

Sygn. akt III C 1362/19

# WYROK

## W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 19 kwietnia 2023 r.

Sąd Rejonowy Szczecin – Centrum w Szczecinie, III Wydział Cywilny, w składzie następującym:

Przewodniczący:	Sędzia Alicja Przybylska
Protokolant:	Stażysta Łukasz Jezierski

po rozpoznaniu w dniu 30 marca 2023 r. w Szczecinie

na rozprawie sprawy

z powództwa **K. G.**

przeciwko **Zakładowi (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w S.**

o zapłatę

I. oddała powództwo;

II. odstępuje od obciążania powoda zwrotem kosztów procesu na rzecz pozwanej;

III. nakazuje ściągnąć od powoda na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego Szczecin – Centrum w Szczecinie kwotę 1.290 zł (jeden tysiąc dwieście dziewięćdziesiąt złotych) tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych.

Sygn. akt III C 1362/19

## UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 8 czerwca 2019 roku K. G. wniósł o zasądzenie na jego rzecz od Zakładu (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w S. kwoty 25.226,48 zł wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie liczonymi od dnia 23 września 2018 r. do dnia zapłaty oraz kosztami procesu.

W uzasadnieniu żądania pozwu wskazał, że w dniu 23 września 2018 roku kierując pojazdem marki M. (...) o nr. rej. (...) uderzył w odsłoniętą i niezabezpieczoną studzienkę kanalizacyjną znajdującą się na ulicy (...) w S.. Na tym terenie Zakład (...) Sp. z o.o. w S. prowadził powierzone przez Zakład (...) w S. prace budowlane związane z budową kanalizacji sanitarnej. Asfalt na jezdni w miejscach gdzie były studzienki został zdjęty, a na ulicy były odsłonięte studzienki kanalizacyjne, które odstawały od podłoża o ponad 30 cm. Pierwsza studzienka od strony, którą jechał powód nie była zabezpieczona, jedynie z boków i z tyłu. Druga nieopodal była słabo widoczna. Powód uderzył w pierwszą studzienkę i rozbił samochód. K. G. zgłosił szkodę do ubezpieczyciela i została sporządzona kalkulacja naprawy na kwotę 25.226,48 zł. Powód zgłosił szkodę do Zakładu (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w S., a następnie do Zakładu (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w S.. Pozwana nie uznała swojej odpowiedzialności za skutki zdarzenia z dnia 23 września 2018 roku.

W odpowiedzi na pozew Zakład (...) Sp. z o.o. w S. wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie na swoją rzecz od powoda zwrotu kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu odpowiedzi na pozew pozwany zaprzeczył żądaniu pozwu tak co do zasady jak i wysokości. Zaprzeczył, aby teren budowy był nieoznakowany i niezabezpieczony. Wskazał, iż przed rozpoczęciem prac uzyskał decyzję o zajęciu pasa drogowego. Teren budowy został zabezpieczony barierami BHP i nie było możliwości, aby jakikolwiek pojazd mógł poruszać się po tym terenie bez ominięcia barier, z pominięciem znaków drogowych, zarówno poziomych, jak i pionowych. Podsumowując, Zakład (...) Sp. z o.o. w S. wskazał, iż teren budowy był oznakowany w sposób prawidłowy, a kierujący pojazdem wjeżdżając na teren prac budowlanych winien zachować szczególną ostrożność w poruszaniu się po jezdni, na której prowadzone były prace.

W dalszym toku procesu stanowiska stron nie uległy zmianie.

### **Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:**

Zakład (...) sp. z o.o. z siedzibą w S. powierzyła Zakładowi (...) sp. z o.o. sp. k. oraz Zakładowi (...) sp. z o.o. budowę kanalizacji sanitarnej wraz z przyłączami na osiedlu (...) w S..

Niesporne.

Sporządzono projekty czasowej organizacji ruchu na czas budowy kanalizacji sanitarnej wraz z przyłączami na osiedlu (...) w S..

Decyzją z dnia 24 kwietnia 2018 r. Prezydent Miasta S. zatwierdził czasową organizację ruchu w pasie drogowym drogi publicznej dla zadania „Budowa kanalizacji sanitarnej oś. P. w S. – Etap I”. Zabezpieczenie robót na ulicy (...) w S. na wysokości posesji nr (...) wymagało usytuowania znaków ostrzegawczych w odległości 50-100 metrów od wykonywanej studni. Projekt wskazywał również zabezpieczenia miejsca robot zaporami: (...) (dla kierunku pasa ruchu), (...) (od osi jezdni), (...) (od strony pobocza) i barierami (...) (od strony ruchu pieszych).

Decyzją z dnia 12 września 2018 r. Prezydent Miasta S. zezwolił Zakładowi (...) sp. z o.o. na zajęcie pasa drogowego ulicy (...) w S. zgodnie z harmonogramem, w celu budowy kanalizacji sanitarnej.

Dowód:

- projekty czasowej organizacji ruchu, k. 57-105;
- decyzja z dnia 24 kwietnia 2018 r., k. 106-107;
- decyzja z dnia 12 września 2018 r., k. 108-110;
- decyzja z dnia 7 września 2018 r., k. 111-112;
- przesłuchanie M. N., k. 145-146;
- opinia biegłego z zakresu techniki samochodowej, k. 355-382.

W dniu 23 września 2018 r., około godziny 20.40, K. G. kierując pojazdem marki M. (...) o nr. rej. (...) uderzył w wystającą studnię znajdującą się na pasie ruchu przy ulicy (...) w S.. Jest to droga publiczna, jednojezdniowa, dwukierunkowa, odcinek prosty. W czasie zdarzenia padał rześisty deszcz, było ciemno, a K. G. oślepiały jadące z naprzeciwka samochody.

K. G. poruszał się z prędkością 40 km/h i w jego odczuciu panowały złe warunki atmosferyczne utrudniające jazdę. Prędkość z jaką poruszał się K. G. nie była dostosowana do panujących warunków pogodowych. W odległości 40 metrów od wypadku znajdował się znak drogowy A-12b (zwężenie jezdni prawostronne) oraz znak A14 „Roboty na

drodze”. Dolna część znaku była usytuowana 1,75 metra od ziemi. W odległości 26 metrów od miejsca zdarzenia znajdował się znak B-33 „ograniczenie prędkości do 30 km/h”, który był usytuowany na wysokości 1,57 m od ziemi. Miejsce wykopu było oznakowane zaporami (...).

Dowód:

- dokumentacja zdjęciowa, k. 114, k. 124;
- notatka urzędowa Komisariatu Policji S. – D. w S., k. 136-137;
- przesłuchanie K. G., k. 144 v.;
- opinia biegłego z zakresu techniki samochodowej, k. 355-382;
- dokumenty zgromadzone w aktach kontrolnych w sprawie zdarzenia drogowego z art. 86 § 1 k.w. (k. 3, k. 8-11, k. 15-18, k. 25-26).

W notatce ze zdarzenia mł. asp. M. S. z Komisariatu Policji S. – D. w S. wskazał, że przyczyną zdarzenia było niedostosowanie prędkości do panujących warunków na drodze oraz nieprawidłowe oznakowanie robót drogowych. W uwagach zawarto: „Przebieg zdarzenia ustalono na podstawie wyjaśnień uczestników i ujawnionych śladów. Kierujący pojazdem M. oświadczył, że jechał z prędkością ok. 40 km/h. Nie widział zapory przed przeszkodą, nie świeciły się lampy ostrzegawcze. W momencie, gdy dojeżdżał do przeszkody ze strony przeciwnej jechał pojazd ciężarowy, który oślepił, dopiero jak wyminął ten pojazd zauważył przeszkodę, hamował, lecz było już za późno. Roboty oznakowane w sposób nieprawidłowym, znaki pionowe ustawione niezgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych, urządzenia bezpieczeństwa ruchu nie spełniające wymogów technicznych (...)”.

Dowód:

- notatka urzędowa Komisariatu Policji S. – D. w S., k. 136-137.

Zakład (...) sp. z o.o. z siedzibą w S. w czasie, kiedy doszło do zdarzenia szkodowego był ubezpieczony w (...) S.A. z siedzibą w S..

W dniu 23 listopada 2018 r. (...) S.A. z siedzibą w S. sporządziła kalkulację naprawy nr (...), zgodnie z którą koszt naprawy pojazdu marki M. (...) o nr. rej. (...) winien wynieść kwotę 25.226,48 zł.

W dniu 23 listopada 2018 r. (...) S.A. z siedzibą w S. sporządziła wycenę nr (...), zgodnie z którą wartość pojazdu marki M. (...) o nr. rej. (...) przed szkodą z dnia 28 września 2018 r. wyniosła kwotę 15.440,00 zł, a po szkodzie 5.160,00 zł.

Dowód:

- kalkulacja naprawy nr (...), k. 10-15;
- wycena nr (...), k. 16-20.

Pismem z dnia 29 stycznia 2019 r. (...) S.A. z siedzibą w S. poinformowała K. G., że szkoda nie powstała w następstwie zawinionego działania lub zaniechania ubezpieczonego Zakładu (...) Sp. z o.o. z siedzibą w S., wskazując, iż prace budowlane zostały powierzone firmom (...) Sp. z o.o. Sp. k. oraz (...) Sp. z o.o.

Dowód:

- pismo z dnia 29 stycznia 2019 r., k. 8-9.

Pismem z dnia 4 marca 2019 r. K. G. wezwał Zakład (...) Sp. z o.o. w S. do zapłaty kwoty 25.226,48 zł, w terminie 7 dni, od dnia otrzymania wezwania.

W odpowiedzi z dnia 12 marca 2019 r. Zakład (...) Sp. z o.o. w S. wskazał, że szkoda nie została udowodniona zarówno co do zasady, jak i wysokości, nadto, że nie ponosi winy w powstaniu szkody.

Dowód:

- wezwanie do zapłaty z dnia 4 marca 2019 r., k. 6;

- odpowiedź z dnia 12 marca 2019 r., k. 7.

Widoczność bariery drogowej u20 w światłach mijania pojazdu to odległość ok. 25 metrów. Przy warunkach jak z dnia zdarzenia (ciemno, tło, opady, ruch innych pojazdów) i przy braku koncentracji oraz nierozpoznanie wcześniejszych znaków ostrzegawczych długość zatrzymania pojazdu przy prędkości 40 km/h wynosiła 27 metrów, a przy prędkości 30 km/h 18,7 metrów. W miejscu zdarzenia obowiązywało ograniczenie prędkości do 30 km/h. Gdyby K. G. poruszał się z dozwoloną prędkością, miał możliwość zatrzymania pojazdu przed przeszkodą, nawet w warunkach mokrej jezdni.

W warunkach nocnych możliwość rozpoznania nieruchomej przeszkody drogowej jest o połowę mniejsza niż w warunkach dziennych. Gdy do tego doda się warunki pogodowe istniejące w miejscu zdarzenia (opady, tło, ruch innych pojazdów), to przy braku koncentracji i przy nierozpoznanie wcześniejszych znaków ostrzegawczych pionowych kierujący miał do dyspozycji na zatrzymanie realny dystans wynoszący ok. 25 metrów. Dystans ten był wystarczający do zatrzymania pojazdu z prędkością 30 km/h, ale już niewystarczający do zatrzymania pojazdu z prędkością 40 km/h i 50 km/h.

K. G. nie miał możliwości zatrzymania pojazdu przed przeszkodą przy prędkości 40km/h i większej – ze względu na panujące warunki drogowe – czas reakcji 1,5 sekundy (zaskoczenie z uwagi na niezachowanie szczególnej ostrożności na wysokości znaków (...) i A14). Gdyby K. G. kierując pojazd z prędkością 40 km/h podjął reakcję na wysokości znaków (...) i A14 zatrzymałby się w odległości 10,5 metra od przeszkody. Gdyby K. G. kierując pojazd z prędkością 50 km/h podjął reakcję na wysokości znaków (...) i A14 zatrzymałby się w odległości 4 metrów od przeszkody.

K. G. nie wypełnił znamion szczególnej ostrożności, którą wymuszają znaki ostrzegawcze i nie dostosował prędkości do sytuacji na drodze. Nawet w przypadku niesprawnych lamp na barierach K. G. zatrzymałby pojazd przed przeszkodą, gdyby poruszał się z bezpieczną prędkością.

Koszt naprawy uszkodzonego pojazdu z zastosowaniem części oryginalnych wyniósłby kwotę 56.540,06 zł brutto, przy zastosowaniu zamienników 26.191,20 zł brutto.

Koszt naprawy jest wyższy od wartości pojazdu. Wysokość szkody całkowitej wyniosła kwotę 10.600,00 zł brutto.

Dowód:

- opinia biegłego z zakresu techniki samochodowej, k. 355-382.

### **Sąd Rejonowy zważył, co następuje:**

W ocenie Sądu powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie.

Zgodnie z art. 652 k.c. jeżeli wykonawca robót budowlanych przejął protokolarnie od inwestora teren budowy ponosi aż do chwili oddania obiektu odpowiedzialność na zasadach ogólnych za szkody wynikłe na tym terenie. Tym samym w niniejszej sprawie zastosowanie znajdują przepisy art. 652 k.c. w zw. z art. 415 k.c. w zw. z art. 429 k.c.

W myśl art. 415 k.c. kto z winy swej wyrządził drugiemu szkodę, obowiązany jest do jej naprawienia. Przesłankami tej odpowiedzialności są: zdarzenie, z którym ustawa wiąże obowiązek odszkodowawczy konkretnego podmiotu, szkoda oraz związek przyczynowy pomiędzy tym zdarzeniem a szkodą. Jego odpowiedzialność – w myśl tego unormowania – oceniana powinna być na zasadach ogólnych, dlatego też w niniejszej sprawie wobec wyrządzenia szkody osobie trzeciej, odpowiedzialność ma charakter deliktowy, uregulowany w art. 415 k.c. Przesłankami odpowiedzialności deliktowej są: powstanie szkody, zdarzenie, z którym ustawa łączy obowiązek odszkodowawczy (czyn niedozwolony) oraz związek przyczynowy między zdarzeniem a szkodą.

Zgodnie z art. 429 k.c., kto powierza wykonanie czynności drugiemu, ten jest odpowiedzialny za szkodę wyrządzoną przez sprawcę przy wykonywaniu powierzonych mu czynności, chyba że nie ponosi winy w wyborze albo że wykonanie czynności powierzył osobie, przedsiębiorstwu lub zakładowi, które w zakresie swej działalności zawodowej trudnią się wykonywaniem takich czynności. W niniejszej sprawie inwestorem był Zakład (...) sp. z o.o. z siedzibą w S., jednak prace budowlane zostały powierzone pozwanej spółce oraz (...) sp. z o.o. sp. k., co nie było kwestią sporną między stronami. Pozwana spółka posiadała więc legitymację procesową bierną.

W tym miejscu należy zauważyć, że pozwana spółka jako wykonawca inwestycji polegającej na budowie kanalizacji sanitarnej, po przejęciu placu budowy realizuje w jego obrębie określone zadanie inwestycyjne i musi zadbać nie tylko o właściwą organizację ruchu, ale także odpowiada za to by sam remont nie niósł zagrożenia stanu niebezpieczeństwa. Podkreślenia przy tym wymaga, że z uwagi na profesjonalny charakter działalności wykonywanej przez Zakład (...) Sp. z o.o. w S., uzasadnionym było oczekiwanie od niej wyższej staranności w podjęciu powyższych działań (art. 355 § 2 k.c.).

Zgodnie z projektem czasowej organizacji ruchu zabezpieczenie robót w miejscu zdarzenia wymagało usytuowania znaków ostrzegawczych w odległości 50-100 metrów od studni. Nadto, projekt wskazywał również, że zabezpieczenie miejsca robót winno nastąpić zaporami: dla kierunku pasa ruchu – (...), od osi jezdni – (...), od strony pobocza – (...) oraz od strony ruchu pieszych – (...). Powyższe wynika także z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia. Ponadto, zgodnie z załącznikiem nr 4 do rzeczowego rozporządzenia (obowiązującego w dacie zdarzenia drogowego), zapory drogowe U-20 zastosowane do wygradzania części jezdni powinny mieć lica wykonane z folii odbłaskowej i mogą być wyposażone w elementy odbłaskowe oraz lampy ostrzegawcze (pkt 11.2). Nie jest zatem wymagane, aby zapory drogowe stosowane do wygradzenia części jezdni powinny być zawsze wyposażone w lampy ostrzegawcze.

Jak wynika z protokołu oględzin miejsca zdarzenia drogowego Wydziału Ruch Drogowego Komendy Miejskiej Policji w S. (akta kontrolne w sprawie zdarzenia drogowego), znaki ostrzegawcze znajdowały się 40 metrów od przeszkody, czyli poniżej wskazanej minimalnej odległości, a oświetlenie zamontowane na barierach (...) było niesprawne. Jak wskazano w rzeczonym protokole, tylko na jednej zaporze świeciła się jedna z lamp. Również w notatce urzędowej Komisariatu Policji S. – D. w S. wskazano, że urządzenia bezpieczeństwa ruchu nie spełniały wymogów technicznych (k. 136-137). Powyższe koresponduje z treścią przesłuchania powoda na rozprawie w dniu 13 sierpnia 2020 roku oraz zeznaniami pasażerki E. W. złożonymi podczas przesłuchania w sprawie o wykroczenie drogowe.

Jak wynika ze zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, powód poruszał się pojazdem z prędkością 40 km/h. Doświadczony biegły sądowy z zakresu techniki samochodowej i rekonstrukcji wypadków drogowych mgr inż. L. C. wskazał, że przy panujących wówczas warunkach drogowych i przy włączanych światłach mijania pojazdu widoczność zapory drogowej (...) wynosiła 25 metrów, a czas drogi zatrzymania przy prędkości 40 km/h wynosił 27 metrów. Powyższe skutkowało więc zderzeniem z wystającą z drogi przeszkodą i powstaniem szkody w majątku powoda. Należy jednak zauważyć, że na odcinku drogi na którym doszło do zdarzenia drogowego było ograniczenie prędkości do 30 km/h, dlatego biegły poczynił ustalenia również dla tej prędkości, obliczając, że długość drogi zatrzymania przy tej prędkości to 18,7 metrów. Gdyby więc powód poruszał się pojazdem z dopuszczalną prędkością do zderzenia zapewne by nie doszło, bowiem długość drogi hamowania byłaby mniejsza od odległości przy której widoczna jest zapora. Sąd podziela ustalenia biegłego, że kierujący pojazdem nie miał możliwości zatrzymania pojazdu przed studnią,

ponieważ nie dostosował prędkości do sytuacji na drodze. Biegły wskazał też, że nawet w sytuacji niesprawnych lamp na barierach, gdyby kierujący pojazdem poruszał się z prędkością 30 km/h, zatrzymałby pojazd przed przeszkodą. Co istotne, jak wynika z opinii biegłego, gdyby powód podjął reakcję na wysokości znaku (...) (zwężenie jezdni – prawostronne) oraz znaku A14 (roboty na drodze), zatrzymałby pojazd w odległości 10,5 metra przed przeszkodą. W ocenie Sądu kierujący pojazdem winien na wysokości znaków (...) i A14 zachować szczególną ostrożność i już wtedy zmniejszyć prędkość pojazdu, co pozwoliłoby mu uniknąć zderzenia.

Sąd miał przy tym na względzie, że znak B-33 (ograniczenie prędkości do 30 km/h) był ustawiony nieprawidłowo. Przede wszystkim znak znajdował się na wysokości 1,57 m, podczas gdy zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, minimalna wysokość, na jakiej należy zawiesić tablicę znaku to 2 metry od poziomu drogi (rys. 1.5.7. rozporządzenia). Strona powodowa nie wykazała jednak, aby zbyt niskie usytuowanie znaku drogowego powodowało, że był on niewidoczny dla kierującego, tym bardziej iż jak wskazał biegły w swojej opinii w trakcie wykonywania prac na tym odcinku przez pozwaną nie doszło do żadnego innego zdarzenia drogowego poza tym, którego dotyczy niniejsze postępowanie. Jak także wynika z załączonych w sprawie o wykroczenie akt i zawartych w niej dokumentacji fotograficznej znaki drogowy były widoczne zarówno z perspektywy pieszego jak i kierującego pojazdem. Nie wykazano zatem aby między nieprawidłowym usytuowaniem znaku drogowego, a zaistnieniem zdarzenia z dnia 23 września 2018 roku wystąpił związek przyczynowy, który uzasadniałby przypisanie w jakimkolwiek zakresie odpowiedzialności pozwanej za szkodę w pojeździe powoda. Dla przypisania odpowiedzialności z tytułu czynu niedozwolonego nie jest bowiem wystarczające wykazanie jakichkolwiek nieprawidłowości w działaniu potencjalnego sprawcy szkody. Koniecznym jest ustalenie, iż nieprawidłowości te skutkowały zaistnieniem szkody w określonej wysokości.

W ocenie Sądu powód już po zauważeniu znaków (...) i A14 powinien zachować szczególną ostrożność i już wtedy – zwłaszcza, że warunki drogowe były bardzo trudne (intensywny deszcz, silny wiatr, ciemno) – zmniejszyć prędkość pojazdu, co pozwoliłoby mu uniknąć zderzenia. Sąd miał tutaj na względzie art. 19 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z którym kierujący pojazdem jest obowiązany jechać z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem, z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa, a w szczególności: rzeźby terenu, stanu i widoczności drogi, stanu i ładunku pojazdu, warunków atmosferycznych i natężenia ruchu. Przy tym prędkość bezpieczna nie może być utożsamiana z prędkością dozwoloną, jednak musi mieścić się w jej granicach. Jeżeli zatem na danym odcinku obowiązuje ograniczenie prędkości do 50 km/h, a istniejące warunki dyktują prędkość 40 km/h, wówczas ta ostatnia będzie prędkością bezpieczną. Uznanie za prędkość bezpieczną maksymalnej prędkości dozwolonej w konkretnym miejscu oznacza akceptację braku reakcji kierującego na okoliczności kształtujące sytuację drogową i wymaga przedstawienia argumentów wskazujących na to, że warunki panujące w tym miejscu nie obligowały kierującego do dalej idącej redukcji prędkości (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 22 listopada 2006 roku, sygn. akt III KK 132/06). W okolicznościach, w których obowiązuje "szczególna ostrożność", a więc np. po minięciu znaku ostrzegawczego lub podczas zbliżania się do skrzyżowania dróg, prędkością bezpieczną będzie prędkość dostosowana nie tylko do istniejących, ale i zmieniających się sytuacji na drodze. Zasada "szczególnej ostrożności" wymaga prowadzenia pojazdu z "bezpieczną prędkością", zapewniającą pełne panowanie nad pojazdem (J. U., Relacje między faktyczną, dopuszczalną i bezpieczną prędkością pojazdu, jako kryterium oceny zachowania się kierowcy, Paragraf na drodze, s. 59, (...)). Niesporne było, że w chwili zdarzenia drogowego na drodze panowały bardzo złe warunki atmosferyczne utrudniające jazdę. Wskazywał na to sam powód: „(...) jadąc ulicą panowały złe warunki atmosferyczne utrudniające jazdę z uwagi na obfite opady deszczu” (vide k. 26 akt kontrolnych w sprawie o wykroczenie). W tej sytuacji, w ocenie Sądu, powód powinien już na wysokości znaków drogowych (...) i A14 zachować bezpieczną prędkość, która jak już zostało wspomniane, nie może być utożsamiana z prędkością dozwoloną. Przy czym nawet gdyby powód nie zauważył znaku B-33 z uwagi na jego nieprawidłowe usytuowanie, to zdaniem Sądu i tak winien dostosować prędkość do panujących warunków drogowych, czego nie uczynił.

Z art. 415 k.c. wynika, że przesłankami odpowiedzialności odszkodowawczej na zasadzie winy są: zachowanie, szkoda oraz wina osoby, której zachowanie wyrządziło szkodę. Rzeczony przesłanki uzupełniają art. 361 k.c., w którym

ustawodawca dodaje do nich adekwatny związek przyczynowy między zachowaniem sprawczym i naruszeniem dobra, z którego wynikła szkoda. W ocenie Sądu pozwana spółka nie ponosi winy za zaistniałe zdarzenie szkodowe, bowiem jego bezpośrednią przyczyną było niedostosowanie przez powoda prędkości pojazdu do panujących warunków na drodze. Wniosek ten wynika ze zgromadzonego materiału dowodowego sprawy, opinii biegłego sądowego oraz notatki ze zdarzenia funkcjonariusza policji.

Stosownie do treści art. 361 § 1 k.c. zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła, a naprawienie szkody obejmuje straty, które poszkodowany poniósł oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby mu szkody nie wyrządzono. Szkoda majątkowa musi pozostawać w normalnym związku przyczynowym z wypadkiem w rozumieniu art. 361 § 1 k.c.

Na tle art. 361 § 1 k.c. odnotowania wymaga, że na gruncie tego przepisu „obojętne jest, czy ma miejsce związek przyczynowy bezpośredni, czy pośredni oraz, czy jest to związek przyczynowy złożony, wieloczłonowy, z tym, że odpowiedzialność cywilną uzasadnia jedynie taki związek przyczynowy wieloczłonowy, w którym między poszczególnymi ogniwami zachodzi normalna zależność przyczynowa, a więc każde ogniwo tego związku podlega ocenie z punktu widzenia przyczynowości adekwatnej. Norma zawarta w przepisie art. 361 § 1 k.c. opiera się na założeniach teorii adekwatnego związku przyczynowego, w wersji obiektywnej, zwanego też „normalnym związkiem przyczynowym”. Teoria ta zakłada, że związek przyczynowy zachodzi tylko wtedy, gdy w grupie wszystkich przyczyn i skutków mamy do czynienia jedynie z takimi przyczynami, które normalnie powodują określone skutki. Nie wystarczy więc stwierdzić istnienie związku przyczynowego jako takiego, lecz należy stwierdzić, że chodzi o następstwa normalne (a nie niezwykle, nadzwyczajne). Związek przyczynowy należy pojmować jako obiektywne powiązanie ze sobą zjawiska nazwanego „przyczyną” ze zjawiskiem określonym jako „skutek”. Istnienie związku przyczynowego jako zjawiska obiektywnego determinowane jest okolicznościami faktycznymi sprawy. W pierwszej kolejności należy za pomocą testu „conditio sine qua non” zbadać, czy określony skutek stanowi obiektywne następstwo zdarzenia, które wskazano jako jego przyczynę, to znaczy, czy oceniany skutek nastąpiłby mimo braku wskazanej przyczyny. Jeżeli odpowiedź jest negatywna, czyli badany skutek nastąpiłby również mimo nieobecności tej przyczyny należy stwierdzić, że nie występuje żaden obiektywny związek przyczynowy i nie ma potrzeby dalszego badania, czy relacje pomiędzy przyczyną a skutkiem są adekwatne w rozumieniu art. 361 § 1 k.c. Pojawienie się w przebiegu kauzalnym przyczyny zewnętrznej, nie powiązanej z działaniem lub zaniechaniem podmiotu odpowiedzialnego za powstanie szkody, przesądza o braku związku przyczynowego, jeśli bez przyczyny pierwotnej szkoda i tak powstałaby. Przepis art. 361 § 1 k.c. wiąże odpowiedzialność tylko z normalnymi następstwami zjawisk stanowiących jej podstawę. W razie pozytywnego stwierdzenia, że dany fakt był koniecznym warunkiem wystąpienia skutku, należy rozważyć, czy wspomniane powiązania można traktować jako „normalne”, tzn. typowe lub oczekiwane w zwykłej kolejności rzeczy. Typowym jest skutek jaki daje się przewidzieć w zwykłym porządku rzeczy, taki, o którym na postawie zasad doświadczenia życiowego, wiadomo, że jest charakterystyczny dla danej przyczyny jako normalny rezultat określonego zjawiska. Nie mieści się w płaszczyźnie adekwatnego związku przyczynowego skutek, który wprawdzie daje się łączyć z określonym zdarzeniem początkowym w sensie oddziaływania sprawczego, ale jest następstwem nietypowym, tj. nie występującym w kolejności zdarzeń, która charakterystyczna jest dla określonej przyczyny i przez to nie dającym się uwzględnić w ewentualnych przewidywaniach, a zarazem zależny jest w istocie od innych zdarzeń, które w zbiegu z przyczyną wyjściową jawią się jako przypadkowy zbieg okoliczności. W przypadku badania istnienia adekwatnego związku przyczynowego pomiędzy szkodą, a zdarzeniem szkodzącym, przybierającym postać zaniechania, przeprowadzenie testu *conditio sine qua non* polega na przeprowadzeniu oceny, według zasad wiedzy i doświadczenia życiowego, z jak dużym prawdopodobieństwem ukształtowałyby się stosunki faktyczne, gdyby zostało podjęte zaniechane działanie.

Konstatując, należy stwierdzić, iż nawet w sytuacji poprawnego oznakowania robót budowlanych przez pozwaną spółkę, do zdarzenia i tak by doszło. Strona powodowa nie wykazała bowiem, aby nieprawidłowości w rozmieszczeniu znaków drogowych przyczyniły się do zaistnienia zdarzenia. Jak wynika z materiału dowodowego sprawy znaki drogowe były widoczne, a ich umiejscowienie w odległości mniejszej niż 50 metrów od studzienki nie miało znaczenia, albowiem gdyby powód jechał z prędkością dozwoloną i bezpieczną nie doszłoby do zderzenia. Jak wynika bowiem

z opinii biegłego, gdyby kierujący pojazdem poruszał się z prędkością wymaganą w miejscu zdarzenia, zatrzymałby pojazd przed przeszkodą. Ponadto poza sporem pozostawało, że warunki atmosferyczne tego dnia były trudne, a dodatkowym utrudnieniem był oślepiający blask jadącego z naprzeciwka samochodu. Powyższe wskazywało na konieczność dostosowania prędkości do warunków panujących na drodze.

Biorąc pod uwagę powyższe okoliczności, Sąd w punkcie I. wyroku powództwo oddalił.

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie dowodów z dokumentów przedłożonych przez strony w toku postępowania, których prawdziwość nie była przez nie kwestionowana i nie budziły one wątpliwości Sądu co do swej wiarygodności, a zatem brak było podstaw do odmowy dania im wiary. Stan faktyczny Sąd ustalił również na podstawie akt kontrolnych Referatu ds. Wykroczeń Wydziału Prewencji KP S.-D. K. w S. w sprawie zdarzenia drogowego, zeznań powoda i opinii biegłego z zakresu techniki samochodowej mgra inż. L. C.. W ocenie Sądu opinia biegłego jest wiarygodna i stanowiła podstawę do ustalenia przyczyn zdarzenia z dnia 23 września 2018 roku. Opinia została sporządzona przez biegłego, z dużym doświadczeniem pracy w charakterze biegłego, posiadającego odpowiednią wiedzę fachową z zakresu techniki samochodowej i rekonstrukcji wypadków drogowych. Biegły poprawnie zanalizował stan faktyczny, prawidłowo zgromadził materiały potrzebne do wydania opinii i sporządził ją uwzględniając wszystkie aspekty sprawy.

O kosztach orzeczono na podstawie art. 102 k.p.c. Jak stanowi ten przepis, w wypadkach szczególnie uzasadnionych sąd może zasądzić od strony przegrywającej tylko część kosztów albo nie obciążać jej w ogóle kosztami. Podstawę jego zastosowania stanowią okoliczności konkretnej sprawy przekonujące o tym, że w danym przypadku obciążenie strony przegrywającej kosztami procesu na rzecz przeciwnika byłoby niesłuszne, niesprawiedliwe. Należą do nich zarówno fakty związane z samym procesem, jak i leżące poza nim, a dotyczące sytuacji życiowej, stanu majątkowego stron, które powinny być oceniane przede wszystkim z uwzględnieniem zasad współżycia społecznego, w świetle których uzasadniona jest ocena, że chodzi o wypadek szczególnie uzasadniony. Skorzystanie z możliwości zastosowania tego przepisu ustawodawca pozostawia uznaniu sądu.

Zdaniem Sądu taki wyjątkowy przypadek zachodził w niniejszej sprawie, która dotyczyła ustalenia przyczyn zdarzenia z dnia 23 września 2018 roku i miała skomplikowany charakter, a powód przed wytoczeniem powództwa – bez posiadania wiadomości specjalnych z zakresu techniki samochodowej – nie był w stanie ocenić jego zasadności. Sąd miał na względzie, że przed wytoczeniem powództwa powód mógł posiłkować się jedynie notatką ze zdarzenia funkcjonariusza policji, który wskazał, że przyczyną zdarzenia było niedostosowanie prędkości do panujących warunków na drodze oraz nieprawidłowe oznakowanie robót drogowych. W tej sytuacji ustalenie, czy bezpośrednią przyczyną powstania szkody było przekroczenie przez powoda prędkości czy też nieprawidłowe oznakowanie robót drogowych nie było możliwe do zweryfikowania na etapie przedprocesowym i wymagało wiadomości specjalnych. Jak wskazał Sąd Najwyższy w postanowieniu z dnia 4 lipca 1974 r. (sygn. akt I CZ 88/74), „W sytuacji, gdy przed wytoczeniem powództwa, a nawet we wstępnej fazie postępowania, powód nie mógł ustalić przyczyn wyrządzenia mu szkody, gdyż wymagało to znajomości wszystkich okoliczności i oceny przez osobę dysponującą wiadomościami specjalnymi brak byłoby podstaw – mimo oddalenia ostatecznie powództwa przeciwko pierwotnie pozwanemu – do obciążenia powoda obowiązkiem zwrotu kosztów procesu.” Wskazać także należy, że powód jest osobą starszą, która osiąga dochody w niewielkiej wysokości. Jak bowiem wynikało z oświadczenia o stanie rodzinnym, majątku, dochodach i źródłach utrzymania utrzymuje się z emerytury w niewielkiej wysokości. Ponadto jako usprawiedliwione uznać należało subiektywne przekonanie powoda o słuszności swojego żądania, albowiem jak już wskazano rozstrzygnięcie sprawy wymagało wiadomości specjalnych, a powód działał w procesie sam, bez wsparcia ze strony profesjonalnego pełnomocnika. Mając powyższe na uwadze Sąd uznał, iż zachodził szczególnie uzasadniony przypadek, który uzasadniał odstąpienia od obciążenia powoda obowiązkiem zwrotu kosztów procesu na rzecz strony pozwanej.

W toku niniejszego postępowania wygenerowane zostały również koszty sądowe, które tymczasowo poniósł Skarb Państwa w łącznej kwocie 1.290 złotych z tytułu wynagrodzenia biegłego. Uwzględniając treść art. 113 ustawy o



kosztach sądowych w sprawach cywilnych, w punkcie III wyroku Sąd nakazał ściągnąć od powoda na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego Szczecin – Centrum w Szczecinie 1.290 zł tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych.