

Sygn. akt I ACa 1765/14

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 10 marca 2015 r.

Sąd Apelacyjny w Krakowie – Wydział I Cywilny

w składzie:

Przewodniczący:	SSA Paweł Rygiel
Sędziowie:	SSA Teresa Rak (spr.) SSA Władysław Pawlak
Protokolant:	sekr.sądowy Katarzyna Rogowska

po rozpoznaniu w dniu 10 marca 2015 r. w Krakowie na rozprawie

sprawy z powództwa W. B. i R. B.

przeciwko Powiatowi (...) - Powiatowemu Zarządowi Dróg w T.

przy interwencji ubocznej (...) S.A.V. (...)

o zapłatę

na skutek apelacji strony pozwanej

od wyroku Sądu Okręgowego w Tarnowie

z dnia 8 października 2014 r. sygn. akt I C 38/13

1. **oddala apelację;**

2. **zasądza od strony pozwanej na rzecz powodów solidarnie kwotę 900 zł (dziewięćset złotych) tytułem kosztów postępowania apelacyjnego.**

Sygn. akt I ACa 1765/14

UZASADNIENIE

Powodowie R. B. i W. B. w pozwie skierowanym przeciwko Powiatowi (...) - Powiatowemu Zarządowi Dróg Powiatowych w T. domagali się zasądzenia na ich rzecz solidarnie od pozwanego kwoty 40.500,00 zł tytułem odszkodowanie za szkody majątkowe oraz kwoty 35.000,00 zł tytułem zadośćuczynienia za szkody niemajątkowe wraz z ustawowymi odsetkami od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty oraz o zasądzenie kosztów postępowania według norm przepisanych. Szkody upatrywali w zaniechaniu strony pozwanej, która jako zarządca drogi powiatowej nr (...), przy której położona jest nieruchomość powodów, nie zabezpieczyła tych dróg przed niekorzystnym i szkodliwym

działkiem ich użytkowników, a w szczególności podmiotów realizujących roboty budowlane w postaci Inwestycji „Budowa Autostrady (...) T. od węzła (...) do węzła D. (...) Wskazywali przy tym na obowiązki zarządcy wynikające z art. 20 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, a to m.in. przeciwdziałanie niszczeniu dróg przez ich użytkowników oraz przeciwdziałanie niekorzystnym przeobrażeniom środowiska, mogącym powstać lub powstającym w następstwie budowy lub utrzymania dróg. Wskazywali przy tym, że pozwana miała świadomość co do sposobu użytkowania drogi przez wykonawcę autostrady (...), co potwierdza umowa zawarta pomiędzy nim, a Generalnym Wykonawcą o zasadach korzystania z niektórych dróg powiatowych, jednak nie podejmowała żadnych działań, które miałyby przeciwdziałać negatywnemu oddziaływaniu przeciążenia dróg na środowisko.

Pozwany żądał oddalenia powództwa w całości oraz zasądzenia od powodów solidarnie na jego rzecz kosztów procesu wskazując, że brak jest dowodu na to, że przeobrażenie środowiska jest następstwem braku przeciwdziałania ze strony pozwanego jako zarządcy drogi. W ocenie pozwanego powodowie nie udowodnili przesłanek odpowiedzialności, a także zaniechali dochodzenia swoich roszczeń od odpowiedzialnego za te szkody generalnego wykonawcy. Pozwany podnosił też, że monitorował na bieżąco stan nawierzchni drogi oraz ich oznakowanie, ustawiając znak ograniczenia prędkości do 40 km/h, jak również monitorował zobowiązanego w przypadku ujawnienia okoliczności mogących mieć wpływ na powstałe szkody. Nadto po odstąpieniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w W. od kontraktu na wykonanie Autostrady (...) pozwany przejął zwykłe czynności związane z ich utrzymaniem i nakładem własnych sił i środków dokonał naprawy drogi nr (...).

Do niniejszej sprawy w charakterze interwenienta ubocznego po stronie pozwanego przystąpił (...) S.A. V. (...) w W. wnosząc o oddalenie powództwa w całości i zasądzenie od każdego z powodów na jego rzecz kosztów procesu. Interwenient uboczny zanegował roszczenia powodów co do zasady i co do wysokości. Interwenient uboczny wskazał, że jest związany z pozwanym umową ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.

Zaskarżonym wyrokiem Sąd Okręgowy zasądził od strony pozwanej Powiatu (...) – Powiatowego Zarządu Dróg w T. na rzecz powodów R. B. i W. B. solidarnie kwotę 6000 zł z ustawowymi odsetkami od dnia 15 stycznia 2013r. do dnia zapłaty, a w pozostałym zakresie oddalił powództwo. Koszty postępowania w pozostałym zakresie pomiędzy stronami wzajemnie zniósł i zasądził od strony pozwanej na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Okręgowego w Tarnowie kwotę 1660 zł tytułem uiszczenia części kosztów postępowania.

Rozstrzygnięcie wydał w oparciu o następująco ustalony stan faktyczny sprawy:

Powodowie R. B. i W. B. są właścicielami nieruchomości stanowiącej działkę nr (...) - zabudowaną dwoma budynkami mieszkalnymi, położoną przy ulicy (...) w L.. Nieruchomość usytuowana jest bezpośrednio przy drodze powiatowej nr (...) relacji L. - Z., a jej fragment początkowy stanowi ulica (...). Przedmiotowa droga stanowi własność Powiatu (...) i pozostaje w zarządzie Powiatowego Zarządu Dróg w T..

Działka powodów położona jest na początkowym odcinku ulicy (...) w pobliżu skrzyżowania z drogą relacji L. - M. (nr (...)). Znajduje się na niej drewniany budynek mieszkalny, murowany budynek mieszkalny, murowany budynek garażowo - gospodarczy. Od ulicy działka oddzielona jest ogrodzeniem stałym. Droga przebiega w odległości 3 metrów od pierwszego z zabudowań mieszkalnych - domu drewnianego. Na ulicy (...) nigdy nie było ruchu tranzytowego. Służyła ona jako szlak komunikacyjny mieszkańcom gminy i dla zaopatrzenia. Ze względu na nośność drogi wprowadzono na niej ograniczenie tonażowe dla pojazdów i postawiono znak zakazujący wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 6 ton. W związku z budową autostrady (...) na odcinku od węzła T. - (...) do węzła D. - P., generalny wykonawca tej inwestycji tj. (...) S.A. z siedzibą w W. oraz (...) Ltd w D., za wiedzą i zgodą Powiatu (...) wykorzystywał drogę powiatową nr (...) na odcinku od drogi wojewódzkiej nr (...) do skrzyżowania z powstającą autostradą (...) w miejscowości Z. - do przejazdu środków transportu wysokotonażowego w celu transportu materiałów na budowę. Transport prowadzony był za pomocą pojazdów o tonażu masy całkowitej ok. 40 ton i nacisku na oś nieprzekraczającej 11,5 t.

W przedmiocie zasad korzystania z drogi powiatowej nr (...) na ww. odcinku pomiędzy Generalnym Wykonawcą a Powiatem (...) została zawarta w dniu 3 lutego 2011 roku umowa nr (...).1.2.2011. Umowa określała zasady współdziałania stron w wykonywaniu przez Generalnego Wykonawcę transportu materiałów na plac budowy autostrady (...) środkami transportu wysokotonażowego od dnia 8 lutego 2011 roku. W § (...) przedmiotowej umowy strony oświadczyły, że mają świadomość, iż realizacja inwestycji przez Generalnego Wykonawcę spowoduje ponadnormatywną eksploatację drogi powiatowej nr (...) na odcinku od drogi wojewódzkiej nr (...) do skrzyżowania z powstającą autostradą (...) w miejscowości Z.. W § (...) Wykonawca zobowiązał się do usuwania we własnym zakresie oraz na swój koszt wszelkich szkód powstałych na skutek wprowadzenia środków transportu wysokotonażowego na ww. odcinek drogi nr (...), w tym do zaspokajania roszczeń osób trzecich dotyczących uszkodzenia budynków i urządzeń technicznych położonych w sąsiedztwie tej drogi, a będących w związku z wykonywanym transportem materiałów. Analogiczne umowy zostały zawarte w stosunku do innych dróg Powiatu (...) m.in. drogi nr (...) relacji N. Ż.-N.-W.. W okresie od lutego 2011 roku do połowy roku 2012 roku ulicą (...) w L. poruszały się samochody ciężarowe wykonujące przewozy związane z realizacją inwestycji autostradowej, m.in. transportujące kruszywo, masę bitumiczną, a także ciężki sprzęt do budowy dróg. Dowozy materiałów i sprzętu na autostradę odbywały się nieregularnie i z różnym natężeniem, zdarzało się, że samochody ciężarowe jeździły w grupach liczących od 5 do 6 pojazdów. Pojazdy bez ładunku wracały z budowy w nocy.

W okresie budowy autostrady ruch tzw. ciężkich pojazdów na ww. odcinku drogi nr (...) był wzmożony i odbiegał od dotychczasowej częstotliwości przejazdów, co doprowadziło w krótkim okresie do destrukcji drogi, w szczególności na początkowym 100 metrowym odcinku ulicy (...) przebiegającym koło posesji powodów. Zniszczenie drogi objawiało się licznymi ubytkami na nawierzchni asfaltowej oraz ubytkami w podbudowie, których głębokość dochodziła nawet do 10 - 15 cm.

Powstające dziury zasypywane były żwirem innymi materiałami mineralnymi, ale nie przeprowadzano przy tym jakiegokolwiek stabilizacji zasypywanego materiału (np. cementem, lepiszczem bitumicznym). Takie prowizoryczne reperacje nawierzchni pod wpływem ruchu pojazdów oraz czynników atmosferycznych nie utrzymywały się długo i dodatkowo prowadziły do powstawania nowych ubytków oraz rozpryskiwania kruszywa. Do uzupełniania ubytków Generalny Wykonawca używał kruszywa słabej jakości z zawartością frakcji pylastej, wskutek czego na drodze wraz z poboczem zalegała błotnista maź, którą ochlapywane były budynki i ogrodzenia, tworzyły się zastoiska wody, w okresach suchych unosiły się natomiast tumany kurzu, osiadające na przydrożnych zabudowaniach. Ponadto osuwający się z poboczy materiał sypki powodował niedrożność rowów. Ogólny stan nawierzchni był bardzo zły. Odcinek drogi powiatowej nr (...) nie był przystosowany do intensywnego ruchu pojazdów o wysokim tonażu (ok. 40 ton) i dużych gabarytach ze względu na słabą konstrukcję nawierzchni oraz małą szerokość jezdni - ok. 5,5m. Ze względu na trwałości nawierzchni, bezpieczny i dopuszczalny do korzystania z drogi powiatowej nr (...) był tonaż pojazdów do 8 ton. Aktualnie wjazd pojazdów na tę drogę ograniczony jest do pojazdów do 8 ton w drodze oznakowania drogowego. Ponadto obecnie przejazd droga pojazdów wielotonażowych jest dopuszczalny wyłącznie po uzyskaniu indywidualnego pozwolenia zarządcy drogi. W okresie wykonywania transportu ciężarowego nadsypano żwirem pobocza drogi i ruch ciężkich samochodów odbywał się nawet w odległości ok. 2,5 m. od ściany budynku drewnianego posadowionego na działce powodów (normalnie krawędzi jezdni znajdowała się w odległości 3 m). Woda z zastoisk tworzących się na ulicy (...) nawadniała podłoże korpusu drogowego, a także spływała w kierunku nieruchomości powodów powodując okresowe nawodnienie gruntu. Działka powodów była bowiem położona niżej od jezdni, na której nie było krawężników. W okresie użytkowania drogi przez ciężki ruch samochodowy związany z budową autostrady w drewnianym budynku mieszkalnym powodów powstały następujące uszkodzenia: zarysowanie i spękanie tynku ścian i sufitu w pokoju północno - zachodnim; pęknięcie fundamentu i ściany nad fundamentem - dotyczy ściany zachodniej oraz uszkodzenia mechaniczne i chemiczne stolarki okiennej i drzwiowej oraz drewnianej elewacji ściany od strony drogi (ściana północna). Zarysowania i pęknięcia ścian powstały wskutek dynamicznego oddziaływania na budynek drgań gruntu generowanych przez ciężkie samochody, przejeżdżające w odległości ok. 2,8 - 3,0 m od ściany budynku. Zniszczenie elewacji od strony drogi nastąpiło w wyniku mechanicznego i chemicznego działania na elewacje budynku, od narzucanego na elewację błota, drobnego kruszywa, śniegu i wody roztopowej wraz z zawartymi w wodzie i śniegu substancjami wykorzystywanymi do

zimowego utrzymania dróg. W sierpniu 2013 roku powodowie wykonali remont elewacji obejmujący wymianę stolarki i obłożenie elewacji sidingiem, twierdząc, że uszkodzenia elewacji - zabrudzenia, zarysowania wykluczały racjonalność reperacji. Pęknięcia fundamentu i murowanej ściany, choć dotyczą elementów konstrukcyjnych budynku, mają niewielki zasięg i nie zagrażają bezpieczeństwu użytkownika budynku, są w zasadzie defektem estetycznym. Na posesji powodów, za domem drewnianym znajduje się budynek mieszkalny wykonany w technologii murowanej. Budynek ten, przed rozpoczęciem użytkowania drogi nr (...) przez pojazdy wykonawcy autostrady (...), posiadał uszkodzenia przy południowo - wschodnim narożniku w postaci pęknięcia płyty stropowej nad piętrem oraz pęknięcie lastrykowej okładziny ściany przyziemia na ścianie południowej budynku. Ze wzmożonym ruchem ciężkiego transportu po drodze (...) związane są uszkodzenia w postaci zarysowania tynków ścian w kuchni na parterze, zarysowania tynku ścian i tynku sufitu w pokoju na piętrze oznaczonym (...) zarysowanie tynku w łazience na I piętrze, zarysowania oraz spękania ścian i sufitu w pokoju I piętra oznaczonym O3 oraz zarysowaniu tynku na ganku wejściowym. Powyższe uszkodzenia, za wyjątkiem uszkodzeń w pomieszczeniu kuchennym, powstały na skutek kumulacji dwóch czynników - przyczyn pierwotnych tj. nieprawidłowości popełnionych podczas budowy budynku (pierwotne osiadanie naroża budynku, brak wieńca w poziomie stropu ostatniej kondygnacji) oraz dynamicznego oddziaływania ciężkiego taboru samochodowego na podłoże gruntowe i przenoszenia drgań na budynek. Udział wskazanych przyczyn w uszkodzeniach budynku wynosi po 50%. Uszkodzenia te nie zagrażają bezpiecznemu użytkowaniu budynku i po ustaniu dynamicznego oddziaływania drogi nie powinny się powiększać. Po rozpoczęciu zwiększonego ruchu ciężkich przejazdów, w murowanym budynku garażowo - gospodarczym posadowionym na posesji powodów wystąpiło uszkodzenie w postaci pęknięcia fundamentu budynku pod ścianą zewnętrzną zachodnią oraz spękania i zarysowania okładziny lastrykowej podmurówki oraz tynku zewnętrznego ściany powyżej podmurówki. Uszkodzenia nie wywołują zagrożenia dla bezpieczeństwa ludzi i mienia, są widocznym defektem estetycznym.

Bezpośrednią przyczynę wymienionych uszkodzeń stanowią następujące okoliczności: wykonanie kanału naprawczego w garażu w nieprawidłowy sposób - prowadzące do nierównomiernego osiadania fundamentu pod ścianą zachodnią, brak zbrojenia fundamentu oraz drgania gruntu od ciężkiego taboru samochodowego, przy czym drgania w 25% przyczyniły się do powstania defektów budynku. Po ustaniu ciężkiego ruchu samochodowego na pobliskiej drodze, pęknięcia budynku nie powinny się powiększać. Na skutek naporu gruntu od przejeżdżających w pobliżu tzw. ciężkich pojazdów, ogrodzenie oddzielające parcelę powodów od ulicy długiej, w miejscu trzech skrajnych przeseł ogrodzenia uległo nieznacznemu 5-procentowemu wychyleniu się w kierunku działki. Wychylenie jest praktycznie niedostrzegalne i nie powinno pogłębiać się po ustaniu wzmożonego ruchu na jezdni. Dodatkowo pręty stalowe ogrodzenia uległy mechanicznym i chemicznym uszkodzeniom od kamieni, błota i preparatów chemicznych (np. od odśnieżania), które były narzucane na ogrodzenie przez przejeżdżające samochody. Usunięcie wymienionych defektów wymaga prostej likwidacji zarysowań tynku poprzez wypełnienie spękań oraz odmalowania pomieszczeń i ścian elewacji, gdzie występują uszkodzenia, a także wyczyszczenie i odmalowanie farbą do metalu ogrodzenia. Łączny koszt usunięcia uszkodzeń powstałych na nieruchomości powodów związany z wykonaniem niezbędnych robót budowlanych wynosi 6 000 zł. Kwota ta uwzględnia wpływ wad konstrukcyjnych występujących w budynkach na powstanie niektórych uszkodzeń. Do wymienionych powyżej uszkodzeń w zabudowaniach powodów nie doszłoby gdyby nie łączne występowanie intensywnego ruchu samochodowego o tonażu ok. 40 ton oraz powierzchniowych uszkodzeń nawierzchni drogi (dziur, wyboisk) powodowanych przez ciężki tabor samochodowy. Nierówności nawierzchni mają istotny wpływ na wielkość generowanych drgań, przejazd po zdeformowanej powierzchni wzmacnia emisję drgań. Powstawaniu uszkodzeń sprzyjało okresowe nawodnienie gruntu (przez co generowane drgania były łatwo przenoszone przy niewielkim tłumieniu) oraz wspomniane powyżej błędy popełnione podczas budowy budynków powodów. Nawodnienie gruntu spowodowane było zastoiskami wód odpadowych w ubytkach na drodze oraz ich spływem z drogi na nieruchomość powodów. Wyposażenie drogi np. brak krawężników oraz jej wyprofilowanie nie zapewniały należytego odprowadzania wody opadowej, chroniącego niżej położone posesje przez zalewaniem. Prawidłowe odwodnienie drogi zrealizowano wraz z jej remontem w 2013 roku - m.in. wykonano krawężniki. Okoliczności powyższe sprzyjały powstaniu uszkodzeń, ale nie były samodzielną przyczyną ich powstania, żadne z uszkodzeń budynków nie powstałoby samoistnie bez udziału destrukcyjnych oddziaływań w postaci intensywnego ruchu oraz ubytków w nawierzchni drogi. Pracownicy pozwanego mieli wiedzę, że ulicą (...) w L. są dokonywane przejazdy tzw. pojazdów ciężkich dowożących materiały na budowę autostrady oraz że pojazdy

te uszkodziły drogę na odcinku przed domem powodów. Do pozwanego docierały sygnały (pismem, telefoniczne), od mieszkańców miejscowości, przez które przejeżdżały samochody na autostradę, o nadmiernej prędkości tych pojazdów, poruszaniu się samochodów ciężarowych w tzw. pociągu pojazdów tzn. kilkudziesięciu pojazdów jadących jednocześnie w obu kierunkach ruchu, a także informacje o ubytkach w drodze, zalegającej na jezdni mazi, kurzu, pyle, przemieszczaniu się materiału kamiennego, niedrożności rowów z powodu osunięcia się materiału utwardzającego pobocze oraz zagrożeniu bezpieczeństwa uczestników ruchu. Pozwany zastrzeżenia mieszkańców zgłaszał wykonawcy i pismem z dnia 31 maja 2011 roku oraz 1 marca 2012 roku wezwał do ich usunięcia. Pozwany nie badał natężenia ruchu na drodze nr (...) w okresie budowy autostrady, nie dokonywał pomiarów wagi pojazdów. Pozwany nie badał jaki wpływ na sąsiadujące z drogą budynki będzie miał przejazd samochodów o większym tonażu niż dotychczas dozwolony na drodze nr (...). Zarządca podejmował działania w postaci ograniczenia na drodze prędkości do 40 km na godzinę oraz wyłożenia pobocza materiałem sypki. W czasie intensywnego przejazdu ciężarówek na autostradę powodom przeszkadzał występujący brud, kurz i błoto. Powodowie musieli częściej sprzątać, prac firany, czyścić obejście, myć elewacje domu i ogrodzenie. Powód po opuszczeniu przez wykonawcę placu budowy odsypywał ogrodzenie z zalegającego tam żwiru. Ponadto powodom przeszkadzał w odpoczynku nocnym hałas z placu, stanowiącego własność gminy, na którym składowane było kruszywo do budowy autostrady. W miejscu tym w nocy pracowały maszyny i koparki, przerzucając gromadzone tam kruszywo.

Dokonując oceny prawnej Sąd Okręgowy wskazał na wstępie, że pozwana jednostka samorządu terytorialnego jest zarządcą drogi, z którą związane jest roszczenie powodów. W ocenie Sądu Okręgowego roszczenie powodów wywodzi się z czynów niedozwolonych i znajdują oparcie w przepisie art. 415 k.c., zaś wszystkie przesłanki odpowiedzialności pozwanego wskazane w tym przepisie zostały w procesie wykazane. Zaznaczył, że na stronie pozwanej jako zarządcy drogi spoczywały obowiązki związane z przeciwdziałaniem niekorzystnym przeobrażeniom środowiska mogącym powstać lub powstającym w następstwie budowy lub utrzymania dróg. Sąd Okręgowy w realiach niniejszej sprawy dopatrył się zaniedbania powyższych obowiązków, poprzez dopuszczenie do ruchu po drodze, przebiegającej bezpośrednio obok nieruchomości powodów samochodów ciężarowych o masie całkowitej ok. 40 ton i nacisku na jedną oś ok. 11,5 tony. Pozwany zdawał sobie przy tym sprawę, że przejazd takich pojazdów spowoduje jej degradację, o czym świadczy sformułowanie znajdujące się w umowie jaką zawarła z Generalnym Wykonawcą. Zaznaczył również, że na przedmiotowej drodze obowiązywał zakaz poruszania się pojazdów o masie całkowitej powyżej 6 ton, który wprowadzony został ze względu na nośność drogi. W ocenie Sądu Okręgowego powyższe okoliczności wskazują w sposób jednoznaczny, że pozwany, który zobligowany był przepisami prawa do ochrony drogi nie zapobiegł jej niszczeniu, nie zapewnił też bezpieczeństwa użytkownikom drogi oraz właścicielom mienia nieruchomego znajdującego się przy drodze i pozostającego w strefie oddziaływania ruchu drogowego. Zwrócił uwagę, iż pozwany posiadał wiedzę na temat stanu drogi oraz zgłaszanych przez mieszkańców zastrzeżeń, mimo to swoje działania ograniczył jedynie do ustawienia znaku ograniczającego prędkość na wymienionym odcinku drogi do 40 km/h i wysyłania pism dyscyplinujących do Generalnego Wykonawcy. Zdaniem Sądu w zachowaniu tym można dopatryć się cech zawinionego zaniedbania obowiązków. Bez znaczenia pozostaje przy tym zobowiązanie się Generalnego Wykonawcy na podstawie umowy z dnia 3 lutego 2011r. do utrzymania drogi w należywym stanie i dokonywanie napraw nawierzchni, bowiem zawarcie z innym podmiotem umowy cywilnoprawnej o zasadach korzystania z drogi nie pozbawiało pozwanego zarządu nad tą drogą. W ocenie Sądu pozwany nie wywiązał się również z obowiązku przeciwdziałania niekorzystnym przeobrażeniom środowiska mogącym powstać lub powstającym w następstwie budowy lub utrzymania dróg. Sąd Okręgowy uznał przy tym, że między zaniedbaniem tego obowiązku, a doznaną szkodą istnieje adekwatny związek przyczynowy. Odwołując się do opinii biegłego wskazał, że uszkodzenia powstałe w budynkach posadowionych na nieruchomości powodów oraz jej ogrodzeniu powstały na skutek łącznego występowania intensywnego ruchu samochodowego o tonażu ok. 40 ton oraz powierzchniowych uszkodzeń nawierzchni drogi spowodowanych przez ciężki tabor samochodowy. Z opinii tej wyprowadził również wniosek, że do uszkodzeń by nie doszło w gdyby ruch wykonywany był z ograniczeniem tonażu do 8 ton. Wskazał przy tym, że budynek mieszkalny murowany oraz budynek gospodarczy posiadały wady konstrukcyjne, które wpłynęły na powstanie szkody, który dla budynku mieszkalnego murowanego wyniosły 50 %, zaś dla gospodarczego 75 %. Wartość szkód w nieruchomości powodów w ocenie Sądu Okręgowego kształtuje się w kwocie 6000 zł, którą to kwotę zasądził od strony pozwanej solidarnie na rzecz powodów. O odsetkach orzekł od dnia wniesienia pozwu tj.

od dnia 15 stycznia 2013r. stojąc na stanowisku, że w tej dacie roszczenie powodów było wymagalne, a pozwany pozostawał w opóźnieniu ze spełnieniem świadczenia. Sąd Okręgowy nie znalazł podstaw do uwzględnienia żądania w pozostałym zakresie, w tym w zakresie żądania zasądzenia zadośćuczynienia. W ocenie Sądu powodowie nie wykazali, aby na skutek zawinionego działania pozwanego doznali jakiegokolwiek uszczerbku na zdrowiu. Sąd Okręgowy nie uwzględnił przy tym podnoszonych przez powódkę okoliczności dotyczących choroby dzieci powodów spowodowanej ruchem pojazdów ciężkich na ulicy (...) ze względu na brak legitymacji czynnej powodów w tym zakresie. Zwrócił przy tym uwagę na błędne skonstruowanie żądania zadośćuczynienia, w części w jakiej dotyczy solidarnego zasądzenia świadczenia na rzecz powodów. Zaznaczył, że precyzując żądanie powodowie jako jego podstawę wskazywali art. 23 k.c. i 24 k.c. oraz art. 448 k.c. Sąd Okręgowy uznał, że nie ma podstaw do uznania, że zachowanie pozwanej naruszyło dobra osobiste powodów, a wskazywany przez nich dyskomfort związany z ruchem tych pojazdów został wyolbrzymiony na potrzeby. Zaznaczył, że powodowie korzystając z położenia nieruchomości przy szlaku komunikacyjnym muszą liczyć się z naturalnymi niedogodnościami z tego wynikającymi. Zwrócił również uwagę, że sam powód wskazywał, że najbardziej odpoczynek nocny zakłócał mu nie hałas dochodzący z drogi, ale maszyny pracujące na placu należącym do Gminy, na którym gromadzone było kruszywo. Z tego względu naruszenie dóbr osobistych powodów w postaci prawa do odpoczynku nie zostało spowodowane działaniem pozwanego.

O kosztach procesu sąd orzekł na podstawie art. 100 i 102 k.p.c. oraz art. 113 ust. 1 ustawy z 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (t. jedn. Dz. U. z 2010 r. nr 90, poz. 594, ze zm.). Wskazał przy tym, że powodowie wygrali proces co do zasady, co uzasadniało zastosowanie art. 100 k.p.c. i wzajemne zniesienie kosztów między stronami. Mając na uwadze to, że strona pozwana uległa żądaniom w 8 % zasądzone od niej na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Okręgowego koszty sądowe.

Apelację od wyroku złożyła strona pozwana i zaskarżając go w całości wniosła o jego zmianę i oddalenie powództwa w całości oraz zmianę postanowienia, co do kosztów poprzez zasądzenie od powodów na rzecz strony pozwanej zwrotu kosztów procesu wraz z kosztami postępowania apelacyjnego oraz uchylenie postanowienia co do kosztów sądowych. Ewentualnie o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi Okręgowemu w Tarnowie.

Zarzuciła mu:

1. naruszenie prawa materialnego przez błędną jego wykładnię poprzez bezpodstawne uznanie, że:

a) zawarcie przez stronę pozwaną jako zarządcę drogi o kategorii powiatowej numer (...) w L. umowy z dnia 3 lutego 2011 r. z Generalnym Wykonawcą Autostrady (...), w której ten profesjonalny wykonawca robót przejął w związku z korzystaniem z tej drogi (dla celów budowy odcinka autostrady) ogół obowiązków dotyczących należytego utrzymania jej nawierzchni i zaspokajania we własnym zakresie i na własny koszt wszelkich roszczeń z tytułu uszkodzenia budynków położonych przy tej drodze, w związku z transportem materiałów - mogło co najwyżej stanowić podstawę roszczeń regresowych między stroną pozwaną a wykonawcą autostrady, podczas gdy doszło do skutecznego zwolnienia (ekskulpacji) powierzającej takie czynności strony pozwanej z odpowiedzialności deliktowej na zasadzie art. 429 k.c., a tym samym do bezpodstawnego przypisania legitymacji biernej w sprawie Powiatowi (...),

b) to zarządca przedmiotowej drogi dopuścił się deliktu własnego w rozumieniu art. 415 k.c. poprzez zawinione zaniechanie swoich ustawowych obowiązków określonych w przepisach ustawy z dnia 21 marca 1983 r. o drogach publicznych, podczas gdy dopuszczenie do ruchu drogowego wielotonażowego na rzecz tegoż wykonawcy przez stronę pozwaną nastąpiło wyłącznie w interesie społecznym, celem transportu materiałów na budowany odcinek tejże autostrady, z jednoczesnym umownym przejściem obowiązków zarządcy i odpowiedzialności za szkody wyrządzone osobom trzecim;

2. naruszenie prawa procesowego, które mogło wpłynąć na wynik sprawy przejawiające się w:

2.1. bezpodstawnym oddaleniu wbrew przepisom art. 217 §1, art. 227 i art. 288 k.p.c. wniosku o dopuszczenie dowodu z opinii innego biegłego sądowego z zakresu drogownictwa (inżynierii drogowej) mimo, że złożona przez biegłego mgr inż. T. B. wykazywała następujące braki:

a) biegły nie dysponował wiadomościami specjalnymi a przede wszystkim praktyką co do skutków użytkowania spornej drogi dla celów przejazdów po niej pojazdów o tonażu przekraczającym 6 ton, w szczególności dla położonych przy drodze budynków, budowli i ogrodzeń, występowania na skutek ruchu pojazdów drgań, których skutkiem byłoby ewentualne uszkodzenie położonych przy tejże zabudowy - albowiem do zbadania tych okoliczności niezbędna jest wiedza specjalna z zakresu budowy i eksploatacji dróg służących do przejazdów pojazdów mechanicznych wielotonazowych oraz co do metod badawczych pozwalających na stwierdzenie i określenie stopnia ewentualnego negatywnego oddziaływania ruchu drogowego na sąsiadujące z drogą otoczenie - brak praktyki w tym zakresie nie może zastąpić odwołanie się przez biegłego do materiałów naukowych, w których wskazano publikacje co do badań oddziaływań drgań pochodzenia transportowego a brak ścisłych danych co do czasookresu, wielkości i struktury tego ruchu nie może być zastąpiony przez oszacowanie tych wartości do "bezpiecznego poziomu 50%", bez określenia nadto kryteriów takiego oszacowania,

b) w metodach badawczych założonego wręcz apriorycznie negatywnego oddziaływania wzmożonego ruchu komunikacyjnego na sąsiednie budynki, pominięto bowiem niezbędne i stosunkowo proste, powszechnie stosowane metody badań przy użyciu tzw. "szkiełka", czy plomb gipsowych, wskaźnika przesunięcia z naniesioną podziałką milimetrową, bądź wreszcie komputerowego systemu pomiarowego z gromadzeniem pamięci wewnętrznej tego przyrządu pomiarowego (D.'a) z monitoringiem zdalnym, co pozwoliłoby na określenie, czy pomimo dokonanej przebudowy spornego odcinka drogi w 2013 r. i zaprzestania przejazdów wielotonazowych - nadal utrzymuje się proces pęknięcia konstrukcji zabudowań powodów, bo to w oczywisty sposób wyeliminowałoby z katalogu przyczyn uszkodzenia tych budynków, przyjętych przez biegłego jako współprzyczynę - dynamiczne oddziaływanie ciężkiego taboru samochodowego na podłoże gruntowe i budynki w okresie od lutego 2011 r. do 20 maja 2012 r., co stało się podstawą przyjętej w zaskarżonym wyroku odpowiedzialności deliktowej strony pozwanej,

c) bez jakiegokolwiek faktycznie uzasadnienia przyjął, że co do szkód w budynkach doszło (odpowiednio) odnośnie budynku mieszkalnego murowanego w 50% i w 75% w budynku gospodarczym z przyczyn pierwotnych (wad konstrukcyjnych) a w pozostałym zakresie szkoda powstała z winy zarządcy drogi; w kategoriach wiadomości specjalnych nie sposób dokonywać w tak uproszczony sposób, bez określenia podstaw "oszacowania" wzajemnych proporcji złożonych przyczyn tym bardziej, że co do ich powstania opinia operuje stwierdzeniami: "można z dużą pewnością stwierdzić", "najprawdopodobniej"

2.2. obrazie przepisu art. 233 § 1 k.p.c.

- poprzez przekroczenie granic swobodnej oceny dowodów i bezpodstawne uznanie za uzasadnionych wniosków opinii biegłego sądowego co do czasookresu, rodzaju i skutków ruchu pojazdów wielotonazowych przedmiotową drogą i jego negatywnego oddziaływania na budynki powodów, a także:

- poprzez danie w całości wiary zeznaniom powoda twierdzącego, że przyczyną uszkodzenia budynku drewnianego z 1939 r. były drgania od przejazdów mimo, że został on poddany remontowi w sierpniu 2013 r. w trakcie sporu przed oględzinami biegłego, a powód, który "zagubił" protokół przeglądu tego budynku, sporządzony co do jego stanu technicznego - przed rozpoczęciem robót przy autostradzie oświadczył jedynie, że wówczas nie stwierdzono uszkodzeń, a do biegłego stwierdził, że nie jest pewien, w jakim zakresie występowały zarysowania i spękania fundamentu przed rozpoczęciem budowy autostrady (karta 26 opinii biegłego sądowego);

2.3. obrazie przepisu art. 328 § 2 k.p.c. - poprzez nie wskazanie konkretnych przyczyn, dla których Sąd orzekający uznał za uzasadnioną przedmiotową opinię mimo, że nie przeprowadzono żadnych badań w zakresie:

- odtworzenia ewentualnego oddziaływania dynamicznego przejazdów pojazdów wielotonażowych na grunt i budynki powodów i jego stopnia, nadto dokonywano:

- oszacowania natężenia ruchu wielotonażowego w sposób dowolny, praktycznie na podstawie oświadczeń powoda skierowanych do biegłego, gdyż w jego zeznaniach podano już absolutnie odmienne dane,

- zawyżenia kategorii obciążania ruchem poprzez określenie jej w kategorii KR3, podczas gdy prawidłowo wyliczony algorytm klasyfikuje obciążenie ruchem w kategorii niższej - KR2;

3. błąd w ustaleniach faktycznych przyjętych za podstawę wyroku polegający na przyjęciu zarówno co do zakresu i kosztów naprawy uszkodzeń budynków powodów położonych przy początkowym odcinku ulicy (...) w L., jak i ich przyczyn - zawinionych zaniedbań strony pozwanej dopuszczającej do ruchu na drodze numer (...) tak zwanych pojazdów ciężkich - o masie ok. 40 ton i nacisku na oś do 11,5 tony i uznania, że pozwany zarządca drogi nie zapobiegł jej niszczeniu przez użytkowników, nie zapewnił bezpieczeństwa właścicielom mienia nieruchomości znajdującego się przy drodze i pozostającego w strefie oddziaływania ruchu drogowego, wreszcie nie podejmował starań o zlikwidowanie ubytków w jezdni, które były naprawiane za pomocą "kruszywa złej jakości, niezwiązanego lepem" i nie podjął (mimo zgłoszeń) działań, które doprowadziłyby drogę do właściwego stanu, wykluczającego narażenie jej użytkowników na niebezpieczeństwo, przy czym strona pozwana miała faktyczną możliwość podjęcia działań, które zapobiegłyby uszkodzeniom budynków - mogła bowiem utrzymywać nawierzchnię jezdni w stanie bez dziur i zapadlisk, które były zasadniczym źródłem drgań gruntu, ograniczając prędkość pojazdów i w tym celu wprowadzić odpowiednie systemy zapór drogowych, barier, progów zwalniających i fotoradarów, podczas gdy w rzeczywistości - niezależnie od skutecznego zwolnienia się od tych obowiązków przez prawidłowe powierzenie ich profesjonalistom - odnośnie przedmiotowego odcinka drogi pozwany zarządca drogi podejmował wszelkie możliwe działania wobec konsorcjum Generalnego Wykonawcy, doprowadzając do ograniczenia prędkości pojazdów na drodze, monitorując w sprawie dbałości o jej stan techniczny i bieżące utrzymanie, dążąc do wykluczenia lub minimalizacji ewentualnych szkód a po zakończeniu przejazdów z własnych środków dokonał naprawy przedmiotowej drogi.

Odpowiedź na apelację złożyli powodowie wnosząc o jej oddalenie i zasądzenie kosztów postępowania apelacyjnego wg. norm prawem przewidzianych.

Sąd Apelacyjny zważył, co następuje:

Apelacja nie zasługiwała na uwzględnienie.

Na wstępie należy wskazać, że Sąd Apelacyjny w pełni podziela ustalenia faktyczne, które legły u podstaw rozstrzygnięcia Sądu I instancji. W szczególności, nie mogły odnieść skutku podniesione przez stronę zarzuty dotyczące obrazu przepisu art. 233 §1 k.p.c., które apelujący wiąże z przekroczeniem granic swobodnej oceny dowodów. Zarzut ten strona pozwana odnosi przede wszystkim, do opinii biegłego sądowego oraz powiązanej z tym dowodem oceny zeznań powoda, co do przyczyn uszkodzenia budynku drewnianego, jak również jego pierwotnego stanu. Zaznaczyć należy, że dowód z opinii biegłego podlega ocenie na tle pozostałego materiału dowodowego. Ustalenia przez niego poczynione na tle okoliczności faktycznych sprawy podlegały ocenie Sądu, który uznał je za zgodne z zasadami doświadczenia życiowego i logiki, którą to ocenę należy w pełni podzielić. Podnoszone aktualnie zarzuty dotyczące opinii były przedmiotem analizy, a biegły udzielił na nie odpowiedzi w ramach opinii uzupełniającej sporządzonej w sprawie. Biegły przy formułowaniu wniosków opierał się nie tylko na formalnej klasyfikacji nawierzchni, ale brał pod uwagę rzeczywiste jej uszkodzenia jakie były efektem zwiększonego obciążania przedmiotowej drogi. Oczywisty jest, że przy formułowaniu wniosków należało się odwoływać również do zasad doświadczenia życiowego, a pewne fakty jako wysoce prawdopodobne mogły być przedmiotem wniosków, bowiem ścisłe ustalenie takich parametrów jak stan zawieszenia wszystkich pojazdów ciężarowych poruszających się po drodze, nie byłoby możliwe. Jednocześnie o stanie budynku drewnianego przed rozpoczęciem zwiększonej eksploatacji drogi nie musiał świadczyć jedynie protokół, który nie jest jedynym dowodem mogącym stanowić podstawę takich ustaleń. Fakt, że powód zgubił ten dokument, nie pozwala a priori poddać jego zeznania w

wątpliwość, to na stronie pozwanej spoczywał bowiem ciężar wykazania okoliczności przeciwnej. Biorąc zaś pod uwagę to, że protokołem dotyczącym stanu budynków dysponował zarówno powód jak i Generalny Wykonawca, nic nie stało na przeszkodzie, aby pozwana podjęła próbę uzyskania od niego takiego dokumentu. Przy czynieniu ustaleń należy się kierować zasadami doświadczenia życiowego i logiki, a zatem zasadnym było przyjęcie, że efekt w postaci uszkodzenia budynku drewnianego powstał w następstwie ponadnaturalnej dla danej nawierzchni jej eksploatacji, skoro taki wniosek dotyczył budynków położonych w większej odległości od drogi. Jako bezpodstawne należy również uznać zarzuty związane z ustaleniem natężenia ruchu pojazdów, bowiem ruch ten został przyjęty na podstawie danych z pisma pozwanego oraz szacunkową zbliżoną do tych danych ocenę powoda, a ewentualne niewielkie odchylenia od tych danych nie miałyby żadnego wpływu na wnioski tej opinii. Trudno przy tym założyć nie tylko możliwość ale racjonalność takiej weryfikacji. Tak samo należy ocenić próbę podważenia ustaleń opartą na zarzutach dotyczących braku posiadania przez biegłego wymaganych wiadomości specjalnych, które pozwalałyby na bardziej dokładne ustalenie wpływu poruszenia się pojazdów na uszkodzenia budynku. Zgodnie z art. 278 § 1 k.p.c., w wypadkach wymagających wiadomości specjalnych sąd po wysłuchaniu wniosków stron, co do liczby biegłych i ich wyboru może wezwać jednego lub kilku biegłych w celu zasięgnięcia ich opinii. Ustalenie spornego faktu wymagającego wykorzystania wiadomości specjalnych wymaga dopuszczenia przez sąd dowodu z opinii biegłego, gdyż jego ustalenie nie jest możliwe na podstawie innych dowodów. Sporządzona opinia biegłego, podlega ocenie - przy uwzględnieniu art. 233 § 1 k.p.c. - na podstawie właściwych dla jej przedmiotu kryteriów zgodności z zasadami logiki i wiedzy powszechnej, poziomu wiedzy biegłego, podstaw teoretycznych opinii, a także sposobu motywowania oraz stopnia stanowczości wyrażanych w niej wniosków (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 listopada 2000 r., I CKN 1170/98, OSNC 2001, Nr 4, poz. 64). Zadaniem biegłego jest udzielenie sądowi, na podstawie posiadanych wiadomości fachowych i doświadczenia zawodowego, informacji i wiadomości specjalnych niezbędnych do ustalenia i oceny okoliczności sprawy, a sąd nie jest związany opinią biegłego w zakresie jego wypowiedzi odnośnie do zastrzeżonych do wyłącznej kompetencji sądu, kwestii ustalenia i oceny faktów oraz sposobu rozstrzygnięcia sprawy (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 6 lutego 2003 r., IV CKN 1763/00, nie publ.). Rola Sądu w tym wypadku sprowadza się do oceny, czy dowód ten ze względu na swoją treść, zakres, poziom merytoryczny, przyjętą przez biegłego metodologię, kompletność odniesienia się do zgromadzonego materiału dowodowego i przyjęte na jego podstawie założenia, jest dowodem przydatnym dla rozstrzygnięcia sprawy. Jedynie w sytuacji gdy w ocenie Sądu opinia biegłego opiera się na błędnych założeniach metodologicznych, sprzecznych z mającymi zastosowanie do jej wydania przepisami prawa, niekompletnych bądź wadliwych założeniach faktycznych, jest niespójna, bądź zawiera błędy logiczne, względnie zawiera niepoddające się ocenie wnioski, może prowadzić do konkluzji, że opinia ta jest nieprzydatna dla rozstrzygnięcia sprawy. Tylko w tej sytuacji sąd powinien dopuścić dowód z opinii innego biegłego. Do takiego wniosku nie sposób dojść na podstawie kompleksowej analizy okoliczności sprawy i opinii, a fakt podparcia wniosków fachową literaturą nie wskazuje wbrew stanowisku apelującej na brak wiadomości specjalnych, które w zakresie informacji niezbędnych dla udzielenia odpowiedzi na postanowione pytania posiadał biegły sądowy z zakresu budownictwa. Również pozostałe zarzuty dotyczące ustaleń faktycznych jako nie mające wpływu na wynik sprawy nie mogły być uwzględnione.

Podsumowując wskazać należy, że ustalenia faktyczne zostały poczynione w sposób prawidłowy i zgodny z zasadą wyrażoną w art. 233 §1 k.p.c. Sama opinia została w sprawie sporządzona przez biegłego, który posiadał niezbędne dla poczynienia ustaleń istotnych punktu widzenia rozstrzygnięcia kwalifikacje oraz z wymaganą dla poczynienia tych ustaleń dokładnością. Brak było również podstaw do uwzględniania zarzutu naruszenia art. 328 §2 k.p.c., bowiem uzasadnienie Sądu Okręgowego zawiera wszystkie elementy niezbędne do kontroli instancyjnej wyroku.

Prawidłowo ustalony stan faktyczny dawał pełną podstawę do przypisania odpowiedzialności strony pozwanej, która jako zarządca drogi odpowiadała za skutki związane z jej niewłaściwym stanem, do czego przyczyniło się przede wszystkim wyrażenie zgody na jej eksploatacji przez Generalnego Wykonawcę. Strona pozwana, która miała pełną świadomość takiego stanu rzeczy nie zapobiegła skutkom tej eksploatacji poprzez dbanie o jej jakość, co pozostawało w związku przyczynowym ze szkoda. Nie podziela Sąd Apelacyjny poglądu strony pozwanej, co do możliwości zwolnienia się przez nią z odpowiedzialności w związku z powierzeniem czynności innemu podmiotowi na podstawie art. 429 k.c.. Problem możliwości zwolnienia z odpowiedzialności jednostki samorządu terytorialnego, w sytuacji

powierzenia czynności innemu profesjonalnemu podmiotowi nie był dotychczas w orzecznictwie rozstrzygnięty. W jednym z ostatnich orzeczeń Sąd Najwyższy dokonał jednak analizy zbliżonego stanu faktycznego wskazując, że działanie państwa, jak też pochodna działalność samorządu wyrażają się nie tylko w zachowaniach traktowanych jako władcze z uwagi na możliwość stosowania przymusu, ale także w konstytucyjnie określonych innych sferach, np. organizacji ochrony zdrowia lub systemu edukacji, gdzie na państwie nie spoczywa jakikolwiek obowiązek, którego korelatem byłoby uprawnienie jednostki. Ta sfera aktywności państwa, związana z realizacją zadań publicznych, może i powinna być - w pewnym co najmniej zakresie - traktowana jako przejaw wykonywania władzy publicznej, mimo iż co do zasady nie ma charakteru władczego. Nie jest ona jednak władcza wobec jednostki tylko wówczas, gdy jest należycie wykonywana. Zadania publiczne państwa realizowane są bowiem - generalnie rzecz ujmując - na płaszczyźnie prywatnoprawnej w drodze wykorzystania elementów kontraktowych, charakteryzujących się dobrowolnością przystąpienia do nich przez jednostkę. Natomiast stan rzeczy, w którym zadania publiczne państwa nie są wykonywane albo są wykonywane nieprawidłowo przez zastosowanie niewłaściwej metody realizacji zadania, stawia jednostkę - pozbawioną uprawnień i środków ochrony - w sytuacji przymusu faktycznego. Taki stan rzeczy - jako obciążający władzę publiczną - powinien rodzić jej odpowiedzialność odszkodowawczą (por. wyrok SN z dnia 6 czerwca 2014r. sygn. III CSK 211/13 LEX nr 1504755). Biorąc pod uwagę to, że sama pozwana dostrzegła problem braku zapobiegania skutkom nadmiernej eksploatacji drogi, nie ulega wątpliwości, że zadania te nie były właściwie wykonywane przez Generalnego wykonawcy. W tym stanie rzeczy, pogląd wyrażony w treści przywołanego orzeczenia w świetle, którego strona pozwana pomimo przeniesienia odpowiedzialności na Generalnego Wykonawcę, nie jest zwolniona ze swojej odpowiedzialności w sytuacji gdy jednostka, której te obowiązki powierzono nie wykonuje ich prawidłowo należy w pełni podzielić. Źródłem tego obowiązku jest ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych, który w sytuacji istniejących zaniedbań kreuje odpowiedzialność strony pozwanej. Przeniesienie odpowiedzialności na inny podmiot poprzez powierzenie jego wykonywania Generalnemu Wykonawcy nie wywołał skutku określonego w art. 429 k.c. Taki stan rzeczy dawał natomiast podstawę do przypisania jej odpowiedzialności, której podstawa była przedmiotem analizy na gruncie przedmiotowej sprawy. W tym stanie rzeczy Sąd Apelacyjny w pełni podzielił wyrażoną przez Sąd Okręgowy ocenę prawną, co zasadności roszczeń powodów. Również wysokość ich roszczeń została prawidłowo ustalona na kwotę 6000 zł, która to kwota obejmowała roboty budowlane niezbędne do jej usunięcia, przy uwzględnieniu przyczynienia się strony powodowej do powstania szkód.

Brak podstaw do kwestionowania rozstrzygnięcia w zakresie merytorycznym oraz zarzutów naruszenia prawa procesowego skierowanych do rozstrzygnięcia o kosztach procesu powoduje, że również w tym zakresie apelacja nie mogła być uwzględniona.

Mając powyższe na uwadze Sąd Apelacyjny oddalił apelację przyjmując za podstawę art. 385 k.p.c.

O kosztach postępowania apelacyjnego orzekł Sąd na podstawie art. 98 k.p.c. mając na uwadze wynik tego postępowania (oddalenie apelacji) oraz fakt, że powodowie względem których pozwana ponosi solidarną odpowiedzialność byli w sprawie reprezentowani przez profesjonalnego pełnomocnika w osobie adwokata. Wysokość wynagrodzenia pełnomocnika w stawce minimalnej ustalił Sąd w oparciu o przepisy rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności adwokatów oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów nieopłaconej pomocy prawnej udzielonej z urzędu (§6 pkt. 4w zw. z §13 ust. 1 pkt 2).