

Sygn. akt: (...)

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 22 grudnia 2015 roku

Sąd Okręgowy w Gliwicach XII Wydział Cywilny

w składzie następującym:

Przewodniczący:	SSO Andrzej Kieć
Protokolant:	Łukasz Rusinek

po rozpoznaniu w dniu (...) roku w Gliwicach

sprawy z powództwa R. P.

przeciwko Skarbowi Państwa - (...) w W.

o zapłatę

1. oddała powództwo;
2. nie obciąża powoda obowiązkiem zwrotu kosztów procesu;
3. przyznaje pełnomocnikowi z urzędu powoda adw. B. J. wynagrodzenie ze Skarbu Państwa w wysokości 15 498 (piętnaście tysięcy czterysta dziewięćdziesiąt osiem) złotych w tym należny podatek VAT, tytułem udzielonej powodowi pomocy prawnej z urzędu.

	SSO Andrzej Kieć	
--	------------------	--

Sygn. akt XII C 79/15

UZASADNIENIE

Powód R. P. wniósł pozew o zasądzenie od pozwanego Skarbu Państwa reprezentowanego przez (...) kwoty 700.000 zł tytułem zadośćuczynienia za doznaną krzywdę, 99.027,34 zł tytułem odszkodowania, w tym kwoty 41.002 zł tytułem kosztów opieki osób trzecich i kwoty 58.025,34 zł tytułem zwrotu kosztów dojazdu na rozprawy oraz renty w wysokości 6.000 zł miesięcznie, poczynszy od dnia (...) i zasądzenie kosztów zastępstwa procesowego w wysokości dwukrotności stawki minimalnej. Podstawę faktyczną tych roszczeń stanowił wypadek samochodowy, który miał miejsce w dniu (...) roku na autostradzie (...) i wywołany tym uszczerbek na zdrowiu jak również doznana przez powoda krzywda. Uzasadniając żądanie powód wskazał, że do dnia złożenia pozwu tj. do dnia(...) roku nie jest w stanie pogodzić się ze stratą dwóch bliskich osób, które w wyniku zdarzenia poniosły śmierć. Dręczą go koszmary, nie jest zdolny do samodzielnej egzystencji, czuje się nieprzydatny, stracił sens życia. Po wypadku wymaga opieki, którą sprawuje nad nim syn Ł. P. i J. O., która w tym celu zwolniła się z pracy. Powód twierdzi, że wyłączną

przyczynę wypadku była wadliwa konstrukcja autostrady (pozew, k.6 – 18, zapis protokołu rozpraw z dnia (...), 00:20:49). W toku postępowania powód przyznał, że autostrada została wybudowana zgodnie z normami, jednakże przyjęcie minimalnych wartości było błędem. Dodał również, że w miejscu, w którym doszło do kolizji nie było barier ochronnych (informacyjne przesłuchanie powoda, protokół rozprawy z dnia (...), k.116, protokół rozprawy z dnia(...), k.382).

Pozwany wniósł o oddalenie powództwa i zasądzenie kosztów postępowania według norm przepisanych. Pozwany oświadczył, że powód nie wykazał żadnej z przesłanek odpowiedzialności deliktowej Skarbu Państwa. Nadto nie określił, z jakimi konkretnie działaniami, bądź zaniechaniami pozwanego Skarbu Państwa wiąże swoje roszczenia, wskazując jedynie lakonicznie wadliwość budowy autostrady. Powód nie udowodnił również szkody oraz adekwatnego związku przyczynowego pomiędzy działaniami pozwanego Skarbu Państwa a szkodą. Dodatkowo powód nie wykazał, jakoby był osobą niezdolną do samodzielnej egzystencji i wymagał stałej opieki osób trzecich. Wskazał również, że żądanie zwrotu kosztów dojazdu na rozprawy do Sądu (...) w Z. i Sądu (...) w G. w bliżej nieokreślonych sprawach sądowych jest bezzasadne, albowiem powód winien domagać się zwrotu kosztów w tych właśnie postępowaniach. Podniósł również zarzut przedawnienia roszczenia o rentę, albowiem pozew przeciwko Skarbowi Państwa – (...)wpłynął do Sądu w dniu (...) roku, w związku z powyższym roszczenie o zapłatę renty za okresy wcześniejsze niż 3 lata wstecz od dnia wytoczenia powództwa jest przedawnione. Dodatkowo wskazana przez powoda wysokość renty została ustalona całkowicie dowolnie i nie znajduje uzasadnienia w obowiązujących przepisach, zgodnie z którymi wysokość należnej renty ustala się w oparciu o różnicę pomiędzy wysokością aktualnych dochodów, a wysokością dochodów, które powód by uzyskał, gdyby nie doszło do zdarzenia wyrządzającego mu szkodę (k. 81-87, zapis protokołu rozpraw z dnia (...), 00:20:49).

Wyrokiem Sądu Okręgowego w G. z dnia(...)r. powództwo zostało oddalone, bez obciążania powoda obowiązkiem zwrotu kosztów procesu.. W motywach wyroku Sąd Okręgowy wskazał, iż:

Stan faktyczny przedstawia się następująco:

Budowa autostrady miała miejsce w latach (...) Wszystkie wykonane prace zostały zweryfikowane przez międzynarodowy nadzór budowy, działający w imieniu inwestora, oraz nadzór budowlany. Dnia (...) roku została wydana decyzja w sprawie udzielenia pozwolenia na użytkowanie odcinka autostrady (...) od km 315 +700 (węzeł S.) do km 331+470 (węzeł B.) tj. 15,77 km (decyzja z dnia 10/01/2005, k.239-241). Oddanie autostrady do użytkowania nastąpiło dnia (...) roku (zeznania świadka M. S., protokół rozprawy z dnia (...), (...) k.314 - 316, zeznania świadka G. B., protokół rozprawy z dnia (...), k.231).

Odcinek od węzła (...), km 315+700, do węzła (...) km 325+232 autostrady (...) składa się z trzech pasów ruchu w każdą stronę. Każdy z pasów posiada szerokość 3,75m, pas awaryjny o szerokości 3,0m oraz pas dzielący autostradę o szerokości 5,0m (wraz z opaskami wewnętrznymi) Jezdnia autostrady ma nawierzchnię podatną o grubości 99 cm, w tym warstwy bitumiczne: ścieralną, wiążącą i górną warstwę podbudowy zasadniczej o łącznej grubości 27 cm, a pozostałe warstwy nawierzchni z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie ze wzmocnieniami geosiatką. W planie sytuacyjnym km 320+100 autostrady leży na krzywej przejściowej długości 300 m i o parametrze $A=812,10$ m, którą poprzedza odcinek prostoliniowy o długości 157 m. Jest to jednocześnie obszar rampy drogowej o długości 150m (od km 320+0,16,28 do km 320+166,28), na której następuje zmiana kierunku pochylenia poprzecznego jezdni z -2% na + 2%, a osią obrotu jest wewnętrzna krawędź pasa ruchu przy pasie dzielącym. W przekroju podłużnym ten rejon autostrady biegnie w wykopie hałdy górniczej, na terenie eksploatowanym przez kopalnię (...). Teren a wraz z nim autostrada ulegają ciągłemu obniżeniu wynikającemu z działalności górniczej. W trakcie budowy niweleta ustalona w projekcie budowlanym musiała ulec zmianie. W czasie wykonywania dokumentacji powykonawczej w km 320 + 100 pochylenie niwelety wynosiło 0,948%, a poprzedzał to pochylenie łuk wklęsły o promieniu $R= (...)$, na którym pochylenie podłużne było zmienne od 0,73% do 1,05%. Parametry rampy drogowej ustalone w projekcie budowlanym były zgodne z (...) (§9 ust. 2 pkt 1, § 12 ust. 2 i § 27 ust.2). Zmianę pochylenia poprzecznego jezdni z -2% na + 2% zaprojektowano na długości 150m, gdzie dodatkowe pochylenie podłużne zewnętrznej krawędzi jezdni wynosił 0,003 a więc było najmniejsze dopuszczone w (...) (§12 ust. 4 pkt 2), a pochylenie podłużne niwelety było

większe niż id o więcej niż 0,002 i spełniało warunki określone w § 12 ust. 4 pkt 1 (...) (ekspertyza stanu technicznego autostrady w rejonie km 320 + 100 oraz opinia do opracowania „Propozycja usprawnienia odwodnienia autostrady (...) w rejonie km 320+100, (...) opinia K. K. (1) k 336 i nast.). Po powzięciu wiadomości o występujących na odcinku autostrady (...) w rejonie km 320+100 od Komendy Wojewódzkiej Policji o wypadkach mających miejsce na tym odcinku przeprowadzono analizę tego odcinka, w której stwierdzono, że chociaż została ona wykonana zgodnie z wymogami i przepisami prawa, to jest to miejsce tzw. rampy drogowej, gdzie następuje meandryacja wody. Jeszcze w sierpniu ustawiono na tym odcinku znaki drogowe ostrzegawcze tj. ograniczenia prędkości do 80 km oraz znak A- 15. W kwietniu 2007 roku zlecono wykonanie ekspertyzy, podpisanej przez profesora S. z Politechniki (...), który wskazał na trzy możliwe sposoby rozwiązania, które miało na celu uniemożliwienie zalegania wody w czasie opadów deszczu (zeznania świadka G. B., protokół rozprawy z dnia (...), k.231-233, zeznania biegłego T. K., protokół rozprawy z dnia (...), k.379).

W dniu (...) roku pomiędzy (...)

i (...) w K., Rejon W. a (...) została zawarta umowa nr (...), w oparciu o którą (...) zleciła (...) bieżące utrzymanie dróg krajowych administrowanych przez Rejon W., w tym bieżące utrzymanie dróg poprzez wykonywanie robót z zakresu bieżącego utrzymania dróg: w ramach trybu „podstawowego” zleceń prac utrzymaniowych oraz remonty i usuwanie awarii dróg krajowych w ramach trybu „awaryjnego” zleceń prac utrzymaniowych. Na mocy tej umowy konsorcjum firm powierzono obowiązek czyszczenia jezdni, korytek ściekowych i ścieków prefabrykowanych i zabezpieczanie uszkodzonych elementów urządzeń drogowych, sprzątanie po wypadkach. Czas reakcji w nagłym przypadku awarii wynosił 60 min. od chwili zgłoszenia (k.144). Dnia 1 września 2006 roku przekazano plac budowy na wykonanie bieżącego utrzymania wraz z całodobowym patrolowaniem autostrady(...) na odcinku węzeł M. – węzeł S..

W dniu (...) roku około godziny 17:00 powód R. P. jechał samochodem marki I. (...) autostradą (...) od G. w kierunku K.. Wraz z nim jechała jako pasażerka znajoma K. K. (2) z czteroletnim synem K. K. (3). W tym czasie trwała silna ulewa utrudniająca widoczność . Początkowo powód poruszał się z prędkością rzędu 120 km/h, jednakże zbliżając się do 320 km autostrady zwolnił i poruszał się z prędkością nie mniejszą niż przekraczała 80 km/h. Powód poruszał się cały czas lewym, najszybszym pasem ruchu (uzasadnienie wyroku z dnia (...), (...)). Znajdował się w stanie po spożyciu alkoholu ((...), uzasadnienie wyroku Sądu Rejonowego w Z.z dnia (...), (...)). W 28 sierpnia 2006 roku ustawiono na tym odcinku znak oznaczający ograniczenie prędkości do 80km/h, a następnie w dniu 30 sierpnia 2006 roku ustawiono znak ostrzegawczy A-15 (zeznania świadka G. B., protokół rozprawy z dnia (...), k.231). W pobliżu miejsca wypadku, na lewym pasie podczas opadów utworzyło się rozlewisko, którego głębokość podczas ulewnych opadów mogła sięgać do 10 cm, a długość przekraczała 100m. Gdy powód wjechał w znajdujące się tam rozlewisko, koła samochodu utraciły przyczepność. Po utracie panowania nad samochodem powód uderzył w bariery metalowe i betonowe drogowe znajdujące się na pasie środkowym wydzielonym po lewej stronie toru ruchu samochodu. Bariery energochłonne nie zostały naprawione po poprzednim wypadku w tamtym miejscu. Bariery te były już odkształcone i pochylone do wewnątrz pasa wydzielonego środkowego, trzymając się na podporach pionowych, ale będąc w stanie przechylonym. Uderzenie w bariery metalowe przez samochód (...) powiększył te odkształcenia i deformację barier metalowych. Samochód zatrzymał się na barierze betonowej, która znajdowała się za barierą metalową. (pisemna opinia mgr inż. W. K., k.436 – 448, ustna opinia biegłego K., zapis protokołu rozprawy, protokół rozprawy z dnia (...), (...)).

Pojazd kierowany przez powoda miał ważną rejestrację i był dopuszczony do ruchu, natomiast policja stwierdziła po wypadku silnie skorodowaną ramę podwozia, co powodowała, że samochód nie powinien być dopuszczony do eksploatacji. Po wypadku samochód posiadał rozległe uszkodzenia, tj. pognięty dach, prawy i lewy bok, przód, tył w postaci powyginanych elementów nadwozia. Rama została wyrwana z nadwozia i powyginana. Pojazd został złamany na prawym boku w ten sposób, że betonowa bariera wbita została na wysokości przedniego bocznego boku na głębokość jednego metra pojazdu wraz z drzwiami i elementami nadwozia.

Powód nie pamięta samego wypadku. Po wypadku z rozpoznaniem urazu wielonarządowego z wstrząsem pourazowym, ostrą niewydolnością oddechową, stłuczeniem głowy i rany głowy okolicy ciemieniowo – potylicznej, złamaniem trzonu kręgu C2, stłuczeniem brzucha z rozerwaniem krezki jelita cienkiego z krwotokiem do jamy

brzuszej do przestrzeni zaotrzewnowej powłok brzucha powód został przetransportowany do szpitala. Stwierdzono również złamanie talerza kości biodrowej prawej, kości łonowej prawej oraz centralne zwichnięcie stawu biodrowego prawego z przemieszczeniem panewki. Przez pierwsze 10 dni powód był w stanie bezpośredniego zagrożenia utraty życia, w stanie śpiączki farmakologicznej. W drugiej dobie wystąpiła ostra niewydolność oddechowa wymagająca wentylacji mechanicznej. W trzeciej dobie odstawiono aminy katecholowe. W 8 dobie uzyskano powrót do własnego wydolnego oddechu – powoda odłączono od respiratora i rozintubowano. Kontynuowano tlenoterapię bierną. Podczas pobytu obserwowano zaburzenia motoryki przewodu pokarmowego, dlatego też powód był konsultowany chirurgicznie. Zastosowano leczenie – wentylacja mechaniczna, farmakoterapia. Z epikryzy wypisowej wynika, że powód wymagał od drugiej do ósmej doby leczenia wentylacji mechanicznej ze względu na niewydolność oddechową, przez trzy pierwsze doby wymagał podawania amin presyjnych dla utrzymania krążenia. (...) roku na Oddziale (...) Urazowo – Ortopedycznej zastosowano leczenie operacyjne – laparotomie, zaopatrzone uszkodzone naczynia przestrzeni otrzewnej, założono wyciąg bezpośredni nadkłykciowy za udo prawe, kołnierz ortopedyczny. Postępowanie opiekuńcze było przeprowadzone prawidłowo, często wykonywano czynności pielęgnacyjne, odsysanie, toaletę, zmianę opatrunków, toaletę odleżyn. W dniu (...) roku powód przytomny, w pełnym kontakcie logicznym, krążeniowo i oddechowo wydolny został przekazany na Oddział (...) Urazowo – Ortopedycznej, gdzie przebywał do dnia (...) roku. Na Oddziale powód leczony był zachowawczo wyciągiem szkieletowym, ponieważ ze względu na rodzaj złamania operacja byłaby bezpośrednim zagrożeniem dla jego życia, również transport powoda w tym okresie nie był możliwy. Włączono postępowanie pielęgnacyjne i rehabilitację. Podczas pobytu na Oddziale (...) Urazowo – Ortopedycznej powód był poddany opiece pielęgniarstwa: zmieniano opatrunki, zmieniano bieliznę pościelową, myto powoda, oklepywano, odleżyny były zabezpieczone, zmieniano na nich opatrunki. W trakcie pobytu nie odnotowano żadnych skarg pacjenta bądź jego rodziny. Na zdjęciach miednicy wykonanych w dniach (...) roku i (...) widoczny stan po wieloodłamowym złamaniu kości miednicznej prawej z centralnym zwichnięciem stawu biodrowego, ustawieniem odłamów prawie anatomicznie, szpara stawu biodrowego szeroka, dno panewki o obrysach gładkich. TK jamy brzusznej i miednicy z dnia (...) roku wykazuje stan po złamaniu miednicy po stronie prawej z przemieszczeniem i ubytkiem dna panewki po stronie prawej. Zdjęcie RTG stawu biodrowego z dnia (...) roku – ustawienie głowy kości udowej prawej względem panewki prawidłowe, szpara stawu szeroka, nieznaczne przemieszczenie na wysokości złamania gałęzi dolnej kości łonowej prawej, tylna kolumna miednicy przemieszczona. Pacjenta wypisano w stanie ogólnym dobrym, co oznacza, że nie było dużego ryzyka śmierci. Powód był informowany na temat leczenia, wiedział, na czym polega. Tłumaczono powodowi, jakie zadanie mają spełnić wyciągi, informowano go o sposobie dalszego leczenia i informowano na bieżąco, że jego stan zdrowia uniemożliwia transport. W karcie nie był wskazany sposób leczenia, ponieważ decyzję co do dalszego trybu postępowania podejmują lekarze z ośrodka, w którym przebywa pacjent. Powodowi wydawane były środki przeciwbólowe zgodnie z zaleceniami, ale nie takie jakich domagał się powód, tzn. na bazie morfiny. Po wyjściu ze szpitala powodem zajmowała się cała rodzina – wujek, siostra, syn, mama powoda i J. O., która uzyskiwała w zamian za opiekę wynagrodzenie w nieustalonej kwocie. J. O. pierwszy raz była u powoda od (...) roku do (...) roku, następnie od (...) roku do (...) roku, kiedy to powód przechodził rehabilitację po wstawieniu endoprotezy biodra. Ponadto do chwili składania przez nią zeznań mieszkała w domu powoda w Polsce nie ponosząc z tego tytułu żadnych opłat.

J. O. była zarejestrowana w UP w G. w okresie: (...) do (...) z prawem do zasiłku, od dnia (...) bez prawa do zasiłku.

Od dnia (...) do dnia (...) roku i od dnia (...) roku do dnia (...) p. O. została skierowana na szkolenia i z tego tytułu pobierała stypendium szkoleniowe (uzasadnienie wyroku Sądu Okręgowego w G. z dnia (...), (...) zeznania świadka Ł. P., protokół rozprawy z dnia (...), k.206, dokumentacja medyczna powoda, k.156-204, zeznania świadka J. O., k.116, k.148-153)

Postanowieniem z dnia (...) roku Asesor (...) w Z. umorzył postępowanie w przedmiocie poświadczenia nieprawdy w dokumentacji technicznej i protokołach odbioru prac przy budowie odcinka 320 km autostrady (...). Prokuratura ustaliła, że stan projektowy drogi w chwili zdarzenia był zgodny ze standardami technicznymi budowy autostrad, aczkolwiek spełniał te wymogi w zakresie dolnych (minimalnych) wartości, co dotyczy głównie wartości nachylenia poprzecznego jezdni wynoszącego 2%. Prowadzona w rejonie km 320+100 podziemna eksploatacja górnicza nie

przyczyniła się w żadnej mierze do pogorszenia warunków odwodnienia powierzchniowego jezdni południowej autostrady (...). Kontrole przeprowadzane przez przedstawiciela (...) Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego w oparciu o przedłożoną przez inwestora dokumentację wskazywały, że roboty prowadzone są zgodnie z zatwierdzonym projektem budowlanym. Nadto stwierdzono, że roboty są wykonywane zgodnie z przepisami techniczno – budowlanymi i Polskimi Normami. Wszystkie wyroby użyte do budowy autostrady łącznie z obiektami posiadają dokumenty stwierdzające ich dopuszczenie do stosowania w budownictwie (...). Ustalenia poczynione przez organy nadzoru i instytucji naukowej, niezależnej zarówno od inwestora jak i wykonawcy drogi, której zlecono wykonanie ekspertyzy, nie wskazują, że wadliwe odprowadzanie wody z powierzchni drogi jest wynikiem przeprowadzenia procesu budowlanego niezgodnie z projektem i pozwoleniem na budowę oraz z niewłaściwych materiałów (opinia pisemna dr hab. K. K. (1), k. 336 – 344, zapis protokołu rozprawy z dnia (...), k.306-307, (...), postanowienie o

Wyrokiem z dnia (...) roku Sąd Rejonowy w Z. Wydziale (...) w sprawie o sygn. akt(...) uznał powoda R. P. za winnego popełnienia zarzucanego mu czynu, tj. tego że w dniu (...) roku, o godzinie 17:30 w Z. na (...) (320,1km) nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, że będąc kierującym samochodem I. (...) nie dostosował prędkości do panujących warunków drogowych i nie zapanował nad pojazdem uderzając w balustradę oddzielającą dwie drogi jednokierunkowe: w wyniku tego zdarzenia śmierć na miejscu poniósł 4-letni K. K. (3) natomiast K. K. (2) w wyniku doznanych obrażeń zmarła po przewiezieniu do szpitala i skazał oskarżonego na karę (...) i (...) pozbawienia wolności zawieszając warunkowo wykonanie orzeczonej kary na okres próby (...) lat (wyrok Sądu Rejonowego w Z. z dnia (...) z uzasadnieniem). Sąd Okręgowy w G. w sprawie o sygn. akt (...) wyrokiem z dnia (...) roku utrzymał w mocy zaskarżony apelacją oskarżonego wyrok Sądu Rejonowego w Z. z dnia (...) roku.

Wskazany powyżej stan faktyczny Sąd ustalił w oparciu o powołane dowody, w szczególności w oparciu o zgromadzone w aktach wyroki Sądu Rejonowego w Z., jak również wyroki Sądu Okręgowego w G., jak i znajdujące się w aktach sprawy karnej opinii biegłych. Sąd przeprowadził również dowód z dokumentów złożonych przez stronę pozwaną. Dokumenty urzędowe, w rozumieniu przepisu art. 244 § 1 k.p.c. nie budziły wątpliwości Sądu i nie były kwestionowane przez żadną ze stron postępowania reprezentowanych przez profesjonalistów. Sąd przeprowadził również dowód z opinii sporządzonych w postępowaniu karnym zgodnie z wnioskami stron. Co prawda zagadnienie wykorzystania materiału dowodowego zebranego w postępowaniu karnym w postępowaniu cywilnym nie zostało uregulowane wprost w ustawie, a w doktrynie na ten temat wyrażono rozbieżne stanowiska, jednakże orzecznictwo sądowe co do zasady nie wyklucza wykorzystania dowodów, w tym dowodów z dokumentów czy opinii biegłych, z innych postępowań, o ile dotyczą tych samych podlegających badaniu okoliczności faktycznych /(...), uzasadnienie wyroku SA w K. z dnia (...), (...). Za wykorzystaniem sporządzonych uprzednio w postępowaniu karnym opinii przemawia zasada ekonomiki procesowej, jak również sam fakt, że dowody z tych opinii zostały dopuszczone na wniosek stron i nie były one przez nie kwestionowane - ich przeprowadzenie odbyło się zgodnie z obowiązującymi przepisami. Zauważyć należy, że w kwestiach najistotniejszych dla rozstrzygnięcia sprawy sąd przeprowadził dowody z opinii biegłych we własnym zakresie, a materiał uzyskany w toku postępowania karnego został wykorzystany jedynie pomocniczo. Opinie te, jak i dowody przeprowadzone w postępowaniu karnym, np. notatki z miejsca wypadku, jako przydatne w sprawie niniejszej przez niezależny od stron organ wymiaru sprawiedliwości znalazły również potwierdzenie w opiniach sporządzonych przez biegłych w prowadzonym postępowaniu. Sąd w pełni oparł swoje ustalenia na opinii wykonanej w tym postępowaniu przez K. K. (1) oraz W. K.. Sąd dał wiarę zeznaniom świadka L. P. i J. O. w części dotyczącej ustalenia zakresu udzielonej powodowi pomocy. Zeznania świadka Ł. P. dotyczące obrażeń doznanych przez powoda, okresu pobytu powoda w szpitalu, jak również sprawowania opieki przez J. O.. Sąd nie dał wiary zeznaniom tego świadka w zakresie dotyczącym pomocy finansowej oferowanej ojcu w szczególności dotyczących udzielanych ojcu pożyczki sposobu oraz terminu ich zwrotu albowiem zeznania świadka są nielogiczne i niejednoznaczne. Zeznaniom świadka J. O. Sąd dał wiarę w takim zakresie, w jakim dotyczą one okresu i zakresu sprawowanej opieki nad powodem. W pozostałym zakresie odmówił wiarygodności. Zeznania również są nielogiczne, niekonsekwentne, tak w części w której dotyczą czasookresu zatrudnienia, przyczyn dla których przestała pracować jak również jej relacji z powodem choćby przyczyn dla których mieszka w domu powoda nie uiszczając za to żadnych opłat. Sąd dał wiarę zeznaniom świadka G. B. albowiem są one spójne, logiczne i korelują z pozostałym materiałem zgromadzonym w sprawie.

Z mocy artykułu 11 k.p.c. ustalenia wydanego w postępowaniu karnym prawomocnego wyroku skazującego co do popełnienia przestępstwa wiążą sąd w postępowaniu cywilnym. Jednakże osoba, która nie była oskarżona może powoływać się w postępowaniu cywilnym na wszelkie okoliczności wyłączające lub ograniczające jej odpowiedzialność cywilną. Przepis ten reguluje sytuację związaną z tzw. prejudycjalnością, tzn. przesądzającym znaczeniu wyroku karnego skazującego dla wyniku (co do zasady) sprawy cywilnej. Sąd rozpoznający sprawę związany był więc prawomocnym wyrokiem Sądu Rejonowego w Z. z dnia (...) roku ustalającego winę powoda za spowodowanie wypadku.

Sąd oddalił wniosek o wyłączenie biegłego dr inż. K.. Pozwany wnioskował o wyłącznie biegłego podnosząc, że biegły zeznawał jako świadek w postępowaniu karnym. Stosownie do brzmienia art. 281 k.p.c. wyłączenia biegłego strona może się domagać z tych przyczyn, a jakich można żądać wyłączenia sędziego. Przesłanki wyłączenia biegłego określone zostały w art. 48 i 49 k.p.c. Sąd nie znalazł przesłanek uzasadniających wyłączenie biegłego określonych w art. 48 k.p.c., jak również Sąd uznał, że nie zachodzi stosunek tego rodzaju, że mógłby wywoływać wątpliwość co do bezstronności biegłego. Sąd ustalając wskazany stan faktyczny oparł się również na opiniach sporządzonych przez biegłego dr inż. T. K., albowiem opinie te zostały wykonane rzetelnie, wyczerpująco i zawierają logicznie wyprowadzone wnioski pozostające w zgodzie z pozostałym zebrany w sprawie materiałem dowodowym. Opinie te zostały sporządzone przez biegłego w oparciu o znajdujące się w aktach sprawy dokumenty i rozległą wiedzę biegłego z zakresu konstrukcji dróg. Ostatecznie również opinie biegłego, po złożeniu przez niego na rozprawie w dniu (...) roku (k.379) dodatkowych wyjaśnień w zakresie konstrukcji autostrady nie zostały zakwestionowane przez żadną ze stron.

Sąd przeprowadził również dowód z opinii biegłego do spraw ruchu drogowego W. K.. W ocenie Sądu sporządzona przez biegłego pisemna opinia i złożone wyjaśnienia są adekwatne i rzetelne. Biegły wydał opinie bazując na całości materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie i wyjaśniając wszystkie te okoliczności i kwestie które dla Sądu były niejasne. Sąd oddalił wniosek o przeprowadzenie dowodu z opinii innego biegłego do spraw ruchu drogowego uwzględniającej wpływ wadliwej budowy autostrady na przyczynę wypadku uznając brak takiej potrzeby. Ostatecznie strona powodowa przyznała, że stan projektowy drogi był zgodny ze standardami technicznymi aczkolwiek spełniał te standardy w minimalnych wartościach, a zatem złożony wniosek dowodowy był sprzeczny z samym stanowiskiem strony. Dodatkowo wbrew zarzutom powoda biegły stwierdzając stan po spożyciu alkoholu oparł się na dopuszczonym, na wniosek strony powodowej, dowodzie z uzasadnienia wyroku Sądu Rejonowego w Z. z dnia (...) roku.

Sąd oddalił również wniosek pełnomocnika powoda o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego psychiatry i psychologa, jak również biegłego do spraw wyliczenia rent ograniczając rozprawę do rozpoznania sprawy w zakresie dotyczącym samej zasady odpowiedzialności strony pozwanej. Biorąc pod uwagę powyższe Sąd nie dokonywał szczególnych ustaleń w zakresie doznanego uszczerbku na zdrowiu powoda opierając się na dokumentacji medycznej i uzasadnieniu wyroku Sądu Okręgowego w (...), których żadna ze stron nie kwestionowała. Sąd nie badał w szczególności określenia procentowej wysokości uszczerbku na zdrowiu, nie zajmował się również szczegółowym określeniem konsekwencji wypadku, w zakresie potrzeb oraz możliwości zarobkowych powoda, nie rozważał również okoliczności mających wpływ na zakres krzywdy doznanej przez powoda.

Sąd Okręgowy, rozpoznając pierwotnie sprawę, zważył co następuje:

Powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie.

Powód domagał się zapłaty odszkodowania i zadośćuczynienia za doznaną krzywdę w oparciu o odpowiedzialność deliktową strony pozwanej polegającą na wadliwej konstrukcji drogi, która w ocenie powoda stanowiła wyłączną przyczynę wypadku, a także na braku barier ochronnych (zapis protokołu rozprawy z dnia (...), k.114). Strona pozwana wносиła o oddalenie powództwa podnosząc, iż powód nie wykazał żadnej z podstaw odpowiedzialności za szkodę uzasadniającą przyjęcie jej odpowiedzialności.

Kwestię sporną w niniejszej sprawie stanowiła zatem zasada odpowiedzialności pozwanej. Biorąc pod uwagę treść sformułowanych przez powoda żądań Sąd uznał, że powód domaga się przyznania mu odszkodowania i zadośćuczynienia w oparciu o art. 444 i 445 k.c. w związku z wadliwą konstrukcją autostrady i nienależytym stanem infrastruktury drogowej. Roszczenia powoda o naprawienie szkody są zatem związane z odpowiedzialnością deliktową. Celem regulacji określonych w art. 444 i 445 jest określenie sposobu naprawienia szkody na osobie, nie zaś przesłanek odpowiedzialności – te bowiem zależą od podstaw odpowiedzialności. Nie może więc ulegać wątpliwości, że roszczenia odszkodowawcze mogą być dochodzone tylko wtedy, kiedy zaistniało zdarzenie, z którym ustawa łączy odpowiedzialność i jedynie w granicach następstw określonych przez konstrukcję normalnego związku przyczynowego (art. 361 § 2 k.c.).

W pierwszej kolejności Sąd musiał rozważyć i rozstrzygnąć kwestię, czy ewentualna odpowiedzialność Skarbu Państwa za zaprojektowanie, wybudowanie i utrzymanie w należytym stanie infrastruktury autostrady może być uznana za wykonywanie władzy publicznej w rozumieniu art. 417 k.c. Odpowiedzialność Skarbu Państwa za szkodę wyrządzoną przy wykonywaniu władzy publicznej została bowiem uregulowana w art. 417 k.c. zgodnie z którym Skarb Państwa lub jednostka samorządu terytorialnego lub inna osoba prawna wykonująca władzę (publiczną) z mocy prawa ponosi odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną przez niegodne z prawem działanie lub zaniechanie przy wykonywaniu tej władzy. Jeżeli wykonywanie zadań z zakresu władzy publicznej zlecono, na podstawie porozumienia, jednostce samorządu terytorialnego albo innej osobie prawnej, solidarną odpowiedzialność za wyrządzoną szkodę ponosi ich wykonawca oraz zlecające je jednostka samorządu terytorialnego albo Skarb Państwa (§ 2). Art. 417 k.c. przyjmuje, że przesłanką odpowiedzialności jest wykonywanie władzy publicznej niezgodnie z prawem, co oznacza, że wykonującemu władzę publiczną – bez względu na sposób i formę działania – można postawić zarzut działania z naruszeniem prawa. Zakres odpowiedzialności odszkodowawczej wynikającej z przepisu art. 417 k.c. obejmuje więc wszelkie zachowania, ale tylko te, które związane są z wykonywaniem władzy publicznej, tj. odpowiedzialność Skarbu Państwa w oparciu o ten przepis wiąże się jedynie z działaniami i zaniechaniami ze sfery władczej (imperium) i nie obejmuje działań niewładczych (dominalnych). Zaostrzoną odpowiedzialnością objęte są zatem działania ze sfery imperium, a w pozostałym zakresie odpowiedzialność Skarbu Państwa, jednostek samorządu terytorialnego i państwowych osób prawnych podlega ogólnym regułom odpowiedzialności odszkodowawczej. Poddanie odpowiedzialności za szkody wyrządzone przy wykonywaniu zadań niewładczych ogólnym regułom odpowiedzialności deliktowej jest realizacją zasady równego traktowania podmiotów występujących w stosunkach cywilnoprawnych pozbawionych elementu władczego podporządkowania. Pojęcie „wykonywania władzy publicznej” określone w art. 417 k.c. obejmuje tylko takie działania, które ze swej istoty, a więc ze względu na charakter i rodzaj funkcji przynależnej władzy publicznej wynikają z kompetencji określonych w samej Konstytucji oraz innych przepisach prawa. Ich wykonywanie z reguły łączy się z możliwością władczego kształtowania sytuacji jednostki. W doktrynie wskazuje się, że chodzi o działanie w takim obszarze, w którym może dojść do naruszenia prawa i wolności jednostki ze strony władzy publicznej /(...)/.

Stosownie do treści art. 19 zarządcą dróg krajowych, do których zgodnie z art. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz.U.2013.260 – dalej ustawa) zalicza się m.in. autostrady stanowiące własność Skarbu Państwa, z zastrzeżeniem ust. 3, 5 i 8, jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad jest zarządcą autostrady wybudowanej na zasadach określonych w ustawie do czasu przekazania jej, w drodze porozumienia, spółce, z którą zawarto umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady. Spółka pełni funkcję zarządcy autostrady płatnej na warunkach określonych w umowie o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, z wyjątkiem zadań, o których mowa w art. 20 pkt 1, 8, 17 i 20, które wykonuje Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad. W granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, jest prezydent miasta. Drogowa spółka specjalnego przeznaczenia pełni funkcję zarządcy drogi krajowej na zasadach określonych w ustawie z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia oraz umowie, o której mowa w art. 6 ust. 1 tej ustawy. Stosownie do treści art. 20 ustawy do zarządcy drogi należy w szczególności opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej oraz bieżące informowanie o tych planach organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, opracowanie projektów planów finansowania budowy, przebudowy,

remontu, pełnienie funkcji inwestora, utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą, z wyjątkiem części pasa drogowego, o których mowa w 20f pkt 2, koordynację robót w pasie drogowym, przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz przepraw promowych, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym weryfikację cech i wskazanie usterek, które wymagają prac konserwacyjnych lub naprawczych ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Biorąc pod uwagę konstytucyjną wykładnię pojęcia wykonywania władzy publicznej przedstawioną przez Trybunał Konstytucyjny w orzeczeniu wydanym w dniu 4 grudnia 2001r. (SK 18/00), zgodnie z którą przez pojęcie władzy publicznej w rozumieniu art. 77 ust.1 Konstytucji rozumie się wszystkie władze w sensie konstytucyjnym – ustawodawczą, wykonawczą i sądowniczą – art. 417 k.c. nie będzie miał zastosowania w niniejszej sprawie. Wymienione w art. 20 ustawy czynności dotyczące bieżącego administrowania nie należą do imperialnej sfery działania Skarbu Państwa, bowiem nie oddziałują władczo na prawa i wolności jednostki. Zarządca dróg publicznych ma przyznane mu w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych wyraźne uprawnienia o charakterze władczym (może wydawać przewidziane w tej ustawie zezwolenia, wymierzać opłaty i kary pieniężne, wprowadzać odpowiednie ograniczenia w ruchu i in.). Działania przewidziane w art. 20 tworzą z pewnością sferę określonej działalności organizacyjno-gospodarczej zarządcy drogi publicznej mającej podstawę prawną w ustawie prawo o ruchu drogowym, nie mają natomiast cech działalności o charakterze władczym. Biorąc pod uwagę powyższe Sąd uznał, że brak jest podstaw do przyjęcia odpowiedzialności Skarbu Państwa w oparciu o art. 417 k.c. a zastosowanie znajdują przepisy odpowiedzialności ogólnej to jest art. 415 kc a w przypadku osób prawnych art. 416 k.c. albowiem za szkody wyrządzone przez Skarb Państwa przy wykonywaniu innych zadań, które nie należą do sfery imperium, ponosi on odpowiedzialność na zasadach ogólnych (art. 416, 427, 430, 435 – 436 k.c. i inne) /(...)/.

Stosownie do brzmienia art. 416 k.c. osoba prawna jest obowiązana do naprawienia szkody wyrządzonej z winy jej organu. Dla przyjęcia odpowiedzialności osoby prawnej za szkodę wyrządzoną czynem niedozwolonym spełnione muszą być następujące przesłanki, tj. szkoda, wina, którą można przypisać sprawcy zdarzenia, wreszcie związek przyczynowy pomiędzy szkodą a bezprawnym zachowaniem się sprawcy. Pod pojęciem winy należy rozumieć zachowanie cechujące się bezprawnością, z której to bezprawności sprawca zdarzenia zdaje sobie sprawę. Cywilistyczne rozumienie winy opiera się zatem na dwóch elementach: obiektywnej bezprawności i subiektywnej świadomości zawinienia. Świadomość zawinienia oznacza, że sprawca zdaje sobie sprawę z faktu, że jego zachowanie jest bezprawne.

Przeprowadzone postępowanie dowodowe wskazuje, że powód nie wykazał podstawowej przesłanki odpowiedzialności z art. 416 k.c.. tj. zawinionego działania. Nie budzi wszak wątpliwości, że ciężar wykazania tych przesłanek spoczywał na powodzie, zgodnie z ogólną regułą wyrażoną w art. 6 k.c., który temu obowiązkowi nie sprostał. Powód nie zdołał wykazać, że działania pozwanej obarczone były winą. Przyjęte w projekcie budowlanym parametry pochylenia poprzecznego jezdni były zgodne z obowiązującymi przepisami w tym z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dotyczących autostrad płatnych z dnia 16 stycznia 2002 (Dz.U. z dnia 15 lutego 2002r. – dalej (...)) i wynosiły odpowiednio $\pm 2\%$ na długości rampy drogowej (150m) jak i przyległego odcinka prostego. Parametry rampy drogowej ustalone w projekcie budowlanym były zatem zgodne z §9 ust. 2 pkt 1, § 12 ust. 2 i § 27 ust. 2 (...). Zmianę pochylenia poprzecznego jezdni z -2% na $+ 2\%$ zaprojektowano na długości 150m, gdzie dodatkowe pochylenie podłużne zewnętrznej krawędzi jezdni wynosił 0,003 a więc było najmniejsze dopuszczalne w § 12 ust. 4 pkt 2 (...), a pochylenie podłużne niwelety było większe niż id o więcej niż 0,002 i spełniało warunki określone w § 12 ust. 4 pkt 1 (...) (ekspertyza stanu technicznego autostrady w rejonie km 320 + 100 oraz opinia do opracowania „Propozycja usprawnienia odwodnienia autostrady (...) w rejonie km 320+100), II K 673/07). Co prawda były to najmniejsze dopuszczalne przepisami wartości jednostronnego pochylenia poprzecznego, które w warunkach istniejących pochyleń podłużnych oraz znacznej szerokości jedni autostrady (3 pasy ruchu + pas awaryjny tj. $3 \times 3,75\text{m} + 3\text{m}$) powodowały wydłużenie drogi spływu wody do $\sim 80,5\text{m}$, jednakże nadal zgodne z obowiązującymi przepisami, a skoro były zgodne z obowiązującymi przepisami prawa nie mogą być uznane za bezprawne a tym bardziej zawinione. Jezdnie posiadały projektowane nachylenia poprzeczne, a różnice

tych nachyleń na przeważającej ilości przekrojów były mniejsze od 1% co wskazuje, że mieściły się one w granicach I kategorii. Niewielkie obniżenia terenu, które miały miejsce w tym rejonie na skutek podziemnej eksploatacji górniczej nie miały żadnego wpływu na zmianę pochyłeń poprzecznych nawierzchni. Nie mogły przyczynić się do pogorszenia warunków odwodnienia powierzchniowego południowej jezdni autostrady. Stan projektowy drogi w chwili zdarzenia był zgodny ze standardami technicznymi budowy autostrad, aczkolwiek spełniał te wymogi w zakresie dolnych (minimalnych) wartości, co dotyczy głównie wartości nachylenia poprzecznego jezdni wynoszącego 2%. Prowadzona w rejonie km 320+100 podziemna eksploatacja górnicza nie przyczyniła się w żadnej mierze do pogorszenia warunków odwodnienia powierzchniowego jezdni południowej autostrady (...). Kontrole przeprowadzane przez przedstawiciela (...) Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego w oparciu o przedłożoną przez inwestora dokumentację wskazywały, że roboty prowadzone są zgodnie z zatwierdzonym projektem budowlanym. Nadto stwierdzono, że roboty są wykonywane zgodnie z przepisami techniczno – budowlanymi i Polskimi Normami. Wszystkie wyroby użyte do budowy autostrady łącznie z obiektami posiadają dokumenty stwierdzające ich dopuszczenie do stosowania w budownictwie. Ustalenia poczynione przez organy nadzoru i instytucji naukowej, niezależnej zarówno od inwestora jak i wykonawcy drogi, której zlecono wykonanie ekspertyzy, nie wskazują, że wadliwe odprowadzanie wody z powierzchni drogi jest wynikiem przeprowadzenia procesu budowlanego niezgodnie z projektem i pozwoleniem na budowę oraz z niewłaściwych materiałów (opinia pisemna dr hab. K. K. (1), k. 336 – 344, zapis protokołu rozprawy z dnia (...), k.306-307, (...), postanowienie o umorzeniu śledztwa z dnia (...), k. 356 - 361). Przyjęte rozwiązania projektowe nie były błędne, tzn. nie były rozwiązaniami niezgodnymi ze sztuką budowlaną (zeznania świadka T. K., k.379-382). Oznacza to, że nie można postawić stronie pozwanej zarzutu błędnego i zawinionego działania w zakresie projektowania i wykonania drogi. Należy również dodać, że - mając na uwadze bezpieczeństwo ruchu drogowego, po powzięciu informacji o występujących w tym rejonie wypadkach drogowych strona pozwana podjęła działania zmierzające do poprawy bezpieczeństwa ruchu poprzez postawienie znaku ograniczającego prędkości oraz znaku ostrzegawczego A-15 , T- 15 , A-30,(A15 – śliska nawierzchnia, A 30 – inne niebezpieczeństwo oraz umieszczonej nad tym znakiem tabliczki T-15 – wskazującej miejsce częstych wypadków spowodowanych śliską nawierzchnią jezdni) a w późniejszym już okresie zleciła wykonanie ekspertyzy mającej na celu ustalenie przyczyn powstającego w czasie intensywnych opadów deszczu rozlewiska wody i zgodnie ze wskazówkami z niej wynikającymi wykonała prace naprawcze. Nie można zatem mówić o zawinionym zaniechaniu po stronie pozwanej.

Jak wykazało przeprowadzone postępowanie dowodowe przyczynę wypadku stanowiło niedostosowanie przez powoda prędkości do warunków drogowych i atmosferycznych istniejących w chwili wypadku (ograniczenie prędkości było do 80 km/ h, ale nie oznacza to, że ta prędkość jest bezpieczna w każdych warunkach jazdy). Kierujący pojazdem powód przekroczył prędkość bezpieczną w warunkach drogowych panujący w chwili zdarzenia (ulewny deszcz utrudniający widoczność, znaki ostrzegawcze informujące o śliskiej nawierzchni częstym miejscu wypadków), co w konsekwencji doprowadziło do niezauważenia przez niego kałuży wody , wjechania w nią z nadmierną, powstania zjawiska aquaplaningu, a następnie do wypadku (protokół rozprawy z dnia (...), (...), notatka urzędowa z dnia (...) protokół oględzin miejsca zdarzenia, (...), protokół przesłuchania podejrzanego, opinia T. M., (...), opinia pisemna mgr inż. P. N., (...)). Zauważyć należy ,że gdyby prędkość pojazdu powoda była niższa nie doszłoby do powstania zjawiska aquaplaningu. Powód poruszał się w sposób nieprawidłowy, nie dostosował techniki jazdy do utrudnionych zmieniających się warunków drogowych i warunków atmosferycznych spowodowanych nagłą i intensywną ulewą na tym odcinku drogi (...). Kierujący pojazdem wjechał w rozlewisko wodne znajdujące się na jezdni, doprowadził do utraty panowania nad samochodem i w konsekwencji doprowadził do uderzenia w bariery ochronne drogowe znajdujące się na pasie wydzielonym środkowym. Nie dostosował się do pionowych znaków drogowych ostrzegawczych znajdujących się na trasie przed miejscem wypadku: ze względu na opady deszczu (wprowadzony dnia 7/09/2006r. zeznania świadka M. S., protokół rozprawy z dnia (...), k.316 – 319, (...)),

Powód nie zachował elementarnych zasad ostrożności:

- zbyt późno zauważył rozlewisko wodne na drodze, wjeżdżając w to rozlewisko wodne znajdujące się na prostym odcinku drogi w zasięgu widoczności kierującego powoda;

- nie podjął z awczasu manewru obronnego zmierzającego do omińcicia zalewiska na jezdni lub przejechania przez to rozlewisko z bezpieczną prędkością, przy której mógłby bezpiecznie, bez utraty panowania nad samochodem przejechać przez to rozlewisko;
- nie dostosował prędkości jazdy do panujących zmieniających się warunków drogowych i warunków atmosferycznych, poruszając się z nadmierną prędkością w tych warunkach, w konsekwencji uniemożliwiającą mu zapanowanie nad samochodem w trudnych warunkach drogowych i atmosferycznych i w czasie intensywnej, gwałtownej ulewy, w tym bezpiecznego przejechania przez rozlewisko wodne;
- doprowadził do utraty przyczepności opon kół samochodu do nawierzchni jezdni,
- poruszał się w sposób nieprawidłowy po lewym skrajnym pasie ruchu na jezdni o trzech pasach ruchu (szerokość trzech pasów ruchu 15,4m), zamiast po prawej stronie jezdni,
- stworzył stan zagrożenia bezpieczeństwa na drodze,
- nie prowadził pojazdu z należytą rozważą i ostrożnością,
- poruszał się bez zachowania przezorności i przewidywania sytuacji na drodze.

Powód kierował samochodem będąc w stanie po spożyciu alkoholu na poziomie (...) co ma zasadniczy wpływ na zachowanie kierującego poprzez obniżenie sprawności psychomotorycznych, opóźnienie reakcji, bodźce wzrokowe, ocenę sytuacji na drodze, obniżenie samokontroli. Innych przyczyn, które mogłyby doprowadzić do zaistnienia przedmiotowego wypadku nie było.

W oparciu o przeprowadzone postępowanie dowodowe Sąd doszedł do przekonania, że wyłącza przyczynę wypadku stanowi zachowanie się powoda, który pomimo obowiązku zachowania szczególnej ostrożności, z uwagi na znajdujące się przy prawej krawędzi znaki A15 i A30 i panujące warunki atmosferyczne poruszał się nieprawidłowo tym bardziej, że była gwałtowna ulewa o dużych rozmiarach, która utrudniała widoczność w związku z powyższym należało zmniejszyć prędkość, dojechać do prawej krawędzi jezdni i przestrzegać zachowania szczególnej ostrożności, a w razie niebezpieczeństwa bądź nieprawidłowości mieć możliwość zatrzymania pojazdu. Zlokalizowanie znaków ostrzegawczych znajdowało się w takiej odległości od miejsca zdarzenia, że powód z odpowiednim wyprzedzeniem mógł zostać ostrzeżony o wynikających z tych znaków informacji o stanie nawierzchni podczas opadów oraz o związanych z tym utrudnieniach, mogąc zaś uzyskać taką wiedzę, miał możliwość dostosowania techniki jazdy, a zwłaszcza ograniczenia prędkości na tyle aby podjąć manewr ochrony. Tymczasem powód poruszał się lewym pasem (przeznaczonym do jazdy szybkiej lub wyprzedzania- obie te czynności w panujących warunkach były błędne), nie przewidując konsekwencji. Miał on możliwość uniknięcia wjechania do tworzącego się rozlewiska albowiem, znajdując się za łukiem drogi w odległości do 100 – 130 km, mógł w odpowiednim czasie zareagować. Jednakże powód zbyt późno podjął manewr ochronny. W oparciu o materiał dowody, w szczególności, w oparciu o sporządzoną przez biegłego K. opinię - uderzenie w betonową barierę mogło mieć wpływ na skutki wypadku, tym również na obrażenia doznane przez powoda, ale nie stanowiło przyczyny zaistnienia samego wypadku (ustna opinia biegłego W. K. – zapis protokołu rozprawy z dnia (...), 00:01:13-00:147:16 (k.493). W sytuacji, gdy przyczyną szkody jest niezachowanie przez uczestników ruchu szczególnej ostrożności, w tym pominięcie informacji o śliskiej nawierzchni występującej w czasie opadów deszczu, nie dostosowanie prędkości do panujących warunków drogowych, zaniechanie wykonania remontu mającego na celu usunięcie powstawania rozlewiska wodnego, nie stanowi przyczyny szkody i nie stanowi czynu niedozwolonego w rozumieniu art. 416 k.c. i nie może uzasadniać uwzględnienia powództwa wniesionego na jego podstawie. Odpowiedzialność deliktowa powstaje wówczas, gdy spełnione są łącznie jej trzy ustawowe przesłanki: zawinione działanie, szkoda oraz normalny związek przyczynowy. Kolejność badania tych przesłanek nie może być dowolna: w pierwszej kolejności należy ustalić działania, z którego jak twierdzi poszkodowany wynikała szkoda oraz ocenić, czy działanie to nosi znamiona winy, następnie ustalić czy wystąpiła szkoda i jakiego rodzaju i dopiero po stwierdzeniu, że obie te przesłanki zachodzą możliwe jest zbadanie istnienia między nimi normalnego związku

przyczynowego. Związek przyczynowy jest bowiem związkiem między określonymi zdarzeniami, a zatem badanie jego istnienia jest możliwe tylko wówczas, gdy stwierdzi się zaistnienie tych zdarzeń. Skoro zatem powód nie wykazał, że działanie pozwanego było zawinione zbędne stało się badanie istnienia normalnego związku przyczynowego.

Reasumując, przeprowadzone w sprawie postępowanie dowodowe, w szczególności z zeznań pracownika Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad jak i opinii sporządzonej przez biegłego T. K. wykazało, że autostrada w dacie zdarzenia tj. w (...) roku i w miejscu zdarzenia była wybudowana zgodnie ze standardami technicznymi obowiązującymi wówczas i zgodnie z obowiązującymi przepisami. W związku z powyższym nie została wykazana przez powoda zasadnicza przesłanka odpowiedzialności Skarbu Państwa w postaci winy. Kwestia administrowania drogą publiczną nie mieści się w pojęciu „władzy publicznej” w związku z czym podstawę prawną roszczeń cywilnych powoda stanowił art. 416 k.c., który zobowiązuje stronę dochodzącą swoich roszczeń do wykazania, oprócz bezprawności działań funkcjonariuszy również winy. Jednakże w świetle przeprowadzonego postępowania dowodowego w tym wniosków zawartych w opiniach sporządzonych przez biegłych T. K. jak i W. K. Sąd nie dopatrzył się bezprawnego działania Skarbu Państwa, które mogłoby zostać uznane za delikt z art. 416 k.c. Powód, wbrew obowiązującym zasadom, zgodnie z którymi to strona jest obowiązana wskazywać dowody dla stwierdzenia faktów, z których wywodzi skutki prawne (art. 232 k.p.c.) i jak i zasady ciężaru dowodu uregulowanej w art. 6 k.c. nie przedstawił na tę okoliczność żadnych dowodów. Podnoszona przez powoda okoliczność nienależytego utrzymania infrastruktury autostrady nie mogła zostać uwzględniona przy ustalaniu zasady odpowiedzialności, albowiem zgodnie z opinią biegłego ds. rekonstrukcji wypadków drogowych uderzenie w barierę metalową i betonową było konsekwencją zaistnienia wypadku, do którego doszło z winy powoda, co zostało stwierdzone w wyroku z dnia (...) roku wydanym przez Sąd Rejonowy w Z. (...) w sprawie o sygn. (...)

Na skutek apelacji powoda, Sąd Apelacyjny w K.wyrokiem z dnia(...) uchylił zaskarżony wyrok Sądu Okręgowego do ponownego rozpoznania oraz rozstrzygnięcia o kosztach postępowania apelacyjnego.

W motywach do zaskarżonego wyroku, Sąd Apelacyjny w K. wskazał, iż podziela ustalenia faktyczne poczynione przez Sąd Okręgowy i, jako prawidłowe, przyjmuje je za własne.

Sąd Apelacyjny wskazał w motywach wyroku, iż:

Powód podnosił, że skoro na tym odcinku autostrady, o który chodzi w sprawie, podczas opadów deszczu gromadziła się woda w znacznej ilości, tym samym stan autostrady nie był prawidłowy. Kwestionował wnioski opinii biegłego K. K. (1), lecz nie podnosił w tym przedmiocie żadnych argumentów. Podnosił jedynie, że skazanie go za przestępstwo, o jakim była wcześniej mowa nie oznacza, że jego zachowanie było jedyną przyczyną wypadku drogowego, z którego następstw wywodzi roszczenie. Ponadto, że w sprawie nie ma danych, by stwierdzić, czy bezpośrednio przed wypadkiem mógł poruszać się prawym pasem autostrady, nie przecząc, że poruszał się lewym pasem. W tym stanie sprawy nie sposób zakwestionować było oceny materiału dowodowego, jaką przeprowadził Sąd Okręgowy, a zatem nie ma podstaw do poczynienia odmiennych ustaleń co do przyczyny wypadku.

Istotne dla rozstrzygnięcia sprawy było jednak to, że Sąd Okręgowy ustalił, że zaniechanie pozwanego dotyczące barier energochłonnych autostrady miało wpływ na rozmiar następstw wypadku, jakiemu uległ powód, lecz nie poczynił ustaleń pozwalających na poczynienie dalszych ustaleń i ocen w tym przedmiocie. W pismach z (...) r. (k. 465-466) i z (...) r. (k. 247-248) powód podnosił między innymi, że skutki wypadku byłyby inne, gdyby stan drogi był prawidłowy, wnosząc o przeprowadzenie dowodu na tę okoliczność. Sąd Okręgowy oddalił wniosek na rozprawie w dniu (...)r., zaś pełnomocnik powoda wniósł wówczas zastrzeżenie, o jakim mowa w art. 162 kpc (k. 491). Trafnie więc w apelacji zarzucono, że Sąd Okręgowy błędnie odnotował w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku, że powód nie wniósł o przeprowadzenie dowodu na okoliczność skutków zdarzenia, gdyby bariery energochłonne nie były uszkodzone.

Jeśli zaś idzie o samo rozlewisko wodne, trzeba podkreślić, że autostrada była zaprojektowana i wykonana zgodnie z obowiązującymi przepisami, przez co zasadnie Sąd Okręgowy wywiódł, że nie sposób przypisać pozwanemu winy, która nie zachodzi w razie braku bezprawności.

Podstawą odpowiedzialności pozwanego nie może być art. 416 kc, w którym mowa o odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną z winy organu osoby prawnej. Specyfika Skarbu Państwa, jako osoby prawnej, polega bowiem na tym, że nie ma organów. Odpowiada w istocie za cudze czyny (zaniechania), w tym funkcjonariuszy, co znajduje wyraz między innymi w art. 429 i art. 430 kc. Dotyczy to również odpowiedzialności określonej w art. 444 i art. 445 kc. W ustalonych okolicznościach sprawy pozwany nie może więc być zwolniony od odpowiedzialności tylko przez to, że czynności z zakresu bieżącego utrzymania dróg zlecił innemu podmiotowi (innym podmiotom), gdyż idzie o jego obowiązki w tym zakresie, które może wykonywać również za pomocą innych podmiotów, co na gruncie odpowiedzialności kontraktowej odzwierciedla art. 474 kc.

Sąd Apelacyjny wskazał, iż Sąd Okręgowy pierwotnie rozpoznający sprawę uznał, że powództwo podlega oddaleniu, skoro jedynie powód był sprawcą samego zdarzenia, jakim był wypadek drogowy, któremu powód uległ, zaś pozwany tylko przyczynił się do rozmiarów szkody (krzywdy) poniesionej przez powoda. W efekcie nie rozpoznał istoty sprawy, jaką jest przyczynienie się pozwanego do rozmiarów szkody i krzywdy doznanej przez powoda oraz konsekwencje tego stanu rzeczy. Z przyczyn, które już zostały wskazane, błędnie zaniechał przeprowadzenia postępowania dowodowego co do następstw wypadku drogowego dla powoda i zakresu odpowiedzialności pozwanego za nie.

Biorąc wszystko powyższe pod uwagę, **Sąd Okręgowy, ponownie rozpoznający sprawę, ustalił i zważył, co następuje:**

Sąd Okręgowy, ponownie rozpoznający sprawę, podziela w pełni stanowisko i poglądy przedstawione pierwotnie w uzasadnieniu do wyroku z dnia (...), z zastrzeżeniem uwag i wskazań wskazanych przez Sąd Apelacyjny w K. w uzasadnieniu do wyroku tego sądu z dnia (...)

Wskazać i podkreślić przy tym należy, iż zgodnie z art. 386 par. 1 pkt 6 kpc, ocena prawna i wskazania co do dalszego postępowania wyrażone w uzasadnieniu wyroku sądu drugiej instancji wiążą sąd, któremu sprawa została przekazana do ponownego rozpoznania.

Sąd Okręgowy ponownie rozpoznający sprawę zbadał zatem w szczególności kwestię ewentualnego przyczynienia się pozwanego do rozmiarów szkody i krzywdy doznanej przez powoda oraz konsekwencje tego stanu rzeczy.

W tym zakresie Sąd Okręgowy uzupełnił postępowanie dowodowe w odnośnie następujących faktów:

Stan techniczny bariery energochłonnej U14-a nie miał wpływu na rozmiar następstw wypadku dla powoda. Połączenie bariery metalowej U14-a z barierą betonową U14-b w trakcie zdarzenia było prawidłowe a całkowite zerwanie połączenia nastąpiło w wyniku zaistniałego zdarzenia. Pomimo, iż bariera metalowa U14-a była zniekształcona (uszkodzona), spełniała swoje zadanie i uniemożliwiała pojazdowi powoda opuszczenie jezdni i wjechanie na jezdnię ruchu przeciwnego. Bariera energochłonna znajdująca się na drodze służy do uniemożliwiania pojazdom opuszczenie tejże drogi, co ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa drogowego. W dniu zdarzenia bariery metalowe U14-a rozdzielające pasy jezdni były zniekształcone z powodu innego zdarzenia drogowego. Do czasu wypadku powoda, nie zostały zamontowane nowe bariery. Nie można określić, które zniszczenia barier metalowych U14-a powstały w pierwszym zdarzeniu a które w wypadku powoda.

Stan techniczny pojazdu powoda marki I. (...) miał bezpośredni wpływ na przebieg i rozmiar wypadku dla powoda. Postępująca degradacja konstrukcji pojazdu, miała wpływ na zmiany charakterystyk parametrów technicznych pojazdu, jak również miała wpływ na bezpieczeństwo samego pojazdu, jak również i jego użytkowników. Przyrost defektów w konstrukcji pojazdu, kumulujący się z czasem eksploatacji na skutek procesów destrukcyjnych, był odzwierciedlony w spadku jej sztywności skrętnej, co miało ogromny wpływ na bezpieczeństwo jego użytkowników. Stan techniczny pojazdu w dniu zdarzenia nie zezwalał kierującemu na poruszanie się po drogach publicznych. Rama pojazdu powoda uległa całkowitej, postępującej degradacji na skutek procesów korozyjnych.

W czasie wypadku pojazd powoda uderzył przednim lewym rogiem w metalowe bariery energochłonne, potem się obrócił wokół własnej osi; obrót nastąpił z powodu kratki ściekowej. W miejscu gdzie doszło do kontaktu pojazdu z

barierą ochronną, znajdowała się bariera metalowa. Po obróceniu się pojazdu, następnie pojazd ten przemieszczał się kilkadziesiąt metrów po tej barierze, aż do połączenia bariery metalowej z barierą betonową. Pojazd powoda uległ przełamaniu wskutek skorodowanej ramy podwozia. Pojazd by się przełamał niezależnie od tego czy uderzyłby w barierę ochronną metalową czy betonową. Rama pojazdu była bardzo silnie skorodowana, wręcz przypominała „papier” (rdza z ramy wysypała się na jezdnię w miejscu zdarzenia). Nawet gdy barierka energochłonna metalowa była w całości, to również doszłoby do złamania ramy pojazdu wskutek zderzenia; czy to wskutek uderzenia w barierę czy w krawężnik przed barierą. Złamanie ramy podwozia pociągało za sobą złamanie reszty pojazdu.

Brak podstaw do przypisania pozwanemu przyczynienia się do zaistniałego zdarzenia.

Tak uzupełniony stan faktyczny sąd ustalił na podstawie dowodu z opinii biegłego z zakresu techniki motoryzacyjnej i ruchu drogowego oraz rekonstrukcji wypadków drogowych dr inż. B. Ś. (1) (opinia pisemna k.611-639, ustna opinia uzupełniająca – e-protokół rozprawy z dnia (...) k.670). Opinia tego biegłego była dla sądu przekonująca albowiem wykazywała znajomość opiniowanej problematyki, biegły wskazywał drogę, którą dochodził do swych wniosków a swoje wnioski prezentował zdecydowanie i przekonująco. Opinia była logiczna, konsekwentna – a przez te wszystkie względy zasługiwała na uwzględnienie. Strony nie podważyły przekonująco tej opinii, nie wykazały okoliczności innych niż wynikające z opinii, toteż moc dowodowa opinii biegłego Ś. nie została podważona i mogła tym samym stanowić podstawę ustaleń.

Powód wnosił o dopuszczenie dowodu z opinii innego biegłego z zakresu motoryzacji, sąd wniosek ten oddalił (k.668). Powód bowiem podważył przekonująco ustaleń i wniosków biegłego dr inż. B. Ś. (1), nie wykazał błędów merytorycznych czy też logicznych w tej opinii, tym samym nie osłabił jej mocy dowodowej. Podkreślić należy, iż samo niezadowolenie strony z treści opinii biegłego, nie uzasadnia dopuszczania dowodów z opinii innego biegłego tej samemu specjalności – takie działania powodowałyby jedynie nieuzasadnioną zwłokę w rozpoznaniu sprawy.

Powód wnosił w piśmie z dnia (...) o konfrontację biegłych B. Ś. (1) i K. K. (1) (k.660). Sąd wniosek ten oddalił albowiem biegli ci wypowiadali się z zakresy różnych dziedzin wiedzy i skutkiem konfrontacji nie zostałyby ustalone nowe okoliczności: biegły B. Ś. sporządzał opinię z zakresu techniki motoryzacyjnej oraz rekonstrukcji wypadków drogowych, natomiast biegły K. K. z zakresu budowy dróg i autostrad. Ocena kwestii wpływu stanu pojazdu i barier energochłonnych na skutki wypadki dla powoda leżała jedynie w ramach kompetencji biegłego z zakresu techniki samochodowej i rekonstrukcji wypadków.

Powód wniósł o zwrócenie się do KWP w K. o informację odnośnie zdarzeń drogowych w tym samym miejscu, gdzie doszło do wypadku powoda, w okresie od (...) Sąd wniosek ten oddalił (k.668) albowiem z pozyskanej potencjalnie informacji nie wynikałby wprost stan barier ochronnych w miejscu zdarzenia, strona powodowa miała możliwość wcześniejszego dowodzenia tych okoliczności a składany na rozprawie w dniu (...) wniosek należało uznać za spóźniony - uwzględnienie wnioski spowodowałby jedynie przewlekłość postępowania.

Okoliczność prawidłowości wybudowania drogi, na której doszło do wypadku oraz kwestia istnienia na drodze w miejscu wypadku rozlewiska wodnego, została już w sprawie wyjaśniona, w motywach do wyroku Sądu Okręgowego w G. z dnia (...), z zastrzeżeniem uwag i wskazań wskazanych przez Sąd Apelacyjny w K. w uzasadnieniu do wyroku tego sądu z dnia (...)

Sąd Okręgowy ponownie rozpoznający sprawę w pełni te motywy popiera. Trzeba więc podkreślić, że autostrada była zaprojektowana i wykonana zgodnie z obowiązującymi przepisami; nie sposób przypisać pozwanemu winy, która nie zachodzi w razie braku bezprawności.

Sąd Okręgowy, ponownie rozpoznający sprawę, zbadał – zgodnie ze wskazaniem Sądu Apelacyjnego - kwestię ewentualnego przyczynienia się pozwanego do rozmiarów szkody i krzywdy doznanej przez powoda oraz konsekwencje tego stanu rzeczy.

W oparciu o zgromadzony w sprawie materiał dowodowy, sąd doszedł do przekonania, iż brak jest podstaw do przypisania pozwanemu przyczynienia się do zaistniałego zdarzenia.

W oparciu o opinie biegłego B. Ś., którą sąd w całości podzielił, stan techniczny bariery energochłonnej U14-a nie miał wpływu na rozmiar następstw wypadku dla powoda. Pomimo, iż bariera metalowa U14-a była zniekształcona (uszkodzona), spełniała swoje zadanie i uniemożliwiała pojazdowi powoda opuszczenie jezdni i wjechanie na jezdnię ruchu przeciwnego. Bariera energochłonna znajdująca się na drodze służy do uniemożliwiania pojazdom opuszczenie tejże drogi, co ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa drogowego.

Stan techniczny pojazdu powoda marki I. (...) miał bezpośredni wpływ na przebieg i rozmiar wypadku dla powoda. Postępująca degradacja konstrukcji pojazdu, miała wpływ na zmiany charakterystyk parametrów technicznych pojazdu, jak również miała wpływ na bezpieczeństwo samego pojazdu, jak również i jego użytkowników. Stan techniczny pojazdu w dniu zdarzenia nie zezwalał kierującemu na poruszanie się po drogach publicznych. Rama pojazdu powoda uległa całkowitej, postępującej degradacji na skutek procesów korozyjnych. Jakkolwiek pojazd posiadał ważne badania techniczne, to jednak okoliczność ta sama z siebie nie powoduje, iż pojazd powoda był bezpieczny; posiadał jedynie administracyjne dopuszczenie do ruchu. Powód jako właściciel i korzystający z pojazdu był obowiązany uwzględnić przy możliwości korzystania z pojazdu jego stan techniczny.

W czasie wypadku pojazd powoda uderzył przednim lewym rogiem w metalowe bariery energochłonne, potem się obrócił wokół własnej osi; obrót nastąpił z powodu kratki ściekowej. W miejscu gdzie doszło do kontaktu pojazdu z barierą ochronną, znajdowała się bariera metalowa. Po obróceniu się pojazdu, następnie pojazd ten przemieszczał się kilkadziesiąt metrów po tej barierze, aż do połączenia bariery metalowej z barierą betonową. Pojazd powoda uległ przełamaniu wskutek skorodowanej ramy podwozia. Pojazd by się przełamał niezależnie od tego czy uderzyłby w barierę ochronną metalową czy betonową. Rama pojazdu była bardzo silnie skorodowana, wręcz przypominała „papier” (rdza z ramy wysypała się na jezdnię w miejscu zdarzenia). Nawet gdyby barierka energochłonna metalowa była w całości, to również doszłoby do złamania ramy pojazdu wskutek zderzenia; czy to wskutek uderzenia w barierę czy w krawężnik przed barierą. Złamanie ramy podwozia pociągało za sobą złamanie reszty pojazdu, co miało niewątpliwie wpływ na skutki wypadku.

Strony nie podważyły przekonująco opinii biegłego Ś., nie wykazały okoliczności innych niż wynikające z opinii, toteż moc dowodowa tej opinii biegłego nie została podważona i mogła tym samym stanowić podstawę ustaleń. Powód nie wykazał, wbrew obowiązкови dowodzenia na wykazanie swych twierdzeń, odpowiedzialności i przyczynienia się pozwanego do skutków wypadku.

Biorąc pod uwagę pod uwagę powyższe okoliczności Sąd orzekł jak w sentencji wyroku.

O kosztach postępowania sąd orzekł na mocy art. 102 kpc nie obciążając powoda kosztami postępowania. Zgodnie z powołanym przepisem nie obciążanie strony przegrywającej kosztami jest możliwe w sytuacji gdy wystąpił szczególnie uzasadniony wypadek. Takie wypadki mogą dotyczyć okoliczności zewnętrznych związanych z sytuacją materialną strony jak również okoliczności związanych z samym procesem. Powód był osobą zwolnioną od ponoszenia kosztów sądowym, co wskazuje na jego trudną sytuację materialną. Ponadto rodzaj dochodzonych roszczeń tj. zadośćuczynienie i renta, jak również skomplikowana materia sprawy powodują, że zastosowanie art. 102 kpc jest uzasadnione.

O kosztach pełnomocnika z urzędu, sąd orzekł na mocy §6 pkt 7 i §13 ust. 1 pkt 1 w zw. z §19 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 roku w sprawie opłat za czynności adwokackie oraz ponoszenie przez Skarb Państwa kosztów nieopłaconej pomocy z urzędu. Sąd nie znalazł podstaw do zastosowania wnioskowanej podwójnej stawki kosztów określonych w rozporządzeniu. Wskazać przy tym warto, iż zgodnie z art. §19 pkt 1 w/ w rozporządzenia, maksymalnie sąd mógł przyznać pełnomocnikowi z urzędu wynagrodzenie w wysokości 150 % stawki minimalnej. Nie uzasadniał jednak tego nakład pracy pełnomocnika, przyznana wysokość wynagrodzenia jest

adekwatna zarówno do poniesionego nakładu pracy, jak i do przedmiotu i stopnia skomplikowania sprawy. SSO
Andrzej Kieć

z/

1. odnotować uzasadnienie (...)

2. odpis wyroku z uzasadnieniem doręczyć:

(...)

(...)

3. kal. 21 dni

25.01.2016r