z uwagi na opady deszczu. Natomiast 29 sierpnia i 30 sierpnia 2015 r. był dla strony pozwanej dniem wolnym od pracy. Do dnia 31 sierpnia 2015 r. pozwany zarządca drogi nie posiadał przy tym wiedzy w tym zakresie. Natomiast po otrzymaniu informacji tego samego dnia oznakowanie drogi zostało umieszczone. W ocenie Sądu do usunięcia oznakowania doszło z przyczyn, na które nie miał żadnego wpływu zarządca drogi, a jak wynika z zeznań świadka M. M. (1) (po zmianie nazwiska G.) i Z. D. do kradzieży tego typu dochodzi bardzo często. Z uwagi na nagminność tych zdarzeń i jednocześnie niską szkodliwość czynu, jak i niejednokrotnie brak możliwości ustalenia sprawcy zdarzenia te nie są zgłaszane. Stanowisko pozwanego w tym zakresie, jak i zeznania świadków Sąd uznał za logiczne, podkreślając, że nie można - w świetle zgromadzonego materiału dowodowego - wykluczyć takiej możliwości i przyjąć innej wersji zdarzeń. W tych okolicznościach, sąd uznał, iż pozwany Powiatowy Zarząd Dróg w

K. nie może ponosić odpowiedzialności za zagrożenie, wywołane działaniem osób trzecich, które doprowadziło do powstania szkody, jako czynników zupełnie od niego niezależnych. Mimo, że pracownicy pozwanego monitorują stan dróg i ich oznakowania, to jednak nie jest to możliwe każdego dnia z uwagi na łączną ilość dróg. Tym samym zarząd zobowiązany jest podejmować działania po otrzymaniu zgłoszenia, co też miało miejsce niezwłocznie w niniejszej sprawie. Sąd stanął na stanowisku, że zarządca drogi nie może odpowiadać permanentnie za wszystko co dzieje się na drodze. Zarządca nie ma faktycznej i praktycznej możliwości 24- godzinnego monitorowania każdej drogi, będącej pod jego zarządem, co nie oznacza oczywiście, iż nie dokonuje systematycznego ich przeglądu. W sprawie nie wiadomo kiedy znaki zostały dokładnie skradzione, czy pozwany zostałby odpowiednio poinformowany o tej okoliczności, tak aby mógł zapobiec skutkom wypadku.

Sąd Okręgowy nie stwierdził winy w zachowaniu pozwanego zarządcy drogi, jak i związku przyczynowego między powyższymi okolicznościami, a zaistniałą szkodą.

Powód powołując się na zaniedbania Powiatowego Zarządu Dróg w K. powoływał się wybiórczo na treść opinii biegłego sądowego sporządzonej przez M. Ś.. Analiza natomiast całości wniosków sformułowanych przez biegłego nie pozwala – w ocenie Sądu i instancji - na przypisanie odpowiedzialności pozwanemu. Biegły sądowy wskazał bowiem, że do powstania wypadku doszło na skutek utraty panowania nad pojazdem przez kierowcę spowodowaną tym, że wjeżdżając w lewy ostry zakręt poruszał się on z prędkością niedostosowaną do warunków drogowych jakim był ostry zakręt w lewo oraz jezdnia pokryta gresem radykalnie zmniejszającym przyczepność opon. Biegły podkreślił przy tym, że duży wpływ na utratę panowania nad pojazdem miało to, że kierowca pierwszy raz jechał samochodem z automatyczną skrzynią biegów znacznie różniącą się w technice prowadzenia pojazdu od samochodu nauki jazdy, jak i okoliczność, że nie można mieć pewności, czy brak oznakowania na jezdni miał wpływ na zachowanie kierowcy, choć mogło to mieć wpływ na powstanie wypadku. Wybiórcze potraktowanie zatem powyższych wniosków doprowadziło powoda do błędnego sformułowania zarzutów skierowanych w niniejszym postępowaniu przeciwko pozwanym.

Odnosząc się do ustalenia, na jakim obszarze drogi, którą jechał J. P. nawierzchnia była pokryta gresem oraz, czy brak oznakowania mógł mieć wpływ na zachowanie J. P., kierującego pojazdem Sąd Okręgowy podkreślił, że droga w miejscu wypadku biegła ze wzniesienia w dół patrząc od strony S. i tworzyła ostry zakręt w lewo. Natomiast powypadkowe położone samochodu przy drzewie, które na znaczną głębokość penetrowało lewą stronę nadwozia, lokalizacja na jezdni oraz przebieg śladu zarzucania względem zakrętu, którym przed wypadkiem przejechał O. pozwalają wnioskować, że kierujący przed uderzeniem w drzewo utracił kontrolę nad pojazdem w trakcie przejeżdżania zakrętu.

Zakręt, na którym doszło do wypadku umiejscowiony był w połowie odcinka drogi, na którym wykonano prace remontowe. Bez wątplenia warstwa sypanego gresu na remontowanej nawierzchni jezdni powodowała znaczne obniżenie współczynnika przyczepności kół do nawierzchni ograniczające możliwości trakcyjne pojazdów. Wykonane badania symulacyjne ruchu samochodu O. (...) wskazują, że kierujący samochodem przed wypadkiem jechał z prędkością ok. 60 km/h. Biorąc pod uwagę stan nawierzchni jezdni była to prędkość zbyt duża by stabilnie, bez utraty przyczepności kół do nawierzchni, przejechać zakręt zlokalizowany przed miejscem wypadku. Powyższe doprowadziło Sąd Okręgowy do ustalenia, że kierujący korzystał z drogi w sposób nieprawidłowy i niedostosowany do panujących warunków drogowych, a rozwijana prędkość była nadmierna i niebezpieczna.

Sąd jednocześnie ustalił, że J. P. jechał remontowaną drogą, której nawierzchnia była posypana luźnym, niezwiązanym z podłożem gresem na odcinku co najmniej kilkuset metrów przed miejscem wypadku, którego obecność dla każdego przeciętnego kierowcy jest zawsze wyraźnie odczuwalna i stanowi znaczny dyskomfort i utrudnienie jazdy, co wskazuje, że przyczyną zdarzenia było postępowanie pokrzywdzonego, który kontynuował jazdę z prędkością niedostosowaną do warunków drogowych. Okoliczności te wynikają ze sporządzonej opinii przez biegłych sądowych w niniejszej sprawie, jak i spójnych zeznań świadków M. P., A. M. (1), P. M. (2), M. G., jak i Z. D.. Z dokumentacji dotyczącej remontu drogi wynikało, że cały remontowany odcinek wynosi 3400 m, zaś w dniu 27 sierpnia 2015 r. prace zostały wykonane na odcinku ok. 2900 m i pozostał nieukończony jedynie niewielki odcinek przed wjazdem przed S.. W ocenie sądu J. P. nie posiadał umiejętności umożliwiających mu bezpieczną jazdę nawet w sytuacji, gdyby znaki

ostrzegające o prowadzonych pracach drogowych w dniu zdarzenia znajdowały się na drodze. W ocenie sądu duży wpływ na utratę panowania nad prowadzonym pojazdem miał brak doświadczenia kierowcy, który zaledwie dzień przed zdarzeniem odebrał dokument prawo jazdy kategorii B. J. P. nie posiadał przy tym żadnego doświadczenia w prowadzeniu pojazdu z automatyczną skrzynią biegów poza terenem zabudowanym. Kurs prawo jazdy odbywał się na terenie K. w warunkach zabudowy miejskiej. Pojazdem z automatyczną skrzynią biegów kierował raz w obecności ojca, zaś w dniu zdarzenia pierwszy raz samodzielnie. Świadek M. P. wskazał przy tym, że syn powoda prowadził pojazd niezbyt pewnie, zawracając najechał na krawężnik, wchodził ostro we wszystkie zakręty, zaś w zakręt, gdzie doszło do zdarzenia wjechał ze stałą prędkością i w trakcie zdarzenia nie hamował. Świadczy to jednoznacznie o braku umiejętności prowadzenia pojazdu O. (...) z automatyczną skrzynią biegów.

Sąd wskazał, że w jego ocenie sądu mimo, iż droga nie była prawidłowo oznakowana nie zwalniało to kierowcy z dostosowania jazdy do warunków panujących na drodze, czego nie uczynił. Sąd wskazał także, że J. P. nie był przy tym skupiony na jeździe, gdyż był podekscytowany samym faktem posiadania prawa jazdy. W środku pojazdu leciała muzyka oraz prowadzone były rozmowy. Wcześniej natomiast J. P. wspólnie z M. P. palili w trakcie jazdy papierosy. W ocenie sądu J. P. miał świadomość, iż na drodze prowadzone są prace remontowe. W okresie poprzedzającym wypadek każdego dnia pokonywał trasę wspólnie z ojcem dojeżdżając do szkoły, co prawda jako pasażer, ale nie zmienia to faktu, iż wiedzę taką posiadał, tak samo jak wiedzę o umieszczonych tam znakach. Ponadto w dniu 29 sierpnia 2015 r. jadąc do K. trasa ta została pokonana przez niego samodzielnie. Zeznający w sprawie świadkowie poruszający się po drodze, gdzie doszło do zdarzenia podkreślali, że jest to ostry zakręt, zaś jego pokonanie wymaga zmniejszenia prędkości, gdzie jest ona umowna w zależności od posiadanego doświadczenia. Kierujący pojazdem miał zatem dostosować prędkość jazdy nie tylko do ograniczeń wyznaczonych znakami drogowymi, lecz także w odniesieniu do warunków jazdy. Zgodnie z art. 19 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym kierujący pojazdem jest obowiązany jechać z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem. Sąd zatem nie mógł przyjąć, że kierujący samochodem O., zbliżając się do łuku drogi, wjechał na obszar jezdni posypany gresem i tym samym, aby taka niespodziewana zmiana stanu nawierzchni jezdni, o której nie ostrzegały odpowiednie znaki drogowe i związane z nią znacznie zmniejszone możliwości trakcyjne kierowanego pojazdu mogły stanowić dla kierującego zaskoczenie. Przy dostosowaniu prędkości jazdy kierowca powinien wziąć pod uwagę również inne czynniki takie jak własne predyspozycje psychofizyczne oraz doświadczenia w kierowaniu pojazdem (postanowienie Sądu Najwyższego z 23 lutego 2011 r. o sygn. 111 KK 276/10). Zachowanie limitu prędkości wyznaczonego znakami drogowymi nie tłumaczy kierowcy, wobec uznania, że w warunkach drogowych, przy swoim doświadczeniu i predyspozycjach psychofizycznych, prędkość prowadzonego przez zmarłego pojazdu nie pozwalała zachować panowania nad pojazdem (wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie o sygn. II AKa 92/05).

Podkreślił nadto Sąd I instancji, że prędkość bezpieczna nie może być utożsamiana z prędkością dozwoloną, jednak z reguły musi mieścić się w jej granicach. Wypróbowaną metodą bezpiecznego kierowania jest taktyka jazdy, której podstawowymi elementami są opanowanie do perfekcji sztuki kierowania, a więc podejmowania właściwych manewrów technicznych, jak i zdolność przewidywania sytuacji i ewentualnych wydarzeń na drodze.

Wobec brak możliwości przypisania zarządcy drogi odpowiedzialności Sąd uznał także brak możliwości dochodzenia zgłoszonego roszczenia w stosunku do jego ubezpieczyciela, o którego odpowiedzialności można mówić dopiero po ziszczeniu się przesłanek leżących po stronie sprawcy szkody.

Powyższe okoliczności zdecydowały o oddaleniu powództwa.

Z powyższych względów Sąd Okręgowy wskazał, że zbędnym było ustalanie pozostałych przesłanek ich odpowiedzialności, w tym merytoryczne ustosunkowanie się do wysokości roszczeń powoda. Podkreślił jednak, że strata osoby bliskiej w wyniku wypadku z dnia 29 sierpnia 2015 r. była dla powoda niewątpliwym ciosem i traumatycznym przeżyciem, co jest oczywiste, niemniej jednak nie z każdym zdarzeniem wywołującym szkodę związana jest odpowiedzialność cywilna pozwanego podmiotu, którą trzeba mu udowodnić zgodnie z obowiązującymi regułami. Brak takiej możliwości implikuje oddalenie roszczenia, co miało miejsce w niniejszej sprawie.

O kosztach Sąd Okręgowy orzekł zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik procesu tj. art. 98 § 1 k.p.c. zasądając na rzecz strony pozwanej koszty zastępstwa procesowego wg norm przepisanych.

Sąd jednocześnie w punkcie czwartym wyroku nakazał w oparciu o powyższą zasadę pobrać od powoda na rzecz Skarbu Państwa nieuiszczone koszty sądowe w kwocie 5.608,92 zł, ustalone postanowieniem z dnia 13 marca 2018 r.

Z takim rozstrzygnięciem nie zgodził się powód. W wywiezionej apelacji zaskarżył wyrok Sądu I instancji w całości zarzucając:

1. naruszenie przepisów prawa materialnego, tj. art. 415 k.c. przez błędną jego wykładnię polegającą na uznaniu przez Sąd I instancji braku odpowiedzialności Powiatowego Zarządu Dróg w K. za śmiertelny wypadek, w którym zginął syn powoda, w sytuacji gdy pozwany dopuścił się szeregu zaniedbań przy remoncie drogi tj.:

1) na miejscu zdarzenia brak było znaków drogowych informujących kierującego J. P. o zmianie nawierzchni jezdni i sypkim żwirze (tj. znaku A28) oraz ograniczających prędkość poruszania się po remontowanej drodze (tj. znaku B 33) mimo, iż na podstawie art. 20 pkt. 1-19 ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych do obowiązków zarządcy drogi należy szeroko rozumiany systematyczny i całodobowy obowiązek wykonywania prac zapewniających bezpieczeństwo osób z niej korzystających, a w szczególności zarząd dróg musi wykluczyć narażenie użytkowników drogi na wypadek pozostający w adekwatnym związku przyczynowo- skutkowym, a jak ustalił Sąd, M. M. (1) udał się na drogę gdzie doszło do wypadku, ujawniając brak oznakowania i ślady po zdarzeniu drogowym."- strona 7 uzasadnienia wyroku, co również potwierdzili biegli. Powyższe uchybienia miały kluczowe znaczenie dla prędkości jaką poruszał się J. P. bowiem z tego powodu doszło do pośliznięcia się na niebezpiecznym zakręcie.

2) droga, na której doszło do wypadku została dopuszczona przez Powiatowy Zarząd Dróg w K. do ruchu, mimo iż na dzień wypadku nie zostało wydane przez Starostwo Powiatowe w K. pozwolenie na jej użytkowanie (nawet w części), zgodnie z art. 55 ust. 1 pkt. 3 ustawy z dnia 7 lipca 1941r. prawo budowlane (oficjalny termin zakończenia robót budowlanych przypadał na dzień 03 września 2015r., wypadek śmiertelny miał miejsce w dniu 29 sierpnia 2015r.) - a co za tym idzie nie zostało wydane oświadczenie o zakończeniu budowy, nie został uporządkowany plac budowy, nie została przeprowadzona kontrola budowy (o których mowa w art. 56, 57, 58, 59 ustawy prawo budowlane) oraz nie zostały przeprowadzone Badania Szorstkości Jezdni oraz Próby Hamowania, co jednoznacznie spowodowało poruszanie się przez J. P. po drodze nie oddanej oficjalnie do użytku publicznego,

3) Powiatowy Zarząd Dróg w K. nie przeprowadził obowiązkowych ekspertyz w postaci Próby Hamowania oraz Badania Szorstkości Jezdni, które to wyniki z pewnością wykluczyłyby możliwość użytkowania drogi, na której doszło do wypadku z uwagi na nadmierną ilość leżących ciał obcych na jej nawierzchni (grysu, lepiszcza i piasku), podczas gdy obowiązek taki wynika z Zarządzenia nr 34 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 30 kwietnia 2015 r. w sprawie diagnostyki stanu nawierzchni i jej elementów, w szczególności gdy „na całej powierzchni jezdni znajdowała się warstwa sypkiego grysu, który nie był związany z asfaltowym podłożem - strona 9 uzasadnienia wyroku, które to badania wykluczyły możliwość poruszania się przez J. P. po drodze remontowanej.

2. naruszenie przepisów prawa procesowego tj. art. 278 § 1 k.p.c. poprzez uznanie przez Sad, iż do oceny prawidłowości wykonywania robót budowlanych przez Powiatowy Zarząd Dróg w K. (oznakowania terenu objętego robotami drogowymi, konieczności wyłączenia drogi spod użytkowania na czas trwania remontu, zabezpieczenia terenu budowy, ścieralności nawierzchni jezdni, przeprowadzonych badań drogi hamowania i badań dotyczących ścieralności nawierzchni jezdni) nie było konieczne przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego z zakresu budownictwa drogowego, podczas gdy do rozstrzygnięcia tej konkretnej sprawy nie była wystarczająca wyłącznie znajomość przepisów prawa, ale także niezbędne jest uzyskanie wiadomości z zakresu budownictwa drogowego.

3. naruszenie przepisów prawa procesowego tj. art. 233 § 1 k.p.c. poprzez dokonanie przez Sąd I instancji oceny dowodów z przekroczeniem granic swobodnej oceny poprzez przyjęcie, iż:

1) „na zakręcie nie mogło dojść do nawarstwiania się grysu z powodu ruchu pojazdów”- strona 9 uzasadnienia wyroku, podczas gdy:

- świadek w osobie A. M. (2) poruszając się na zakręcie gdzie doszło do wypadku wskazała, iż „ rzuciło mnie na prawą stronę, bo są rozsypane kamyczki, grys, W ten sposób latano drogę (...) myślę, że 3 warstwa była gruba. Gdzieś około 2-3 cm. Musiała być duża warstwa skoro przy małej prędkości zarzuciło mnie na prawą stronę. Poruszałam się z prędkością max 30 km/h”- protokół rozprawy z dnia 05 kwietnia 2017r.
- świadek w osobie P. M. (2) wskazał, iż „ grys nie był taki sypki, można go było kolanami zsunąć. Można było ten grys poprzesuwać nogą. Część grysu się trzymała masy bitumicznej, a część nie”- protokół rozprawy z dnia 05 kwietnia 2017r.
- dokumentacja zdjęciowa miejsca zdarzenia przedłożona przez powoda jak i zgromadzona w toku prowadzonego postępowania karnego (sygn. akt RSD 286/15) wskazuje na nadmierną warstwę grysu i lepiszcza na zakręcie gdzie doszło do wypadku- na co również wskazywali biegli z zakresu ruchu drogowego,
- świadek w osobie W. P. (1) wskazywała , że grys nie był wysypany na całej długości drogi tj. od D. do S., a jedynie sypki i w znacznej ilości „gres pojawiał się przed samym zakrętem”- k. 218 sprawy karnej, potwierdził to również w swoim przesłuchaniu M. P. -„20-30 metrów przed zakrętem pojawił się żwir”- k.218 sprawy karnej.

co w konsekwencji doprowadziło do nagłego zerwania przyczepności opon pojazdu, którym poruszał się J. P. i było bezpośrednią przyczyną wypadku, gdyż tragicznie zmarły jadąc wcześniej asfaltową powierzchnią drogi o dobrej przyczepności został zaskoczony znacznym obniżeniem możliwości trakcyjnych samochodu, w szczególności gdy na drodze nie znajdowały się znaki ostrzegawcze a prędkość, z którą się poruszał wynosiła nie więcej niż 60 km/h podczas gdy na tym odcinku drogi nieremontowanej dopuszczalna była prędkości 90 km/h .

2) powiatowy Zarząd Dróg w K. nie dopuścił się żadnych zaniedbań w zakresie obowiązków ciążących na nim ustawowo” - strona 20 uzasadnienia wyroku, podczas gdy:

- dopuścił do użytkowania drogę na której „były przeprowadzone prace remontowe, rozlewana masa i posypywana grysem. Te roboty były wykonywane 2-3 dni wcześniej przed zdarzeniem.” jak zeznał świadek P. M. (2) (pracownik pozwanego) na rozprawie w dniu 05 kwietnia 2017r.,bez uprzedniego otrzymania zezwolenia na dopuszczenie drogi do użytkowania oraz bez przeprowadzenia obowiązkowych testów Drogi Hamowania jak i Badania Szorstkości Jezdni, co potwierdził świadek zeznając, iż „droga była całkowicie otwarta w dniu zdarzenia”. -zachowanie niezgodne z art. 55 ust, 1 pkt. 3 ustawy z dnia 7 lipca 1941 r. prawo budowlane
- dopuścił do czynnego ruchu drogę, która na swojej nawierzchni posiadała niezwiązane elementy grysu, a jego nadmiar (ten który nie został wtłoczony przez walec) miał zostać wbity w powierzchnię drogi przez sam ruch pojazdu, zaś „Remontowane podłoże stało się asfaltem po miesiącu”. - zachowanie niezgodne z art. 59 ustawy z dnia 7 lipca 1941r. prawo budowlane
- „z ustalonego w sprawie materiału dowodowego wynika, że w dniu zdarzenia na drodze nie było znaków A- 28 i B-33” o czym Pozwani wiedzieli, tłumacząc się ich częstą kradzieżą - co w tym konkretnym przypadku nie zostało zgłoszone organom ścigania oraz ustawianiem znaków jedynie poprzez wkopanie ich w ziemię, a nie betonowaniem (pomimo wiedzy o ich częstych kradzieżach) - zachowanie niezgodne z art. 20 pkt. 1-19 ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych.

Strona powodowa wykazała, że znaków ostrzegawczych w szczególności znaku ograniczającego prędkość do 40 km/h na odcinku drogi, na którym doszło do wypadku nie było podczas gdy strona pozwana nie przedstawiła żadnego dowodu na okoliczność tego, że wstawiała tam taki znak, czy ewentualnie zabezpieczyła należycie przed kradzieżą .

3) J. P. „nie dostosował prędkości pojazdu którym się poruszał do warunków panujących na drodze"- strona 9 uzasadnienia wyroku, podczas, gdy na miejscu zdarzenia brak było znaków ostrzegających go o ograniczeniu prędkości do 40 km/h jak i znaku o zmianie nawierzchni jezdni, co w konsekwencji dawało mu uprawnienie do poruszania się z prędkością 90km/h. a mimo to poszkodowany zredukował swoją prędkość do 60 km/h -z taką prędkością poruszał się J. P. w chwili której doszło do poślizgu, zaś w momencie uderzenia pojazdem w drzewo prędkość spadła do 50 km/h.

4) Biegli w opinii jednoznacznie wskazali, że jadąc z prędkością przekraczająca 45 km/h wirtualny kierowca nie miał możliwości utrzymania pojazdu w obrębie jezdni" w pozostałych przypadkach nie był w stanie utrzymać stateczności ruchu pojazdu- strona 14 opinii - co jednoznacznie prowadzi do wniosku, iż J. P. z uwagi na brak znaku ostrzegającego o ograniczeniu prędkości do 40 km/h nie mógł przewidzieć, iż straci panowanie nad kierownicą w momencie poruszania się prędkością nawet 50 km/h. Wniosek przeciwny poruszając się z prędkością 40 km/h nie doszłoby do wypadku.

W oparciu o symulację komputerową biegli stwierdzili, że gdyby J. P. poruszał się z prędkością 40 km/h nie doszłoby do wypadku (str. 13 i 14 opinii)

5) na drogach publicznych nie jest konieczne stawianie znaków drogowych, gdyż to na kierowcach ciąży obowiązek zachowania należytej staranności w chwili prowadzenia pojazdów mechanicznych, podczas gdy J. P. jechał po drodze publicznej z prędkością dozwoloną- a więc nie naruszył żadnego z obowiązujących przepisów prawa- podczas gdy po stronie Powiatowego Zarządu Dróg należy dopatrywać się nieprawidłowości w zakresie nałożonych na niego obowiązków ustawowych, co było przyczyną wypadku.

4. naruszenie przepisów prawa procesowego tj. art. 102 k.p.c. poprzez obciążenie powoda kosztami postępowania, podczas gdy w niniejszej sprawie zachodzą szczególne okoliczności (subiektywna pewność powoda co do słuszności jego roszczenia, stałe leczenie się powoda u psychiatry z uwagi na depresję po stracie jedyne go syna na skutek wypadku będącego przedmiotem niniejszej sprawy, niewielkie zarobki powoda, sytuacja życiowa powoda w jakiej znalazł się na skutek wypadku) dające podstawę do nie zasądzenia w całości przez Sąd I instancji kosztów od strony przegrywającej czy też dające podstawy do obciążenia jej kosztami wyłącznie w części.

Mając na uwadze powyższe zarzuty powód wniósł o:

I. zmianę zaskarżonego orzeczenia w pkt. I poprzez zasądzenie na rzecz powoda kwoty 100 000,00 zł z ustawowymi odsetkami od dnia 18 marca 2016r. do dnia 31 grudnia 2015 r. oraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 1 stycznia 2016 r. do dnia zapłaty

II. dopuszczenie i przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego z zakresu budownictwa drogowego na okoliczności jak w pozwie w pkt. IX przed sądem II instancji;

III. dopuszczenie i przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego z zakresu psychologii i psychiatrii na okoliczności jak w pozwie w pkt. X przed sądem II instancji;

IV. zmianę zaskarżonego orzeczenia w pkt. II, III, IV poprzez nie obciążanie powoda kosztami postępowania przed Sądem I instancji

V. zasądzenie od pozwanych na rzecz powoda kosztów procesu za I i II instancję, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu apelacji podniesione zarzuty zostały szerzej uzasadnione.

Pozwany Powiat (...) - Powiatowy Zarząd Dróg w K. w odpowiedzi na apelację wniósł o jej oddalenie oraz o zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego kosztów postępowania II instancji. Podkreślił, że zarzuty podniesione w apelacji nie zasługują na uwzględnienie.

Sąd Apelacyjny zważył co następuje:

Przed przejściem do oceny zarzutów apelacyjnych zawartych w apelacji powoda Sąd Odwoławczy przypomina, że wynikający z art. 378 § 1 k.p.c. obowiązek rozpoznania sprawy w granicach apelacji oznacza zarówno zakaz wykraczania poza te granice, jak i nakaz rozważenia wszystkich podniesionych w apelacji zarzutów i wniosków. Jak wskazał Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 31 stycznia 2008 r., III CZP 49/07, mającej moc zasady prawnej (OSNC 2008, Nr 6, poz. 55), sąd apelacyjny jest związany jedynie takimi uchybieniami przepisów postępowania, które zostały podniesione w apelacji. Bez podniesienia w apelacji lub postępowaniu apelacyjnym właściwych zarzutów w tym zakresie sąd apelacyjny nie może więc wziąć pod rozwagę popełnionych przez sąd pierwszej instancji uchybień przepisom postępowania, w granicach zaskarżenia bierze jednak pod uwagę nieważność postępowania .

Sąd apelacyjny powinien natomiast zawsze zastosować właściwe przepisy prawa materialnego, a więc także usunąć ewentualne błędy prawne sądu pierwszej instancji, niezależnie od tego, czy zostały one wytknięte w apelacji. Powód w apelacji zawarł zarzuty naruszenia prawa materialnego, jak i prawa procesowego. Prawidłowość zastosowania lub wykładni prawa materialnego może być właściwie oceniona jedynie na kanwie niewadliwie ustalonej podstawy faktycznej rozstrzygnięcia. Powyższe skutkuje koniecznością rozpoznania w pierwszym rzędzie, zarzutów naruszenia prawa procesowego, zmierzających do zakwestionowania stanu faktycznego (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 marca 1997 r. II CKN 18/97 - OSNC 1997/8/112). Co do zasady apelujący nie zgłaszał zarzutu nieważności postępowania, a Sąd drugiej instancji z urzędu jej też się nie dopatrył.

Podstawę faktyczną orzeczenia stanowi stan faktyczny rozpoznawanej sprawy. Ustalenie to zaś jest wynikiem przede wszystkim oceny dowodów przeprowadzonych przez sąd w toku postępowania .

Mając powyższe na uwadze odnosząc się w pierwszej kolejności do zarzutów naruszenia prawa procesowego wskazać należy, że zgodnie z art.233 § 1 k.p.c. Sąd ocenia wiarygodność i moc dowodów według własnego przekonania , na podstawie wszechstronnego rozważenia zebranego w sprawie materiału.

Analizując materiał dowodowy zgromadzony w toku postępowania w tym w szczególności zeznania świadków przesłuchanych w toku postępowania – A. M. (2), P. M. (2) W. P. (1) oraz M. P. w kontekście pozostałych dowodów , w tym opinii Instytutu Ekspertyz Sądowych niespornym jest, że patrząc od strony jazdy samochodu prowadzonego przez J. P. (od miejscowości S. w kierunku D.) nie było znaków ostrzegających o prowadzonych robotach drogowych: syпки żwir (A-28), nierówna droga (A-11), czy też znaku ograniczenia prędkości jazdy (B-33), co oznacza, że w rejonie wypadku dozwolona była jazda z prędkością 90 km/h. Sąd Apelacyjny zauważa, że mimo, że prace remontowe drogi były wykonywane na całej długości drogi od znaku E-18a (koniec miejscowości S.), a do początku zakrętu w lewo (na którym kierujący nie zapanował nad samochodem) było 1100 m, to jednak ani bezpośrednio przed zakrętem, jak również przy znaku E-18a (koniec miejscowości S.) nie było ustawionych przywołanych powyżej znaków drogowych. W powyższym zakresie Sąd Apelacyjny zwraca uwagę, że jak wynika z uproszczonego opisu technicznego do projektu tymczasowej organizacji ruchu (k. 121- 122) projekt przewiduje sposób tymczasowego oznakowania dróg powiatowych, na czas prowadzenia robót remontowo nawierzchniowych. Powyższe opracowanie przewiduje ustawienie oznakowania po zakończeniu remontu odcinka nawierzchni, na którym istnieje możliwość występowania sypkiego grys, w postaci znaków pionowych A-28 „syпки żwir” i B-33 „ograniczenie prędkości do 40 km/h” i co niezwykle istotne powyższe oznakowanie miało być ustawione do czasu stabilnego oblepienia ziaren kruszywa przez bitum. Nie ma sporu, że całkowite uzyskanie stabilnej nawierzchni remontowanego odcinka wynosi około miesiąca. Prace rozpoczęto 15 sierpnia 2017r. i w dacie wypadku pozostał do wykonania ostatni niewielki fragment drogi. Zatem jak wynika ze schematu na karcie 125 znaki A-28 i B-33 winny być ustawione na całym odcinku wyremontowanej drogi. Kierujący jechał od S. w kierunku D., zatem przy przyjętej technologii te znaki winny być ustawione przy znaku koniec miejscowości S. (skoro już tam prace były wykonywane) . Niespornym jest również, że w dacie wypadku powyższe znaki nie były ustawione, co wyraźnie potwierdzili przesłuchani świadkowie. Okoliczność zaś, że ewentualnie mógł ktoś ukraść powyższe znaki nie może wpływać na przyjęcie braku odpowiedzialności pozwanego zarządcy drogi. W tym zakresie wskazać bowiem należy, że pozwany podkreślał, że co jakiś czas kradzieże znaków się zdarzały, zatem mając świadomość możliwości występowania takiego procederu pozwany Powiat (...) winien opracować taki

sposób ustawienia znaków, aby ów proceder wyeliminować. Powyższe ma również ważne znaczenie mając na uwadze szerokość drogi na tym odcinku, obecność drzew w bardzo bliskiej odległości od krawędzi drogi (zdjęcie – k. 315). W konsekwencji skoro w istocie nie było znaków ograniczających prędkość, jak i znaków informacyjnych – sypki żwir, nie sposób przyjąć, aby kierujący jechał z nadmierną prędkością, skoro na drodze o dopuszczalnej prędkości do 90 km/h jechał z prędkością około 60 km/h. Również podkreślenia wymaga, że z materiału dowodowego nie wynika również, żeby przed zakrętem był znak informujący „dwa niebezpieczne zakręty”, a świadek A. M. (1) przesłuchiwana na rozprawie w dniu 5 kwietnia 2017r. zeznała, że ten zakręt jest dość ostry. Zatem konstatacja sądu okręgowego sprowadzającą się do twierdzenia, że kierowca jechał z nadmierną i niebezpieczną prędkością nie zasługuje na aprobatę,

Nie sposób również podzielić twierdzeń sądu I instancji, że skoro na odcinku bezpośrednio za S. do zakrętu był rozsypany żwir, to powyższe prowadzi do wniosku, że to postępowanie pokrzywdzonego kontynuującego jazdę z prędkością niedostosowaną do panujących warunków drogowych było przyczyną wypadku. W tym zakresie przywołać należy zeznania świadków, którzy wskazują na obecność gysu na łuku, na którym syn powoda nie zapanował nad pojazdem, przy czym gysu tego było w granicach 2-3 cm. W tym zakresie świadek A. M. (2) zeznała, że w jej ocenie warstwa gysu była gruba, gdzieś około 2-3 cm i dalej wprost wskazała, że warstwa gysu musiała być duża, bowiem przy małej prędkości (30 km/h) zarzuciło prowadzony przez nią samochód na prawą stronę. Również świadek P. M. (2) – policjant, który przyjechał na miejsce zdarzenia również zeznał, że grys na łuku był sypki w uskoku większy, można było rozsunać nogami, był związany z powierzchnią asfaltu, ale nie w sposób trwały, luźno, przy wyjściu z samochodu częściowo grys można było rozsunać nogą, nie była to stała masa bitumiczna. Jednocześnie świadek zeznał, że grys był na całej szerokości jezdni, tam gdzie były pomiary, gdzie doszło do zdarzenia znajdował się grys. Jednocześnie świadek nie pamiętał czy były ślady hamowania.

Powyższe zeznania pozostają w związku z zeznaniami świadków M. P. i W. P. (1), którzy jechali wspólnie z synem powoda. W powyższym zakresie zwrócić należy uwagę, że M. P. zeznał, że co prawda żwir zaczynał się 200 m za S., ale – co niezwykle istotne zeznał również, że były tam jednak – drobne kamyczki, a przy zakręcie żwiru było znacznie więcej, świadek wręcz wskazał, że wyglądało to jakby żwir nie był rozjeżdżony. W tym zakresie zwrócić należy uwagę, że świadek siedział na miejscu pasażera, zatem miał możliwość obserwacji drogi. Wreszcie również zeznania świadka W. P. (1) są zbieżne z zeznaniami wyżej wymienionych świadków. Świadek zeznając o momencie tuż przed wypadkiem wskazuje, że „tego żwiru na całej drodze mogło być około 3 cm, ten żwir był jak kamyczki, na nim się poślizgnęliśmy.” Świadek M. P. w trakcie swojego zeznania naszkicował gdzie w jego ocenie znajdował się żwir. Do powyższego szkicu odniósł się świadek P. M. (2), który dodatkowo wskazał, a co już wyżej przywołano, że w tym miejscu pewna część jezdni jest w uskoku i pobocze gruntowe, stąd mogły być rozbieżności w zeznaniach świadków. Niemniej to co istotne w ocenie świadka właśnie w uskoku grys był sypki, większy, taki że można go było rozsunać nogami.

Wbrew twierdzeniom Sądu Okręgowego okoliczność, że grys winien być równomiernie rozłożony na całej powierzchni jezdni nie daje podstawy, mając na uwadze przywołane wyżej zeznania świadków, do przyjęcia, że na łuku drogi od S. w kierunku D., w którym kierujący nie zapanował nad prowadzonym przez siebie samochodem tego gysu nie było więcej. Zeznania świadków wskazują, że właśnie w tym miejscu gysu było zdecydowanie więcej, tak że można go było odsunąć nogą. Wreszcie Sąd Apelacyjny zwraca uwagę, że droga była remontowana odcinkami, co oznacza, że bezpośrednio za S. prace były wykonane wcześniej, tym samym grys mógł już być bardziej związany z asfaltem, a przez to luźnego gysu było mniej. Prace zaś w miejscu rozpoczęcia zarzucania samochodu pokrzywdzonego były wykonywane dwa dni przed wypadkiem, stąd nie można odmówić wiarygodności twierdzeniom świadków, że w tym miejscu gysu było zdecydowanie więcej. W tym zakresie świadek A. M. (1) twierdziła jedynie, że na zakręcie musiała mocno zwolnić do 30 km/h a mimo to ją zarzuciło. Nie twierdziła zaś, że z taką prędkością poruszała się na całym odcinku za S.. Zatem w tym zakresie mając na uwadze przywołaną wyżej opinię Instytutu Ekspertyz Sądowych - w ocenie Sądu Apelacyjnego – zgromadzony w sprawie materiał dowodowy przy uwzględnieniu wniosków Sądu Apelacyjnego wyżej przywołanych wskazuje, że kierujący samochodem O., zbliżając się do łuku drogi wjechał na obszar jezdni posypany zdecydowanie większą ilością gysu, w odległości około 20-30 m przed zakrętem. Tym samym doszło do niespodziewanej zmiany stanu nawierzchni jezdni, o której nie ostrzegały odpowiednie znaki drogowe. W

konsekwencji znaczne zmniejszenie możliwości trakcyjnych kierowanego samochodu mogły stanowić dla kierującego zaskoczenie, co w połączeniu z brakiem doświadczenia w kierowaniu pojazdem doprowadziła do utraty kontroli nad pojazdem. Opiniujący wprost wskazali, że w takim przypadku to zmiana nawierzchni jezdni mogła być przyczyną analizowanego zdarzenia drogowego (k. 321). Znamienne jest również stwierdzenie opiniujących, że w przypadku jazdy z prędkością 50km/h na suchej nawierzchni asfaltowej nie wystąpiłby poślizg pojazdu, na co wskazuje wynik symulacji. Powyższe w ocenie sądu prowadzi do wniosku, że to brak właściwego oznakowania drogi spowodował, przy jeździe z prędkością dozwoloną na danym odcinku drogi, a wręcz o około 30 km/h niższej od dozwolonej w tym miejscu, stanowił przyczynę utraty panowania kierującego nad pojazdem, w konsekwencji uderzeniem w drzewo i ostatecznie doprowadził do śmierci kierującego. W tym zakresie wskazać należy, że świadkowie zarówno M. P. jak i W. P. (2) zeznali, że kierujący w trakcie wspólnej jazdy nie przekraczał dozwolonej prędkości stosując się do znaków drogowych. Świadek M. P. wprost zeznał, że „tam gdzie był znak 40 to J. jechał 40, uparcie jechał ta 40, a tu jechał 60 bo nie było żadnych znaków”. Podobnie świadek W. P. (1) zeznał, że „wcześniej J. nie łamał przepisów, jechał spokojnie”. Sama okoliczność, że w trakcie tej samej jazdy najechał przy manewrze skrzyżowania na krawężnik jest niewystarczająca do przypisania kierującemu, że w trakcie pokonywania zakrętu, na którym doszło do wypadku jechał nieprawidłowo i niebezpiecznie. W ocenie Sądu Apelacyjnego Sąd I instancji zbyt dużą wagę przywiązał do okoliczności, że kierujący dzień wcześniej odebrał prawo jazdy, jak i że po raz pierwszy jechał samodzielnie samochodem z automatyczną skrzynią biegów, a na kursie prawo jazdy jeździł samochodem z manualną skrzynią biegów. W tym zakresie Sąd Apelacyjny wskazuje, że odebranie prawa jazdy potwierdza uprawnienia do kierowania samochodami osobowymi bez względu na rodzaj skrzyni biegów i uprawnia do poruszania się po drogach publicznych bez żadnych ograniczeń. Również okoliczność jazdy samochodem z automatyczną skrzynią biegów – w ocenie Sądu Apelacyjnego nie daje podstaw do przyjęcia, że trudniej było opanować jazdę takim samochodem. W tym zakresie świadek W. P. (1) sądziła nawet, że samochód miał manualną skrzynię biegów. Zauważyć należy, że powszechnie wiadomym jest, że dla niedoświadczonego kierowcy w przypadku zmiany samochodu z manualną skrzynią biegów na samochód z automatyczną skrzynią biegów to w początkowym okresie może dojść do zbyt gwałtownego hamowania naciskania na pedał hamulca jak na pedał gazu. Tymczasem świadkowie nie zeznawali, aby kierujący hamował zbyt gwałtownie. Tym samym nie sposób przyjąć prawidłowości rozumowania Sądu, że kierujący poruszając się prędkością dozwoloną, przy uwzględnieniu okoliczności wyżej przywołanych naruszył jakiejkolwiek zasady ruchu drogowego. Powyższe oznacza, że nie sposób również przyjąć, aby kierujący w jakimkolwiek zakresie przyczynił się do powstania, czy zwiększenia szkody. W tym zakresie Sąd Apelacyjny ponownie odwołuje się do opinii Instytutu Ekspertyz Sądowych, z której wynika, że „biorąc pod uwagę wyniki przeprowadzonych symulacji można ostrożnie szacować, że „gdy prędkość samochodu przekracza wartość 56 km/h, także wirtualny kierowca, którego możliwości w zakresie jazdy po zadanym torze bez wątplenia są większe niż możliwości przeciętnego użytkownika drogi, nie był w stanie utrzymać stateczności ruchu pojazdu w obrębie jezdni zdefiniowanego odcinka drogi. Biorąc pod uwagę wyniki przeprowadzonych symulacji można ostrożnie szacować, że przeciętny, ostrożny kierowca przedmiotowy odcinek drogi mógł przejechać z prędkością około 40 km/h.” Zatem to nie brak doświadczenia kierującego, ale brak ograniczenia prędkości w tym miejscu, przy braku informacji o syrkim żwirze spowodował, że prędkość mimo, że dozwolona, to jednak wobec występowania żwiru na jezdni okazała się być nadmierna, przy czym również przeciętny kierowca nie był by w stanie utrzymać stateczności ruchu pojazdu w tym miejscu.

Wyżej przywołane okoliczności w połączeniu z dobrymi w tym dniu warunkami atmosferycznymi nie dają podstaw do przyjęcia, że kierujący nie dostosował prędkości do panujących warunków drogowych.

Skoro niewątpliwie to zarządca drogi dokonując remontu winien we właściwy sposób zabezpieczyć remontowane odcinki drogi, zwłaszcza, w sytuacji, że przy zastosowanej technologii naprawy po wykonaniu nawierzchni staje się ona w pełni nawierzchnią bitumiczną po upływie około miesiąca od wykonania robót. Zatem ewidentnie poruszający się drogą od strony S. w kierunku D. nie mieli żadnych ostrzeżeń w związku z prowadzonym remontem nawierzchni. Słusznie w toku postępowania oraz w apelacji podnosi powód, że również biegły M. Ś. wprost wskazał, że nie można wykluczyć, że wpływ na powstanie wypadku mógł mieć brak prawidłowego oznakowania drogi, w szczególności nie było ograniczenia prędkości, co oznacza, że każdy użytkownik drogi na tym odcinku mógł poruszać się z prędkością nie przekraczającą 90 km/h. Przyjęcie przez Sąd I instancji, że wyłączną przyczyną wypadku było niedostosowanie

prędkości do panujących warunków drogowych w realiach niniejszej sprawy nie zasługuje na uwzględnienie. Jeszcze raz podkreślić należy, że Sąd Okręgowy poza przywołaniem, że nie bez znaczenia mógł być brak doświadczenia kierowcy oraz obecność gysu na wcześniejszym odcinku, po którym poruszał się kierujący nie przywołał innych okoliczności, które miałyby wskazywać na nieprawidłowe zachowanie kierującego. Nie sposób również podzielić argumentacji Sądu, że J. P. drogę, na której doszło do zdarzenia pokonywał ze swoim ojcem z miejsca swojego zamieszkania we W. do K.. Po pierwsze wówczas J. P. jeździł jako pasażer, a po drugie – Sąd Okręgowy nie uwzględnił, że wcześniej były ustawione znaki ograniczające prędkość do 40 km/h, a ewidentnie nie było ich w dniu wypadku. W tej sytuacji można było również wnioskować, że doszło już do przywrócenia prędkości obowiązującej według kodeksu drogowego poza terenem zabudowanym. Powyższe okoliczności jednoznacznie wskazują, że zarzut naruszenia dyspozycji art. 233 § 1 k.p.c. okazał się zasadny.

Sąd Apelacyjny nie podzielił stanowiska powoda co do konieczności dopuszczenia dowodu z zakresu budownictwa drogowego, wbrew bowiem twierdzeniom apelującego właściwa analiza materiału dowodowego zgromadzonego w toku postępowania włącznie z opinią Instytutu Ekspertyz Sądowych – (...) była wystarczająca do prawidłowego ustalenia zarówno okoliczności wypadku jak i kwestii odpowiedzialności za jego skutki. Stąd zarzut naruszenia art. 278 § 1 k.p.c. nie zasługiwał na uwzględnienie. Podobnie nie sposób przyjąć, by przy uwzględnieniu kategorii drogi jego zarządca - Powiat (...) naruszył przepis art. 55 ust. 1 pkt 3 prawa budowlanego, art. 59 prawa budowlanego.

Wobec naruszenia dyspozycji art. 233 § 1 k.p.c. co wyżej szczegółowo omówiono Sąd Okręgowy niezasadnie stwierdził brak odpowiedzialności pozwanego – Powiatu (...) – Powiatowego Zarządu Dróg w K. i w konsekwencji pozwanego Towarzystwa (...) w W.. W tym zakresie słusznie Sąd I instancji wskazał, że odpowiedzialność zarządcy drogi oparta jest na dyspozycji art. 415 k.c., a odpowiedzialność ubezpieczyciela wynika z zawartej z pozwanym Powiatem (...) umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, zatem oparta jest na dyspozycji art. 822 k.c., przy czym odpowiedzialność ubezpieczyciela zajdzie w przypadku uznania odpowiedzialności Powiatu (...).

Co do zasady Sąd Apelacyjny nie ma wątpliwości, że ubezpieczyciel jest legitymowany biernie, albowiem zarządca drogi – Powiat (...), ubezpieczony w pozwanym Towarzystwie (...) w W. jest podmiotem odpowiedzialnym za utrzymywanie drogi publicznej, na której doszło do zdarzenia, w tym do właściwego zabezpieczenia prowadzonych robót i właściwego oznakowania drogowego, w szczególności w trakcie robót remontowych. Powyższy obowiązek wynika z dyspozycji art. 19, w szczególności punkt 5 i 14 ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (Dz.U.2013.260 - tekst jedn. ze zm.). M.in. do zarządcy drogi należy w szczególności realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu (punkt 5), a także wprowadzanie ograniczeń lub zamykanie dróg i drogowych obiektów inżynierskich dla ruchu oraz wyznaczanie objazdów drogami różnej kategorii, gdy występuje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa osób lub mienia (punkt 14); jak również przywołany przez Sąd I instancji punkt 10, zgodnie z którym zarządca drogi jest obowiązany do okresowych kontroli stanu drogi w celu wykrycia usterek, awarii, a następnie zobowiązany jest do usunięcia stwierdzonych zagrożeń.

Skoro przy uwzględnieniu okoliczności wyżej szczegółowo omówionych przyczyną wypadku było brak oznakowania drogowego w trakcie prowadzonych robót, tym samym słusznie apelujący podkreślił, że okoliczności niniejszej sprawy wskazują na istnienie winy po stronie pozwanego Powiatu (...), przy czym w ocenie Sądu Apelacyjnego winę tę można wyprowadzić w drodze domniemania faktycznego (tak wyrok SN z dnia 28 września 2001r. III CKN 267/99, wyrok z dnia 15 kwietnia 1986 r. I CK 34/116, OSP 1987, Nr 5, poz. 125). Wina ta w istocie polega na niedbalstwie sprowadzającym się do niezachowania wymaganej staranności w prawidłowym zamontowaniu znaków drogowych informujących o niebezpieczeństwie występowania żwiru, a nadto poprzez brak ograniczenia prędkości do prędkości bezpiecznej. Zarządca drogi jako profesjonalista powinien wykazać się wyższym poziomem staranności przy wykonywaniu swoich obowiązków, co odnieść należy do posiadaniem wiedzy co do okresowych kradzieży ustawianych znaków drogowych.

Skoro zaś z okoliczności sprawy wynikało, że można domniemywać winę pozwanego, to doszło do przerzucenia ciężaru dowodu i to pozwany, a nie powód powinien udowodnić, że w sposób właściwy, zachowując szczególną staranność zarządca drogi wykonywał swoje obowiązki, czemu pozwany nie podołał (tak wyrok SN z dnia 8 października 1985r. I

CR 289/85, z dnia 26 marca 2003 r., sygn. akt II CKN 1374/00, niepubl. wyrok SN z dnia 10 czerwca 2005 r., sygn. akt II CK 719/04, niepubl.). Pozwany powołał się w tym zakresie, że wcześniej znaki drogowe były, przy czym niewątpliwie w dacie wypadku ich nie było. Skoro dzień przed wypadkiem prace nie były wykonywane z powodu opadów deszczu, to co najmniej należyte dbanie o wywiązanie się z wyżej przywołanych obowiązków nakazywało sprawdzić czy podczas nieobecności pracowników remontujących drogę znaki nadal się znajdują. Pozwany poza swoimi twierdzeniami i zeznaniami świadka M. M. (2) co do tego, że znaki wcześniej były nie przedstawił w tym zakresie żadnych innych dowodów, by kwestia prawidłowości ustawienia znaków była kontrolowana, co ma tym większe znaczenie, że świadek M. mówi o wręcz nagminnych kradzieżach oznakowania drogowego. Skoro tak było, o czym pozwany Powiat (...) miał wiedzę to celowym była kontrola oznakowania zwłaszcza w sytuacji kiedy nikogo na drodze nie było po 27 sierpnia 2015r. , celem choćby sprawdzenia czy w sposób prawidłowy ustawiono oznakowanie oraz czy nadal odpowiednie znaki znajdują się we właściwym miejscu.

Odnosząc się do przesłanki zawinięcia zobowiązanego zarządcy drogi, na wstępie Sąd Odwoławczy zauważa, że z ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych przywołanej powyżej wynika obowiązek zarządcy utrzymania dróg w należyłym stanie oraz realizacji zadań w zakresie inżynierii ruchu . Z zarządzaniem drogą publiczną określane są działania zaliczane do inżynierii ruchu drogowego, co oznacza z jednej strony analizowanie czynników wpływających na ruch drogowy (okresowe pomiary prędkości ruchu, przepustowości dróg, gromadzenie i analizowanie danych o wypadkach drogowych itp.), a także organizowania ruchu na drogach. Organizowanie ruchu następuje w szczególności przez ustalenie geometrii drogi, ale także umieszczanie znaków drogowych (tak Komentarz do art. 20 ustawy o drogach publicznych pod redakcją Pawła Zaborniaka z wydawnictwa Lex).

Innymi słowy, z przepisu tego wynikają obowiązki ustawowe nałożone na zarządcę drogi powiatowej. To na tym organie ciąży szczególny obowiązek podejmowania działań mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa ruchu, co nabiera szczególnego znaczenia w trakcie wykonywania robót drogowych. I to ten organ winien dochować należytej staranności przy wykonywaniu tych obowiązków. Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 12 czerwca 2002 r. (sygn. akt III CKN 694/00) stanął na stanowisku, że „w przypadku podmiotu, który jest zobowiązany do zachowania przy wykonywaniu swoich obowiązków szczególnej staranności, do powstania odpowiedzialności odszkodowawczej konieczne jest wprawdzie, by naruszenie tych obowiązków było zawinione (art. 415 k.c.), jednakże zważywszy na abstrakcyjną ocenę niedbalstwa (art. 355 § 1 k.c.) oraz zawodowy charakter działalności (art. 355 § 2 k.c.) sam fakt ich naruszenia przesądza z reguły o winie, co najmniej w postaci niedbalstwa. Natomiast w wyroku z dnia 25 września 1980 r. (sygn. akt II CR 316/80)”. Sąd Najwyższy stanowczo zaznaczył, iż nie może ulegać wątpliwości, że drogi publiczne muszą być utrzymane w stanie wykluczającym narażenie ich użytkowników na wypadek, pozostający w wyłącznym i bezpośrednim związku przyczynowym z korzystaniem z nich.

Mając powyższe na uwadze, Sąd Apelacyjny, odmiennie niż Sąd I instancji doszedł do przekonania, że bezsporny fakt braku oznakowania stanowił sam w sobie dowód niewywiązania się przez Zarządcę z jego ustawowych obowiązków.

Powyższe ustalenie z kolei skutkowało przerzuceniem na pozwanego obowiązku wykazania braku zawinięcia. Ciężarowi temu, pozwany Powiat (...) nie sprostał.

Co prawda jak wynika z akt sprawy, zarówno Powiat (...) jak i ubezpieczyciel podnosili, że zarządca drogi wykazał należyłą staranność w wykonywaniu swoich obowiązków, jako że przystępując do rozpoczęcia robót ustawił właściwe znaki drogowe, które mogły zostać skradzione, stąd ich brak w dacie wypadku, niemniej skoro niewątpliwie znaków tych w dacie wypadku nie było, to wobec przerwy w pracach w dniu poprzedzającym nie doszło do sprawdzenia czy znaki drogowe nadal tam się znajdują. Tym samym zarządca drogi nie podjął wszelkich możliwych działań mających na celu sprawdzenie umiejscowienia znaków , co przy przyjętej technologii naprawy było niezwykle istotne. Należytej staranności nie można sprowadzać tylko i wyłącznie do ustawienia znaków przed rozpoczęciem robót ale także sprawdzania czy faktycznie się tam znajdują, zwłaszcza, że po wykonaniu robót do uzyskania pełnego efektu naprawy koniecznym jest upływ około miesiąca.

W konsekwencji przyjąć należało, że powód wykazał zawinienie zobowiązanego Zarządcy. Podstawę odpowiedzialności Powiatu (...) jak wyżej wskazano stanowi art. 415 k.c., a podstawę prawną odpowiedzialności pozwanego Towarzystwa art. 822 k.c. w związku z zawartą umową ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.

Odnosząc się do krzywdy powoda S. P. doznanej wskutek śmierci syna wskazać należy, że okoliczności przywołane w powyższym zakresie przez Sąd I instancji Sąd Apelacyjny w całości podziela i przyjmuje za własne, nie widząc tym samym konieczności ich ponownego szczegółowego przywoływania, zwłaszcza, że okoliczności te co do zasady nie były przez pozwanych negowane. W powyższym zakresie pozwany Powiat (...) w odpowiedzi na pozew z najdalej posuniętej ostrożności procesowej zakwestionował jedynie wysokość dochodzonego zadośćuczynienia, które uważa za wygórowane w tym sensie, że kwota w takiej wysokości mogłaby stanowić dla powoda źródło wzbogacenia (k. 79). Analogiczne stanowisko zawarł drugi pozwany (k. 135). Nie zanegowali przy tym pozwani doznanej przez powoda krzywdy, cierpienia i bólu, nadal trwającej więzi ze zmarłym. Sąd Apelacyjny wskazuje, że ustalenia Sadu I instancji w powyższym zakresie są prawidłowe, tym samym Sąd Apelacyjny w całości je podziela, przyjmując za własne.

Porządkowo Sąd Apelacyjny wskazuje, że do stanów prawnych, jakie miały miejsce po 3 sierpnia 2008 r. stosuje się obecnie § 4 art. 446 k.c., który w sposób wyraźny daje prawo najbliższym członkom rodziny do wystąpienia z roszczeniem o zadośćuczynienie. Pomimo bowiem prawidłowych rozważań co do przesłanek odpowiedzialności z tego przepisu, Sąd I instancji w stopniu niewystarczającym uwzględnił zakres doznanej przez powódkę krzywdy.

Ustawodawca nie wprowadził definicji krzywdy, przy czym krzywda stanowi określony uszczerbek dotyczący subiektywnej sfery osobowości człowieka (porównaj: Z. Radwański, *Zadośćuczynienie pieniężne...*, s. 168). Krzywda to nic innego jak ujemne przeżycia poszkodowanego związane z jednej strony z cierpieniem fizycznym, z drugiej z psychicznym i moralnym (tak I. Dyka, *Zasady przyznawania i ustalania wysokości zadośćuczynienia pieniężnego w razie naruszenia dobra osobistego*, *Kwartalnik Prawa Prywatnego* 2001, z. 3, s. 612).

Ponadto ugruntowane jest stanowisko zarówno w orzecznictwie, jak i w literaturze, że wysokości zadośćuczynienia za szkodę niemajątkową nie da się tak skrupulatnie określić jak przy wynagradzaniu szkody majątkowej. Kwota zadośćuczynienia powinna jednak być tak oznaczona, by uwzględniała panujące stosunki społeczno-ekonomiczne w oparciu o kryteria doświadczenia i kolidujące ze sobą w danej sprawie interesy.

Przyznanie zadośćuczynienia pieniężnego, na podstawie powołanego wyżej przepisu, ma na celu zrekompensowanie krzywdy za naruszenie bólu i cierpienia po stracie osoby najbliższej, za pozbawienie prawa do życia w rodzinie. Co do zasady ustawodawca nie określił kryteriów, według których należy określać wysokość zadośćuczynienia za krzywdę spowodowaną przez śmierć najbliższego członka rodziny. Wysokość zadośćuczynienia powinna być jednak utrzymana w rozsądnych granicach, lecz zarazem powinna być odczuwalna przez uprawnionych. Zadośćuczynienie ma więc zmniejszyć odczuwaną subiektywnie przez uprawnionego krzywdę, poczucie straty bliskiej mu osoby, utratę jej wsparcia i opieki. Przy czym prawo do życia w rodzinie winno zasługiwać na wzmożoną ochronę. Utrata bliskiej osoby stanowi znaczną dolegliwość psychiczną dla członka rodziny zmarłego, a jej skutki rozciągają się na całe życie osób bliskich (por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z 23 listopada 2011 roku, sygn. akt: I ACa 591/11, niepubl.).

W ocenie Sądu powód wykazał, że na skutek nagłej śmierci jedyne go syna J. P., który w dacie wypadku miał 18 lat (za który to wypadek jak wynika z wyżej przywołanych okoliczności odpowiedzialność na podstawie art. 415 k.c. ponosi pozwany Powiat (...)), doszło do krzywdy po stronie powoda. Powód udowodnił - szczególnie za pomocą złożonych przez siebie zeznań oraz przesłuchania świadka A. P. - jego żony), że śmierć syna - J. P. była to dla powoda sytuacją traumatyczną. Powód po zdarzeniu, mimo, że po trzech tygodniach powrócił do pracy, to jednak zażywał i nadal zażywa leki uspokajające przepisane przez lekarza rodzinnego. Nie korzystał z porad psychologa czy psychiatry, niemniej silnie pielęgnuje więź o zmarłym, z którym był związany silną więzią uczuciową. Nadal bardzo często odwiedza jego grób. Nie bez znaczenia jest też, że mimo podjętych prób przez małżonków wzajemnego wspierania się, to jednak małżonkowie nie poradzili sobie z tym problemem, obarczając się wzajemnie za zaistniałe zdarzenie. Powód w istocie pozostał sam, bowiem żona pracuje na stałe w Niemczech. Do wyżej przywołanych okoliczności dodać należy kwestie, że również do dnia wypadku żona powoda pracowała w Niemczech zatem to powód na co dzień opiekował się

synem, razem jeździli do K. , gdzie syn uczył się w liceum ogólnokształcącym. Rodzice mogli liczyć na wsparcie syna, rodzice również wspierali syna. Podjęcie przez J. P. pracy w okresie wakacyjnym miało stanowić finansowe odciążenie rodziców i partycypowanie zmarłego w wydatkach rodziny. Zmarły z ojcem miał bardzo dobry kontakt. W tej sytuacji niewątpliwie powód mógł liczyć na wsparcie syna również w przyszłości, zwłaszcza, że syn pomagał w gospodarstwie domowym, rodzina się wzajemnie wspierała. Wspólnie wyjeżdżali na wakacje, wspólnie jadali obiady w niedziele. Zatem niewątpliwym jest, że okoliczności wyżej przywołane świadczą o nagłym zerwaniu tych więzi. Niewątpliwie śmierć dziecka stanowi jedno z największych dramatów. Powód kilka dni po wypadku praktycznie spędzał w szpitalu, aż do chwili śmierci. W takich okolicznościach mimo braku opinii biegłego z zakresu psychologii czy psychiatrii niewątpliwym również przy odwołaniu się do zasad doświadczenia życiowego oczywistym jest, że śmierć jedyne go syna, w tak młodym wieku stanowiła dla powoda niezwykle silne traumatyczne przeżycie, przy czym powód nadal się boryka z poczuciem osamotnienia, nadal pielęgnuje pamięć o zmarłym, regularnie chodzi a cmentarz – a co wynika zeznań powoda jak i świadka A. P..

Sąd Apelacyjny wskazuje, że nagle zerwanie więzi rodzinnych łączących S. P. z synem związane było i nadal jest z jego osobistym cierpieniem - zarówno w wymiarze psychicznym, jak i emocjonalnym. Przy czym dochodzona kwota 100.000 zł jest adekwatna do bólu i cierpienia powoda , a przy tym nie jest wygórowana, a już tym bardziej nie doprowadzi do wzbogacenia powoda. Naturalnym jest, że więzi rodzinne łączące powoda z synem były bardzo silne. Sąd Apelacyjny uznał, że zadośćuczynienie w kwocie 100.000 zł odpowiada rozmiarowi cierpień psychicznych doznanych przez powoda w wyniku zerwania więzi rodzinnej łączącej go z J. P.. Powód nie ma już żadnego wsparcia od dziecka, zmarły był jego jedynym synem.

Odpowiedzialność pozwanego Towarzystwa (...) w W. jak wyżej już wskazano opiera się na dyspozycji art. 822 k.c., zgodnie z którym w wyniku zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, pozwany zakład ubezpieczeń zobowiązany jest do zapłacenia odszkodowania, za szkody wyrządzone powodowi, wobec którego odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo osoba, na rzecz której została zawarta umowa ubezpieczenia. Świadczenie ubezpieczyciela obejmuje zapłatę sumy pieniężnej odpowiadającej wysokości poniesionej przez poszkodowanego szkody (art. 805 k.c.). Wysokość odszkodowania powinna być określona według reguł określonych w 363 k.c. Odszkodowanie ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem.

Sąd Apelacyjny uznając roszczenia powoda za usprawiedliwione zważył także, że stało się one wymagalne od dnia następnego po wydaniu przez pozwane Towarzystwo (...) decyzji odmownej. Skoro w dacie 17 marca 2016 r. pozwany wydał taką decyzję, tym samym odsetki należą się od dnia następnego zgodnie z dyspozycją art. 817 k.c. w związku z art. 481 § 1 k.c. w związku z art. 455 § 1 k.c.

Wskazać należy przy tym, że w wyroku z dnia 18 lutego 2010 r. w sprawie IICSK 434/09, Sąd Najwyższy stwierdził, że jest zasadą, iż zarówno odszkodowanie, jak i zadośćuczynienie za krzywdę stają się wymagalne po wezwaniu przez poszkodowanego (pokrzywdzonego) do spełnienia świadczenia odszkodowawczego (art. 455 § 1 k.c.).

Z powyższych przyczyn na podstawie art. 386 § 1 k.p.c. wyrok Sądu i instancji został zmieniony poprzez zasądzenie dochodzonej kwoty 100.000 wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie począwszy od dnia 18 marca 2016r., przy czym jako, że pozwani odpowiadają in solidum, koniecznym było zastrzeżenie, że spełnienie świadczenia przez jednego z pozwanych zwalnia drugiego (punkt I.1 wyroku).

Konsekwencją powyższego była również zmiana rozstrzygnięcia o kosztach procesu , przy przyjęciu zasady odpowiedzialności za wynik postępowania wyrażonej w art. 98 k.p.c., przy uwzględnieniu art. 105 § 1 zdanie 1 k.p.c. przewidującego, że zasada jest, że współuczestnicy sporu zwracają koszty procesu w częściach równych. Ogólne koszty poniesione przez powoda w postępowaniu przed Sadem I instancji wyniosły: 5.000 zł – opłata sądowa, 5400 zł wynagrodzenie pełnomocnika powoda (wyliczona od wartości przedmiotu sporu zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015r. w sprawie opłat za czynności adwokackie – Dz. U. z 5 XI. 2015r. poz. 1800 w wersji obowiązującej od 27 października 2016r. do 17 października 2017r. oraz 17 zł opłata skarbową od pełnomocnictwa. Razem 10.417 zł, podzielone na dwóch współuczestników daje po 5.208,50 zł (punkt I.2i 3 wyroku).

Według tej samej zasady orzekł Sąd o kosztach w postępowaniu apelacyjnym. Na zasądzone od pozwanych na rzecz powoda kwoty składa się uiszczona przez powoda część opłaty – 1.000 zł (ponad tę kwotę powód był zwolniony od kosztów) oraz wynagrodzenie pełnomocnika w postępowaniu apelacyjnym stanowiące kwotę 4.050 zł (75% z kwoty 5.400 zł zgodnie z art. 391 § 1 k.p.c. w zw. z art. 98 k.p.c. w zw. z art. 108 k.p.c. i w zw. z § 10 ust. 1 pkt 2 w zw. z § 2 pkt 6 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz. U. 2015, poz. 1800 z późniejszymi zmianami). Przy czym przy zastosowaniu art. 105 k.p.c. zasądzone od każdego z pozwanych połowę z sumy tych kwot czyli 2.525 zł (1/2 z 5050 zł) – punkt II i III wyroku.

Jako, że powód ponad kwotę 1.000 zł był zwolniony od opłaty od apelacji, która całościowo wynosiła 5.000 zł, zatem zgodnie z dyspozycją art. 113 ust. 1 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych kosztów sądowych, przy odpowiednim zastosowaniu art. 105 k.p.c. stąd w punkcie IV. i V. z nakazano pobrać od każdego z pozwanych na rzecz Skarbu Państwa- Sądu Okręgowego w Koszalinie kwotę 2.000 zł (razem 4.000 zł).

SSA Artur Kowalewski SSA Halina Zarzeczna SSA Tomasz Żelazowski