



Sygn. akt I CSK 519/13

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 10 lipca 2014 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Zbigniew Kwaśniewski (przewodniczący)

SSN Jan Górowski (sprawozdawca)

SSN Grzegorz Misiurek

w sprawie z powództwa E. G.

przeciwko Skarbowi Państwa - Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych
i Autostrad oraz Towarzystwu Ubezpieczeń i Reasekuracji W. S.A.
w W.

o odszkodowanie, zadośćuczynienie i rentę,

po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym

w Izbie Cywilnej w dniu 10 lipca 2014 r.,

skargi kasacyjnej powódki od wyroku Sądu Apelacyjnego

z dnia 27 lutego 2013 r.

**uchyla zaskarżony wyrok w punktach 2 (drugim), 3 (trzecim)
i 4 (czwartym) i w tym zakresie przekazuje sprawę Sądowi
Apelacyjnemu do ponownego rozpoznania
i orzeczenia o kosztach postępowania kasacyjnego.**

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 21 lutego 2007 r. E. G. wniosła o zasądzenie solidarnie od Skarbu Państwa reprezentowanego przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad oraz Towarzystwa Ubezpieczeń i Reasekuracji W. S.A. w W. z tytułu szkody na osobie kwoty 224 097,20 zł tytułem odszkodowania wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 15 grudnia 2006 r. do dnia zapłaty, kwoty 800 000 zł tytułem zadośćuczynienia za doznaną krzywdę także wraz z ustawowymi odsetkami. Domagała się także zasądzenia solidarnie od pozwanych renty w kwocie 5 430,33 zł miesięcznie za utracone dochody oraz zwiększone potrzeby, płatnej do 10 - tego dnia każdego miesiąca w wysokości zwaloryzowanej corocznie o poziom inflacji ogłaszany przez Prezesa GUS z ustawowymi odsetkami w wypadku niedotrzymania przez pozwanych terminów płatności tych świadczeń, a także zasądzenia od pozwanych solidarnie kwoty 181 723,88 zł tytułem zaległej renty za okres od dnia 23 lutego 2004 r. do dnia wniesienia pozwu wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 15 grudnia 2006 r. do dnia zapłaty.

Sąd Okręgowy w W. wyrokiem z dnia 9 marca 2012 r. powództwo oddalił. Ustalił, że w dniu 23 lutego 2004 roku powódka jechała drogą krajową numer 12, od strony K. w kierunku L. kierując samochodem marki honda civic o numerze rejestracyjnym [...] i wraz z nią, jako pasażer podróżował syn W. G. Zarządcą tej drogi krajowej jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.

W czasie trwania podróży, na całej długości trasy, którą poruszała się powódka panowały bardzo złe warunki atmosferyczne i drogowe. Była pora nocna, na trasie brak było sztucznego oświetlenia drogi, występowały bardzo obfite opady śniegu, znacznie ograniczające widoczność, z uwagi na późną porę. Powódka pokonywała wskazaną trasę od godz.18. Było ślisko. Nawierzchnia drogi była nierówna, na różnych odcinkach trasy pokonywanej przez powódkę występowały koleiny o zmiennej głębokości. Asfalt na jezdni był pokryty świeżym, mokrym i rozjeżdżonym przez inne pojazdy śniegiem.

Okolo godziny 22³⁵ pokonując łuk drogi powódka straciła panowanie nad kierowanym przez siebie pojazdem i wjechała na przeciwny pas ruchu, gdzie następnie doszło do zderzenia z nadjeżdżającym z naprzeciwka samochodem

ciężarowym marki VOLVO FL6 o numerze rejestracyjnym [...] prowadzonym przez W. K. Do przedmiotowego wypadku doszło w miejscowości P., na 435 kilometrze drogi krajowej numer 12.

Z uwagi na występującą nierówność nawierzchni w postaci kolein na drodze krajowej numer 12 w dniu zdarzenia, tj. 23 lutego 2004 roku, na wysokości kilometra 428 km. i 650 m. znajdował się znak informujący o koleinach występujących na odcinku drogi od miejscowości P. do miejscowości S. Oznakowanie było wykonane znakami: A - 30 - „inne niebezpieczeństwa” oraz T - 13 - „koleiny” i T - 2 - „na odcinku 10 kilometrów od ustawienia znaku”. Informacja o występowaniu kolein w nawierzchni jezdni dotyczyła odcinka drogi od 428 km. i 650 m. do 438 km. i 650 m, czyli również miejsca wypadku, który wydarzył się na 435 km trasy.

Na skutek tego wypadku drogowego powódka E. G. doznała obrażeń ciała w postaci: złamania trzonu kręgu C6, zwinięcia kręgów C6/C7, wielopoziomowego złamania prawej kości ramienia oraz wieloodłamowego złamania dalszej nasady lewej piszczeli, które to obrażenia spowodowały konieczność wykonania wielu skomplikowanych operacji chirurgicznych, a następnie długotrwałą rehabilitację.

Pismem z dnia 7 listopada 2006 roku powódka wezwała pozwanego Skarb Państwa – GDDKiA do zapłaty odszkodowania, zadośćuczynienia i renty. Pozwany przekazał wezwanie do zapłaty Towarzystwu Ubezpieczeń i Reasekuracji „W.” S.A. albowiem w dniu zaistnienia wypadku pomiędzy pozwanym a tym ubezpieczycielem obowiązywała umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Umowa ta swym zakresem obejmowała między innymi odpowiedzialność za szkody powstałe w związku z zarządzaniem i administrowaniem siecią dróg krajowych.

Pismem z dnia 1 marca 2007 r. powódka E. G. została poinformowana przez Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji „W.”, że Spółka ta odmawia wypłaty odszkodowania za szkodę wynikłą z wypadku drogowego, który miał miejsce w dniu 23 lutego 2004 r., z polisy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zawartej ze Skarbem Państwa – GDDKiA.

Sąd Okręgowy omawiając dowody przeprowadzone w sprawie doszedł do wniosku, że nie pozwalały one na ustalenie prędkości samochodu honda, jak również na określenie dokładnego miejsca, w którym pojazd powódki wjechał na

przeciwny pas ruchu, ani głębokości kolein, które w tym miejscu występowały. Oceniał, że szczególne znaczenie miały zeznania J. K., które wraz ze złożonymi przez stronę pozwaną dokumentami przedstawiającymi projekt organizacji ruchu pozwoliły na uznanie przez sąd, iż znaki te faktycznie były ustawione na drodze. Za wiarygodne uznał stwierdzenie tego świadka, że dwa dni przed wypadkiem odbył się przegląd znaków przeprowadzony przez Dyрекcję Okręgową z udziałem policji i nie stwierdzono wtedy aby brakowało jakiegoś znaku.

Dokonując oceny tych ustaleń pod kątem deliktowej podstawy dochodzonych roszczeń, w pierwszej kolejności Sąd Okręgowy rozważał przesłankę bezprawności działania pozwanego Skarbu Państwa, wskazując na wynikające z art. 20 pkt 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jedn.: Dz. U. z 2013 r. poz. 260) obowiązki dotyczące utrzymania dróg krajowych w stanie zapewniającym bezpieczeństwo uczestnikom ruchu, jak też na przyjęty w orzecznictwie charakter działań podejmowanych przez zarządców dróg publicznych (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 10 czerwca 2005 r., II CK 719/04, LEX nr 180859). Uznał, że art. 417 k.c. nie może stanowić podstawy prawnej odpowiedzialności strony pozwanej w stosunku do powódki, gdyż dotyczy władczych czynności Skarbu Państwa oraz jego funkcjonariuszy, które pozostają w sferze *imperium*, nie obejmuje natomiast działań organizacyjnych oraz porządkowych, które są podejmowane przez jednostki Skarbu Państwa odpowiedzialne za utrzymanie dróg publicznych we właściwym stanie, w tym zapewnienie odpowiedniej jakości nawierzchni, także w okresie zimowym (por. jednak wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 marca 2013 r., II CSK 364/12, OSP 2014, nr 2, poz.16).

Oceniając ustalone fakty na gruncie ogólnych zasad odpowiedzialności deliktowej (art. 415 k.c.), Sąd Okręgowy zwrócił uwagę na podnoszoną przez powódkę okoliczność wcześniejszego zakwalifikowania drogi nr 12 do kategorii D, czyli do dróg wymagających natychmiastowego remontu, i uznał w związku z tym, że Skarb Państwa ponosi odpowiedzialność za zły stan drogi, na której doszło do wypadku z udziałem powódki. Nie zostały bowiem wykonane przez pozwaną Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad obowiązki określone w art. 20 ustawy o drogach publicznych, w efekcie czego na istotnym dla sprawy odcinku, droga nie spełniała wymagań wynikających z rozporządzenia Ministra Transportu

i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43, poz. 430). W rezultacie przyjął, że zaniechanie czynności związanych z utrzymaniem nawierzchni drogi nr 12 w stanie wolnym od kolein miało charakter bezprawny.

Nie dopatrzył się natomiast podstaw do przyjęcia, że zaśnieżenie drogi w czasie wypadku było efektem bezprawnego zaniechania ze strony Skarbu Państwa. Zgodnie bowiem z załącznikiem nr 1 do zarządzenia Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad nr 12 z dnia 29 września 2003 r. w sprawie zasad zimowego utrzymania dróg krajowych zarządzanych przez Generalną Dyрекję Dróg Krajowych i Autostrad w sezonie 2003/2004, pozwany miał obowiązek usunięcia z drogi nr 12 luźnego śniegu, błota pośniegowego lub warstwy rozjeżdżonego śniegu po 6 godzinach od ustania opadów, które w dniu wypadku miały charakter ciągły i nie ustały do chwili zdarzenia.

Sąd pierwszej instancji nie dopatrzył się także bezprawnego działania albo zaniechania ze strony Skarbu Państwa w zakresie czynności związanych z oznaczeniem drogi właściwymi znakami; stwierdził bowiem na podstawie dokumentów złożonych w sprawie przez stronę pozwaną oraz w oparciu o zeznania świadka J. K., że na 428 km. drogi krajowej nr 12 ustawiony został znak drogowy ostrzegający o występowaniu kolein na dalszych 10 km. tej drogi; obejmował więc 435 km., czyli miejsce, w którym doszło do wypadku.

Dostrzeżony element bezprawnego zaniechania ze strony Skarbu Państwa w zakresie utrzymania nawierzchni drogi, w szczególności usunięcia kolein o zmiennej głębokości, ze względu na które istotny dla sprawy odcinek tej drogi na początku 2004 r. został zaliczony do kategorii D, nie stanowił - jego zdaniem - przesłanki wystarczającej do przypisania pozwanym odpowiedzialności wobec powódki za skutki wypadku, gdyż nie dopatrzył się związku przyczynowego pomiędzy złym stanem nawierzchni, a szkodą doznaną przez powódkę wskutek wypadku.

Sąd Okręgowy podniósł, że na powódce spoczywał ciężar udowodnienia wszystkich przesłanek odpowiedzialności określonych w art. 415 k.c., w tym obowiązek wykazania, że główną i sprawczą przyczyną wypadku był zły stan nawierzchni drogi na 435 km drogi, czyli że nie został on spowodowany przez inne

przyczyny, w tym niezachowanie przez powódkę właściwej prędkości i techniki jazdy odpowiadającej panującym warunków drogowym. Sąd Okręgowy wskazał, że w tak trudnych warunkach atmosferycznych, widząc ostrzeżenia o koleinach, powódka mogła i powinna była dostosować prędkość w sposób zapewniający zachowanie kontroli nad prowadzonym samochodem, który przy właściwej technice jazdy, nie wpadłby pod samochód ciężarowy poruszający się w przeciwnym kierunku. Odwołując się do opinii biegłego J. J., jak też do obu opinii Instytutu Ekspertyz Sądowych w K., uznając zawarte w nich wnioski za niekorzystne dla powódki przyjął, że powódka nie wykazała, aby przyczyną wypadku był stan nawierzchni drogi, w tym głębokie koleiny. Uznał natomiast, że do wypadku doprowadziło niezachowanie odpowiedniej techniki jazdy przez powódkę, za działania której pozwani nie ponoszą odpowiedzialności.

Apelację od wyroku Sądu Okręgowego wniosła powódka zaskarżając wyrok w całości. Sąd Apelacyjny oddalił ją wyrokiem z dnia 27 lutego 2013 r., podzielając ustalenia dokonane w sprawie przez Sąd Okręgowy. Dodatkowo ustalił, że na drodze był umiejscowiony także drugi znak ostrzegający o koleinach na 434 km. i 894 m. drogi krajowej nr 12. Nie dopatrzył się bezprawnego zaniechania w odniesieniu do złego stanu drogi ze strony pozwanego Skarbu Państwa, które mogłyby zostać uznane za delikt i w tym tylko zakresie nie podzielił korzystnej dla powódki oceny prawnej dokonanej przez Sąd Okręgowy.

Oceniając na nowo materiał dowodowy zebrany w sprawie pod kątem zarzutów podniesionych w apelacji, Sąd Apelacyjny doszedł do przekonania, że nie zostały udowodnione takie powiązania przyczynowe między koleinami na drodze w pobliżu miejsca wypadku, a szkodą doznaną przez powódkę w wyniku uczestniczenia w tym zdarzeniu, które mogłyby zostać uznane za adekwatną przyczynę wypadku w rozumieniu art. 361 § 1 k.c. Z faktu umiejscowienia znaków wywiódł wniosek, że powódka „mogąc zaś uzyskać wiedzę, miała możliwość dostosowania techniki jazdy, a zwłaszcza ograniczenia prędkości, na tyle, aby prowadzony samochód nie wjechał na sąsiedni pas ruchu oraz by nie doszło do wypadku”.

Nawiązując do ustawienia, na 434 km. i 894 m. drogi, drugiego znaku ostrzegającego o koleinach, czyli w odległości około 106 m. od 435 km. tej drogi,

w okolicach którego nastąpiło zderzenie pojazdów podniósł, że fakt ten okazał się jednak mniej istotny dla sprawy niż na to wskazywały twierdzenia obu stron, gdyż w świetle uzupełniającej opinii Instytutu, w zasadzie stracił znaczenie, ze względu na udowodnioną okoliczność ustawienia pierwszego ostrzeżenia o koleinach na 428 km. i 650 m. tej drogi. Wyraził zapatrywanie, że na uwzględnienie nie zasługiwała także większość zarzutów dotyczących zaniechania dokonania ustaleń przez Sąd Okręgowy, w szczególności prędkości, z którą powódka poruszała się w momencie utraty panowania nad prowadzonym samochodem, jak też głębokości kolein w tym właśnie miejscu, uznając, że precyzyjne ustalenie tych okoliczności nie było możliwe na podstawie dowodów przedstawionych przez obie strony. Z drugiej strony zauważył jednak, że z protokołu oględzin miejsca wypadku wynika, iż tam gdzie zatrzymał się samochód powódki, głębokość kolein wynosiła 3 cm, niemniej nie zostało dokładnie ustalone miejsce zderzenia się pojazdów, gdyż warunki drogowe, które były determinowane zalegającym śniegiem, uniemożliwiły określenie drogi, po której przemieszczał się pojazd powódki zanim doszło do kolizji, na przeciwnym pasie ruchu, z samochodem VOLVO. W rezultacie w żadnej z opinii nie zostało określone ściśle miejsce, w którym powódka straciła panowanie nad samochodem, a ponieważ po kilku miesiącach od wypadku, został przeprowadzony remont drogi nr 12, precyzyjne określenie głębokości koleiny, jakie występowały przed remontem nie było możliwe. Wyraził pogląd, że ustalenie okoliczności, w których nawet centymetrowe różnice mogą się okazać istotne dla wyniku postępowania, jest możliwe wyłącznie na podstawie bezpośrednich dowodów, albo w oparciu o jednoznaczne wnioski zawarte w opiniach biegłych.

Za chybione Sąd Apelacyjny uznał zarzuty dotyczące oceny oraz sposobu wykorzystania przez Sąd Okręgowy dowodów z opinii biegłych. Podkreślił, że opinia biegłego J. J. wskazywała na to, że wypadek został spowodowany niezachowaniem przez skarżącą właściwej prędkości i ostrożności adekwatnej do warunków atmosferycznych i drogowych, jakie panowały w miejscu i czasie wypadku. Wprawdzie zauważył, że biegły ten, składając ustne wyjaśnienia na rozprawie wskazał, że stan nawierzchni drogi zwiększał ryzyko wystąpienia niebezpiecznych sytuacji na drodze nie przyznał jednak, że była to główna

przyczyna wypadku, lecz przeciwnie, podtrzymał końcowe wnioski zawarte w opinii pisemnej.

Zauważył, że znacznie bardziej była złożona we wnioskach opinia Instytutu, w której wariantowo, ze względu na brak precyzyjnych danych dotyczących prędkości, jak również głębokości kolein, analizowane były związki pomiędzy informacjami, które powódka powinna była uwzględnić, a możliwością dostosowania przez skarżącą techniki jazdy w sposób, który mógł zapewnić zachowanie kontroli nad pojazdem, niemniej jego zdaniem nawet z niej nie można wywieść wniosku, aby wina nie leżała po stronie powódki. Zauważył wprawdzie, że biegli Instytutu podkreślili, iż gdyby w odległości większej niż 110 m. przed miejscem, w którym skarżąca straciła kontrolę nad samochodem, została ostrzeżona o koleinach, miałyby możliwość dostosowania techniki jazdy, w tym ograniczenia prędkości, do warunków i w rezultacie mogłyby uniknąć wypadku, niemniej podniósł, że wniosek ten autorzy opinii oparli na założeniu, że powódka jechała z prędkością 50 km na godzinę. Gdyby więc powódka poruszała się z mniejszą prędkością, miałyby więcej czasu na dostosowanie techniki jazdy do informacji o koleinach, które mogłyby odnieść właściwy skutek. Zwrócił jednak uwagę, że z opinii uzupełniającej Instytutu wynikał wniosek, że Skarbowi Państwa nie można było jednak przypisać odpowiedzialności za skutki wypadku ze względu na to, że analogiczny skutek wywołał znak ustawiony na wcześniejszym odcinku drogi. Podkreślił, że badając znaczenie tej okoliczności, w uzupełniającej opinii, specjaliści z Instytutu sformułowali wniosek niekorzystny dla skarżącej, uznali bowiem, że jeżeli na 428 km. drogi nr 12 powódka była informowana o występowaniu kolein na dalszych 10 km., to uwzględniając to ostrzeżenie, powinna była i mogła dostosować technikę jazdy, w tym prędkość, do panujących warunków drogowych oraz atmosferycznych, a tym samym mogła uniknąć wypadku.

Podniósł, że w świetle opinii koleiny zwiększały ryzyko powstawania sytuacji niebezpiecznych, jednakże w żadnej z nich nie zostało wskazane, aby przesądziły o wypadku. Przeciwnie, uwzględnienie pozostałych okoliczności sprawy, w tym lokalizacji znaków ostrzegających o koleinach, uzasadniało przyjęcie, że niezachowanie przez powódkę szczególnej ostrożności, czyli naruszenie art. 19 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (jedn. tekst: „Dz.U.

z 2012 r., poz. 1137, dalej: „pr. o r.d.”) było przyczyną sprawczą wypadku. Wyraził pogląd, odwołując się do wyroków Sądu Najwyższego z dnia 7 lipca 2005 r. (II UK 277/04, OSNP 2006, nr5-6, poz. 97) oraz z dnia 29 listopada 2006 r.(II CSK 245/06, LEX nr 233063), że nie mając przeciwnych opinii, nie mógł dokonać odmiennych ustaleń w zakresie dotyczącym oceny zachowania się powódki jako osoby kierującej samochodem, która wjechała na sąsiedni pas ruchu, wprost pod nadjeżdżający samochód ciężarowy.

Jego zdaniem zbyt daleko idący był wniosek skarżącej oparty na tezie biegłego J. J., że gdyby nawierzchnia drogi była równa, powódka nie straciłaby kontroli nad swoim samochodem nawet przy prędkości 90 km. na godzinę. To stwierdzenie nie dotyczyło bowiem rzeczywistego stanu drogi, pomijało istnienie kolein oraz pozostałe warunki drogowe i atmosferyczne, w tym trwające opady śniegu, zalegające na jezdni błoto pośniegowe, porę nocną w której powódka podróżowała, jak również zastosowaną przez skarżącą technikę jazdy. Podkreślił, że biegli w wyniku dokonanej analizy okoliczności sprawy nie potwierdzili poglądu, jakoby koleiny drogowe były jedyną, albo główną przyczyną wypadku.

Sąd Apelacyjny podniósł także, że apelacji nie uzasadniał zarzut, naruszenia art. 231 k.p.c. przez pominięcie domniemania faktycznego, które zdaniem skarżącej uzasadniało przyjęcie, że głębokie koleiny w istotnym dla sprawy miejscu stanowiły jedyną przyczynę wypadku z udziałem powódki. W tej kwestii podniósł, że z judykatury nie powołanej w apelacji, wynikają argumenty przeciwko zastosowaniu powołanego przepisu w rozpoznawanej sprawie. Podkreślił, że Sąd Najwyższy wielokrotnie wskazywał, że na podstawie tego unormowania można uznać za udowodnione okoliczności, które przy uwzględnieniu zasad logiki i doświadczenia życiowego można wyprowadzić z innych faktów, jednakże tylko takich, które zostały udowodnione przy pomocy środków dowodowych; nie mogą natomiast podstawy domniemania faktycznego stanowić okoliczności nieudowodnione, ani też fakty, które zostały wykazane przez zastosowanie domniemania faktycznego (wyroki Sądu Najwyższego: z dnia 11 grudnia 2007 r., I PK 157/07, OSNP 2009, nr 3-4, poz.33, z dnia 28 września 2005 r., I CK 114/05, LEX nr 187000, z dnia 22 stycznia 1998, II UKN 465/97, OSNP 1999, nr 1, poz. 24).

Jako bezpodstawne ocenił zawarte w apelacji zarzuty dotyczące naruszenia art. 415 i art. 361 § 1 k.c. Stwierdził, że odwołanie się do obowiązków zarządcy drogi publicznej określonych w art. 20 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych oraz do przepisów rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne, jak też do dokumentów opracowanych przez Biuro Studiów Sieci Drogowej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, na podstawie których droga nr 12 w istotnym dla sprawy czasie i miejscu została zakwalifikowana do kategorii D, uzasadniało wnioszek, że stan nawierzchni tej drogi wymagał przeprowadzenia natychmiastowego remontu, niemniej jego zdaniem nie dawało to podstawy do przyjęcia, że Skarb Państwa dopuszczał się czynu niedozwolonego przez okres poprzedzający wykonanie remontu tej drogi, który został przeprowadzony jeszcze w 2004 r.

Zauważył jednak, że do obowiązków zarządy drogi publicznej należy nie tylko wykonywanie czynności bieżącego utrzymania jezdni w stanie umożliwiającym bezpieczne korzystanie z dróg krajowych, ale również przeprowadzenie prac analitycznych związanych z oceną nawierzchni oraz bezpieczeństwa na drodze, jak też niezbędnych prac interwencyjnych, w tym remontowych, stosownie do art. 20 pkt 10 i 11 ustawy o drogach publicznych.

Wyraził pogląd, że w przeciwieństwie do innego rodzaju uszkodzeń nawierzchni, jak np. wyrwy w asfalcie, występowanie pogłębiających się nierówności nie uzasadnia podjęcia natychmiastowych prac interwencyjnych, zaś ich zaniechanie nie naraża Skarbu Państwa na odpowiedzialność wobec osób korzystających z dróg za powstałe szkody, w przeciwieństwie do uszkodzenia pojazdów w wyniku najechania na nieoznaczone wyrwy. Podkreślił, że koleiny stanowią typowy objaw postępującej eksploatacji drogi i uzasadniają jej zakwalifikowanie do jednej z czterech kategorii określonych w dokumentacji opracowanej przez Biuro Studiów Sieci Drogowej GDDKiA, jednakże kwalifikacja drogi do danej kategorii nie oznacza konieczności jej wyłączenia z sieci dróg krajowych, chociaż powinna się wiązać z remontem takiej drogi, przeprowadzonym w trybie pilnym.

Podkreślił, że z żadnego przepisu ustawy o drogach publicznych oraz powołanego rozporządzenia nie wynika jednak, aby Skarb Państwa dopuszczał się czynu niedozwolonego, nie wyłączając z ruchu drogi publicznej zakwalifikowanej do kategorii D przed przeprowadzeniem jej koniecznego remontu. Gdy więc przyczyną szkody jest zwykle niezachowanie przez uczestników ruchu szczególnej ostrożności, w tym pominięcie informacji o występowaniu kolein, to zaniechanie wykonania remontu polegającego na ich usunięciu nie stanowi przyczyny szkody, zaś zaniechanie ze strony Skarbu Państwa nie stanowi czynu niedozwolonego i nie może uzasadniać uwzględnienia powództwa wniesionego na jego podstawie, chyba że zostanie wykazane, że stan nawierzchni uzasadniał zupełne wyłączenie określonej drogi z krajowej sieci dróg publicznych, chociażby na oznaczonym odcinku.

Szczegółowo rozważając kwestię adekwatnego związku przyczynowego pomiędzy koleinami na drodze nr 12, a szkodą i krzywdą doznaną przez powódkę w wypadku, podniósł, że w uzasadnieniu apelacji zupełnie pominięty został udział powódki w zespole czynników, które miały wpływ na wypadek, natomiast arbitralnie przyjęte zostało założenie, że powódka jechała z bezpieczną prędkością przy uwzględnieniu warunków atmosferycznych i drogowych, jak też z zachowaniem szczególnej ostrożności, podczas gdy ze wszystkich opinii wynikały wnioski przeciwne, chociaż pozostałe czynniki, w tym koleiny, nie zostały przeoczone ani przez biegłego J. J., ani też przez specjalistów z Instytutu.

Wyraził pogląd, że podniesienie w apelacji zarzutu, że wypadek poprzedzony był wyrzuceniem samochodu skarżącej z własnego toru jazdy, był „normalnym następstwem złego stanu drogi i istniejących w niej głębokich kolein”, nie mogło zasługiwać na aprobatę, gdyż przy akceptacji tej tezy oraz przy uwzględnieniu powołanych przez skarżącą poglądów doktryny i Sądu Najwyższego, należałoby dojść do wniosku, że większość pojazdów pokonujących łuk drogi z koleinami przekraczającymi obowiązującą normę, powinna ulegać wypadkowi zawsze wtedy, gdy w przeciwnym kierunku podróżuje użytkownik innego pojazdu. Nawet jednak wiedza powszechna oraz zasady doświadczenia życiowego zaprzeczają tej tezie oraz uzasadniają przyjęcie, że mimo utrudnień wywołanych koleinami, kierowcy zachowujący szczególną ostrożność i dostosowujący technikę jazdy od

zauważonych ostrzeżeń oraz panujących lokalnie warunków, nie tracą kontroli nad prowadzonymi pojazdami i nie przemieszczają się na pas ruchu do jazdy w przeciwnym kierunku.

Przemieszczenie pojazdu na pas ruchu przeznaczony do jazdy w przeciwnym kierunku nie może więc być uznane - jego zdaniem - za normalny skutek natrafienia przez kierowcę na utrudnienia wywołane koleinami, nawet głębokimi, lecz stanowi nietypowe następstwo, dla wystąpienia którego koleiny mogą stanowić tylko okoliczność sprzyjającą, nie zaś przyczynę sprawczą, czyli okoliczność, z wystąpieniem której najsilniej powiązany jest taki skutek.

W rezultacie, według Sądu Apelacyjnego, należało uznać, że koleiny o zmiennej głębokości, które występowały za skrzyżowaniem i przed punktem orientacyjnym oznaczającym 435 km drogi krajowej nr 12, stanowiły okoliczność utrudniającą zachowanie kontroli nad pojazdem powódki, mogły powodować widoczny dla W. K. efekt „rzucania” samochodem skarżącej, nie stanowiły natomiast adekwatnej przyczyny jego przemieszczenia na sąsiedni pas ruchu, ponieważ w świetle powołanych opinii okolicznością, która stanowiła sprawczą przyczynę takiego skutku, było niezachowanie przez skarżącą szczególnej ostrożności. Zdaniem Sądu drugiej instancji, potwierdzeniem prawidłowości postawionej tezy jest to, że pozostałe osoby, które feralnego dnia podróżowały w tym samym kierunku po drodze nr 12, zachowały odpowiednią ostrożność i dostosowały prędkość oraz technikę jazdy do lokalnych warunków drogowych i dlatego nie uczestniczyły w wypadkach na przedmiotowym odcinku drogi.

Identyczny wniosek Sąd Apelacyjny wywiódł w wyniku przeprowadzenia rozumowania opartego na teorii równoważności przyczyn, stwierdzając przy tym, że odwołanie się do warunku koniecznego nie jest wystarczające do ustalenia adekwatnego związku przyczynowego (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 14 marca 2008 r., IV CSK 501/07, LEX nr 492177). Wskazał, że z okoliczności sprawy nie wynika, aby koleiny stanowiły równoważną przyczynę wypadku w stosunku do niezachowania przez powódkę szczególnej ostrożności, zaniechania ograniczenia prędkości oraz konieczności uwzględnienia panujących warunków drogowych. Występowanie nawet głębokich kolein na istotnym dla sprawy odcinku drogi nie

było koniecznym elementem zespołu okoliczności, które spowodowały, że samochód powódki znalazł się na pasie ruchu w przeciwnym kierunku.

Wyraził zapatrywanie, że wjechanie na sąsiedni pas ruchu podczas pokonywania łuku, teoretycznie mogło być wynikiem chwilowej nieuwagi kierowcy, krótkotrwałym zamyśleniem się, przymknięciem oczu albo odwróceniem się kierowcy w stronę pasażera. Nawet chwilowy brak koncentracji na wykonywanych manewrach mógł wywołać spóźnioną reakcję kierowcy, który w trudnych warunkach drogowych i atmosferycznych mógł utracić kontrolę nad pojazdem z przyczyn niezależnych od kolein na drodze. Zwrócił uwagę, że z opinii biegłych wynika, że procesy podejmowania decyzji przez kierowców są złożone, skoncentrowane w czasie, zaś nieznaczne opóźnienia mogą stanowić przyczyny podjęcia błędnych decyzji, albo spóźnionej ich realizacji, jak też, że tego rodzaju błędy stanowią częste przyczyny wypadków, zwłaszcza jeżeli warunki atmosferyczne i drogowe są trudne, albo zmienne.

Za dalszy argument świadczący o bezzasadności apelacji Sąd Apelacyjny uznał wynik analizy okoliczności ustalonych w rozpoznawanej sprawie, opartej na teorii selekcji następstw, przy zastosowaniu której ocena adekwatnej przyczynowości nie może opierać się na przewidywalności skutków, lecz powinna uwzględniać możliwie największe prawdopodobieństwo następstwa w efekcie wystąpienia określonej przyczyny, zwłaszcza w sytuacji, gdy jest ona tylko jednostkowym ogniwem sekwencji zdarzeń występujących kolejno lub w tym samym miejscu i czasie (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 listopada 2002 r., I CKN 1215/00, LEX nr 78330).

Podkreślił, że stwierdzenie adekwatności pomiędzy daną przyczyną a skutkiem nie wymaga ustalenia nieuchronności wystąpienia tego rodzaju następstwa w każdym wypadku pojawienia się określonej przyczyny, wymaga natomiast odnotowania możliwie największego prawdopodobieństwa powtarzalnego występowania takiej prawidłowości, w każdym razie istotnie większego niż relacja adekwatności zachodząca pomiędzy tym samym skutkiem, a innym działaniem, albo zaniechaniem, które złożyło się na sekwencje zdarzeń stanowiących przyczynę jego wystąpienia (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 2006 r., III CSK 135/05, LEX nr 201033).

Podniósł, że przy ocenie tych złożonych zależności między zdarzeniami pozostającymi w związku, powódka koncentrowała się na eksponowaniu faktu występowania na drodze kolejin, pomijała natomiast konieczną analizę sprawczości wszystkich okoliczności, które miały wpływ na wypadek. Ocena adekwatnej przyczynowości powinna tymczasem uwzględniać nie tylko jednostkowe okoliczności sprzyjające, albo stwarzające warunki do wystąpienia kolejnych ogniw w łańcuchu zdarzeń pozostających w związku, ale nie może pomijać innych okoliczności mających znaczenie dla wystąpienia określonego skutku. Poszukiwanie adekwatności w związku przyczynowym polega bowiem na wskazywaniu tego ogniw w złożonym często stanie faktycznym, które miało dominujące, a przez to sprawcze znaczenie dla wystąpienia danego skutku lub też jednostkowego elementu w sekwencji następstw (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 grudnia 2005 r., III CSK 298/05, niepubl.).

Pozostałe elementy, które wystąpiły wśród kilku okoliczności wywołujących zdarzenie, ale nie miały sprawczego znaczenia dla jego zaistnienia, nie mogły zostać uznane za adekwatną przyczynę tego zdarzenia i dlatego art. 361 § 1 k.c. nie dotyczy takich elementów. Dla wystąpienia kolejnego zdarzenia takie elementy nie są niezbędne, mimo że ich wcześniejsze zaistnienie stanowi sposobność wystąpienia określonego zdarzenia, wywołanego okolicznością sprawczą, która pozostaje w stosunku do skutku w adekwatnym związku przyczynowym. Pozostałe elementy nie mogą występować w adekwatnym związku przyczynowym w relacji do następstwa, ponieważ nie są dominujące, nie działają sprawczo na skutek, nawet bowiem zastąpienie ich innymi zdarzeniami nie mogłoby przeciwdziałać jego wystąpieniu. Ocena sprawczego znaczenia jednostkowych elementów dynamicznych stanów faktycznych wymaga uwzględnienie zasad logiki i doświadczenia życiowego, w zależności od dziedziny podlegającej ocenie, powinna uwzględniać wiadomości specjalne i nie może pomijać, że sprawcze znaczenie w rozumieniu art. 361 § 1 k.c. może mieć nie tylko działanie, ale też zaniechanie.

Zauważył też, że występowanie kolejin stanowiło okoliczność statyczną, której w dacie wypadku nie można było w żaden sposób zmienić, a tym bardziej usunąć; zachodziła natomiast potrzeba ostrzeżenia kierowców o występowaniu

utrudnień tego rodzaju. Uzyskanie takiej informacji nakładało na kierowców obowiązek wzmożenia ostrożności, w szczególności dostosowania prędkości do stanu nawierzchni oraz panujących warunków atmosferycznych. Wyraził pogląd, że każda z osób prowadzących samochody musi zdawać sobie sprawę, że tylko przez własne działanie gwarantujące bezpieczne pokonanie drogi, może się uchronić przed zagrożeniem, które było związane z panującymi warunkami drogowymi. Decydujący był więc, jego zdaniem, czynnik osobowy, ponieważ tylko kierowcy mieli wpływ na dalszy przebieg podróży; czynniki przedmiotowe, z natury rzeczy statyczne, stanowiły zaledwie uwarunkowania, które należało uwzględnić; nie miały jednak żadnego wpływu na decyzje osób prowadzących pojazdy oraz sposób ich realizacji, podobnie jak występujące warunki atmosferyczne, w tym utrzymujące się ciągle opady śniegu.

W rezultacie Sąd Apelacyjny doszedł do wniosku, że przyczyną wypadku w rozumieniu art. 361 § 1 k.c. nie były koleiny na drodze, ani śnieg zalegający na jezdni, lecz brak odpowiednich reakcji ze strony powódki, która straciła panowanie nad pojazdem ze względu na naruszenie art. 19 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym, w rezultacie czego, wbrew swojej woli, lecz ze swojej winy, wjechała na sąsiedni pas ruchu w momencie, gdy korzystał z niego samochód ciężarowy, który jechał w przeciwnym kierunku. Zauważył, że niezachowanie przez skarżącą ostrożności wymaganej od kierowcy wykazują twierdzenia samej powódki, która podczas informacyjnego wysłuchania podawała, że „nie widziała na tym ciemnym odcinku znaków”. Za nieprzekonujące też uznał jej tłumaczenie, że znaki drogowe były „zaklejone przez śnieg”. Podniósł, że takie twierdzenie nie zostało wykazane, a gdyby nawet było prawdziwe, tym bardziej obligowałoby skarżącą do zachowania szczególnej ostrożności.

Według oceny Sądu drugiej instancji, nawet częściowego uwzględnienia apelacji nie uzasadniał zarzut naruszenia przez Sąd Okręgowy art. 362 k.c. przez niezastosowanie tego przepisu, jako podstawy przypisania Skarbowi Państwa częściowej winy za skutki wypadku doznane przez powódkę; skarżąca pominęła bowiem, że wskazany przepis odnosi się do przyczynienia się poszkodowanego i pozwala na miarkowanie odszkodowania w sposób uwzględniający winę poszkodowanego, nie daje natomiast podstawy pociągnięcia do odpowiedzialności

deliktowej podmiotu, któremu nie można przypisać sprawstwa deliktu (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 listopada 2009 r., IV CSK 241/09, LEX nr 677896).

Powódka w skardze kasacyjnej w ramach podstawy naruszenia prawa procesowego mającego wpływ na wynik sprawy, zarzuciła obrazę: art. 328 § 2 k.p.c. w zw. z art. 244 § 1 k.p.c. w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. oraz art. 378 § 1 k.p.c., przez sporządzenie uzasadnienia wyroku, które nie zawiera motywów w odniesieniu do stwierdzenia, że dokumenty: notatka z dnia 23 lipca 2010 roku, fragment graficzny drogi, pismo do J. C. z dnia 28 września 2010 r. są dokumentami urzędowymi w rozumieniu art. 244 § 1 k.p.c. i korzystają z domniemania zgodności z rzeczywistym stanem rzeczy, a nie są dokumentami prywatnymi oraz uzasadnienia faktycznego w odniesieniu do innych dowodów, na których oparł się Sąd, ustalając istnienie znaku ostrzegającego o koleinach na 428 km. i 650 m. przed miejscem wypadku, co w konsekwencji doprowadziło do nierozpatrzenia istoty sprawy i pominięcia zarzutu zawartego w pkt. 2.8. apelacji; art. 378 § 1 k.p.c. przez nierozpoznanie znacznej części zarzutów apelacyjnych (oznaczonych pkt: 2.2, 2.9, 2.3, 2.5, 2.1, pkt1, pkt 4.); art. 328 § 2 k.p.c. w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. przez nieuzasadnienie jednoznacznego stwierdzenia, że powódka była zobowiązana do zachowania szczególnej ostrożności; art. 328 § 2 k.p.c. w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. poprzez niesporządzenie motywów w odniesieniu do prawnego znaczenia ustawienia znaków ostrzegających o koleinach i obowiązków wynikających z tego faktu dla powódki.

Z kolei, według skarżącej, naruszenie przez Sąd Apelacyjny prawa materialnego nastąpiło w wyniku obrazę: art. 19 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym przez niewłaściwą wykładnię, tj. uznanie, że przepis ten nakładał na powódkę obowiązek „zachowania szczególnej ostrożności”, oraz niewłaściwe jego zastosowanie do ustalonego stanu faktycznego, z którego nie wynika na czym konkretnie miało polegać niezachowanie przez powódkę szczególnej ostrożności i postawienie poszkodowanej zarzutu nadmiernej prędkości, choć w uzasadnieniu nie została ona ustalona, art. 415 k.c. w zw. z art. 20 pkt. 10 i 11 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych przez ich niewłaściwe zastosowanie oraz § 165 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych,

jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie w zw. z art. 7 ust. 2 pkt 2 w zw. z art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy prawo budowlane przez ich niezastosowanie i uznanie, że pomimo, iż droga na podstawie Systemu Oceny Nawierzchni prowadzonego przez pozwaną od 2001 r. była zakwalifikowana do kategorii D (poziom krytyczny, wymagany natychmiastowy remont), to nie stanowiło to bezprawnego zaniechania pozwanego; art. 361 § 1 k.c. przez jego niewłaściwą wykładnię, czyli uznanie, że adekwatny związek przyczynowy zachodzi wtedy, gdy dany skutek następuje w zdecydowanej większości zdarzeń i wymaga odnotowania możliwie największego prawdopodobieństwa powtarzalnego występowania takiej prawidłowości, a także niewłaściwe zastosowanie w ustalonym stanie faktycznym, tj. przyjęcie, że adekwatną przyczyną wypadku było zachowanie powódki w sytuacji, w której Sąd nie dokonał żadnych ustaleń faktycznych dotyczących jej zachowania; oraz z ostrożności procesowej art. 361 k.c. w zw. z 362 k.c. przez ich niezastosowanie i zaniechanie uznania, że pozwany przyczynił się do szkody w 2/3, a powódka w 1/3.

W konkluzji wniosła o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy Sądowi Apelacyjnemu do ponownego rozpoznania, ewentualnie o uchylenie wyroku w zaskarżonej części i orzeczenie, że pozwani ponoszą odpowiedzialność za szkodę w 2/3, a powódka w 1/3.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Sprawa na przedsądzie została zakwalifikowana do rozpoznania na posiedzeniu niejawnym, gdyż pomimo wniosku o skierowanie jej na rozprawę, skarżąca nie odwołała się do występowania żadnego zagadnienia prawnego (art. 398¹¹ § 1 k.p.c.).

Na wstępie należy podkreślić, że w znacznej części uzasadnienie zarzutów kasacyjnych opiera się na kwestionowaniu przez skarżącą ustaleń faktycznych co jest zabiegiem bezskutecznym (por. np. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 25 marca 1999 r., III CKN 206/98, OSNC 1999, nr 10, poz. 183). Innymi słowy, każdy zarzut skargi kasacyjnej, który ma na celu polemikę z ustaleniami faktycznymi sądu drugiej instancji, chociażby pod pozorem błędnej wykładni lub niewłaściwego zastosowania określonych przepisów prawa jest niedopuszczalny (art. 398³ § 3 k.p.c.; por. np. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 stycznia 2012 r., II UK 108/11,

LEX nr 11303400). Z tego względu, Sąd Najwyższy w tym zakresie jest zwolniony od ich rozpoznawania i oczywiście nie mogły one prowadzić do wzruszenia zaskarżonego wyroku.

W judykaturze trafnie zwrócono uwagę, że uzasadnienie wyroku – określane w treści normatywnej w art. 324 § 1 k.p.c. jako zasadnicze powody rozstrzygnięcia powstaje już w czasie narady. Sporządzenie uzasadnienia na piśmie (art. 328 § 1 k.p.c.) oraz jego podpisanie (art. 330 k.p.c.) są wprawdzie czynnościami następczymi, ale stanowiącymi tylko utrwalenie motywów uzgodnionych w toku narady. Innymi słowy, stanowi ono intelektualne prawne podłoże decyzji sądowej, a istnieje już w chwili jej podejmowania, aby następnie - przez jej spisanie podlegać ujawnieniu i formalnoprawnej materializacji, stając się w ten sposób aktem jurysdykcyjnym (por. uzasadnienie uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 24 maja 2012 r., III CZP 77/11, OSNC 2012, nr 11, poz. 123 i postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 22 maja 2013 r., III CSK 293/12, OSNCP 2013, nr 12, poz. 148). Z tego już względu uchybienie przez sąd drugiej instancji treści art. 328 § 2 w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. przez sporządzenie uzasadnienia nie odpowiadającego wymaganiom, jakie stawia wymieniony przepis, może wyjątkowo wypełniać podstawę kasacyjną przewidzianą w art. 398³ § 1 pkt 2 k.p.c. (por. np. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 5 września 2012 r., IV CSK 76/12, LEX nr 1229815).

W orzecnictwie utrwalony jest jednak pogląd, że obraza art. 328 § 2 k.p.c. w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. może stanowić uzasadnioną podstawę skargi kasacyjnej wtedy, gdy uzasadnienie zaskarżonego wyroku nie zawiera wszystkich koniecznych elementów, bądź zawiera tak kardynalne braki, które uniemożliwiają kontrolę kasacyjną (por. np. orzeczenia Sądu Najwyższego z dnia 8 października 1997 r., I CKN 312/97, z 19 lutego 2002 r., IV CKN 718/00, z dnia 18 marca 2003 r., IV CKN 11862/00, z dnia 20 lutego 2003 r., I CKN 65/01, z dnia 22 maja 2003 r., II CKN 121/01, niepublikowane i z dnia 10 listopada 1998 r., III CKN 792/98, OSNC 1999, nr 4, poz. 83).

Dodać należy, że artykuł 328 § 2 k.p.c. ma odpowiednie zastosowanie w postępowaniu apelacyjnym przez odesłanie zawarte w art. 391 § 1 k.p.c. Zakres tego zastosowania zależy od rodzaju wydanego orzeczenia, oraz od czynności

procesowych podjętych przez sąd odwoławczy, wynikających z zarzutów apelacyjnych, limitowanych granicami kognicji sądu drugiej instancji. Jeżeli sąd odwoławczy, oddał apelację i orzeka na podstawie materiału zgromadzonego w postępowaniu w pierwszej instancji nie musi powtarzać dokonanych ustaleń, gdyż może wtedy stwierdzić, że przyjmuje je za własne, oraz wystarczy wówczas wskazanie jako podstawy orzeczenia art. 385 k.p.c. (por. np. orzeczenia Sądu Najwyższego z dnia 13 grudnia 1935 r., C III 680/34. Zb. Urz. 1936, poz. 379, z dnia 14 lutego 1938, r. C II 2172/37 Przegląd Sądowy 1938, poz. 380 i z dnia 10 listopada 1998 r., III CKN 792/98, OSNC 1999, nr 4, poz. 83).

Skoro więc Sąd Apelacyjny oddalił apelację powódki, to nie był zobligowany do powtarzania dokonanych ustaleń, niemniej apelacja została oparta między innymi na sprzeczności istotnych ustaleń sądu z treścią zebranego w sprawie materiału dowodowego, lukach w dokonaniu istotnych ustaleń oraz nierozpoznanie przez Sąd drugiej instancji wielu zarzutów apelacyjnych i w rezultacie zarzut obrazy art. 328 § 2 w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. powiązany został z naruszeniem art. 378 k.p.c.

W tym stanie rzeczy, choć więc uzasadnienie zaskarżonego wyroku zawiera także wszystkie konieczne elementy, należało rozważyć, czy nie posiada braków uniemożliwiających kontrolę kasacyjną. Taki brak mógłby jednak stanowić istotne naruszenie art. 378 k.p.c., tylko wtedy gdyby uchybienie to mogło wywrzeć wpływ na wynik sprawy (por. postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 10 lutego 1997 r., I CKN 57/96, OSNC 1997, nr 6-7, poz. 82). Zawarty w pkt. 2.2 apelacji zarzut dotyczył dokonania ustalenia, że powódka wjechała na przeciwny pas drogi podczas, gdy w rzeczywistości jej „samochodem osobowym zaczęło rzucać a nawet się obrócić”. Choć zostały powołane konkretne dowody wskazujące na nieprawidłowość tego ustalenia, zarzut ten nie mógł być skuteczny już z tego względu, że został wbrew stanowisku skarżącego rozpoznany (por. s. 28 uzasadnienia). Inną kwestią jest trafność tego wyводу Sądu Apelacyjnego, niemniej takie uchybienie sądu nie stanowi naruszenia ani art. 328 § 2, ani art. 378 k.p.c.

Sąd drugiej instancji ustalił umiejscowienie drugiego znaku ostrzegawczego o koleinach na 434 km 894 m. drogi krajowej znaku ostrzegawczego o koleinach,

a więc około 106 m przed miejscem wypadku. Oczywiście, tym ustaleniem Sąd Najwyższy był związany (art. 398¹³ § 2 k.p.c.). Zaniechanie tego ustalenia przez Sąd Okręgowy nie wykluczało jego dokonania przez Sąd Apelacyjny, który jest także sądem merytorycznym w polskim systemie apelacji pełnej. Nie był więc także uzasadniony zarzut sprecyzowany w punkcie 2b skargi kasacyjnej.

Przy tej okazji należy podnieść, że skarżąca zakwestionowała także ustalenie dokonane już przez Sąd pierwszej instancji i zaaprobowane przez Sąd Apelacyjny, że pierwszy znak ostrzegawczy o koleinach na przestrzeni 10 km był umiejscowiony na 428 km i 650 m. Zawarty jednak w apelacji (pkt 12.8) zarzut co do tego ustalenia w pierwszej kolejności zakwestionował jego dokonanie na podstawie dowodów przeprowadzonych z przekroczeniem zasad prekluzji dowodowej tj. z naruszeniem obowiązującego wtedy art. 207 § 3 k.p.c. w zw. z art. 162 k.p.c. (wyrok Sądu Okręgowego zapadł przed dniem 3 maja 2012 r.; por. art. 1 pkt 27 i art. 9 ustawy z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy – Kodeks postępowania cywilnego oraz niektórych innych ustaw, Dz.U. Nr 233, poz.1381). Sąd Apelacyjny rozpoznał go jednak w tym zakresie trafnie, wykazując że potrzeba ich zgłoszenia nastąpiła dopiero w wyniku przeprowadzenia dowodu z opinii Instytutu Ekspertyz Sądowych.

Niemniej, trzeba zgodzić się ze stanowiskiem zawartym w skardze, że w apelacji powódka zaprzeczyła mocy dowodowej: notatki służbowej z dnia 23 lipca 2010 r, odpisu projektu organizacji ruchu, oraz wyjaśnieniu Zastępcy Dyrektora Oddziału GDDKiA adresowanemu do inż. J. C. z dnia 28 września 2010 r., co do lokalizacji spornego znaku ostrzegawczego. Wskazała, że pierwszy i trzeci z nich są dokumentami prywatnymi oraz iż drugi jest tylko niepodpisanym fragmentem oryginału dokumentu, potwierdzonym za zgodność z oryginałem. Z kolei Sąd Apelacyjny ocenił, że dokumenty te zostały sporządzone w przepisanej formie oraz w zakresie działania powołanej w nich jednostki organizacyjnej Skarbu Państwa i w związku z tym stanowią dokumenty urzędowe w rozumieniu art. 244 k.p.c., a w rezultacie korzystają z domniemania zgodności z rzeczywistym stanem rzeczy. Natomiast w skardze kasacyjnej, w tej materii skarżąca zarzuciła, że są to dokumenty prywatne. Podniosła też, że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nie jest organem państwowym o którym mowa w art. 244 § 1 k.p.c.

Organem jest bowiem jej Generalny Dyrektor, a Generalna Dyrekcja jest jedynie jego jednostką pomocniczą i jako taka nie może sporządzać dokumentów urzędowych.

Jednak, nawet założenie, że były to dokumenty prywatne, nie oznacza, iż zarzut ten był skuteczny, gdyż skarżąca nie wykazała jakoby ewentualne naruszenie art. 244 § 1 k.p.c. mogło w tym wypadku wywrzeć wpływ na wynik sprawy. Po pierwsze bowiem, kwestionowane ustalenie zostało dokonane także na podstawie innych dowodów, w tym osobowych, a świadkowie mogą przedstawiać zarówno wiadomości bezpośrednie, ale także i pośrednie. Po wtóre zaprzeczenie prawdziwości dokumentu prywatnego złożonego przez jedną ze stron procesu przenosi na stronę zaprzeczającą ciężar wykazania, że przedstawiony dokument prywatny nie jest prawdziwy (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 września 2007 r., I PK 112/07, OSNP 2008, nr 19-20, poz. 288). Przede wszystkim jednak, także dokument prywatny jest środkiem dowodowym przydatnym w dowodzeniu. Dowód z dokumentu prywatnego jest bowiem samodzielnym środkiem dowodowym, którego moc sąd ocenia według zasad określonych w art. 233 § 1 k.p.c. (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 30 czerwca 2004 r., IV CK 474/03, OSNC 2005, nr 6 poz. 113). Poza tym, pozwana byłaby zobowiązana do przedłożenia oryginału projektu organizacji ruchu dopiero na żądanie powódki (art. 129 § 1 k.p.c. por. także art. 250 § 1 i 2 k.p.c.).

Trzeba jednak zgodzić się że skarżącą (zarzuty zawarte w pkt 2c, d i e skargi kasacyjnej), że uzasadnienia Sądów obydwu instancji dotknięte są poważnym brakiem zaniechania dokonania ustaleń co do szybkości z jaką poruszała się powódka bezpośrednio przed wypadkiem, a w rezultacie w jakim zakresie była to prędkość niebezpieczna (zarzuty zawarte w pkt 2.3 i 2.5 apelacji), głębokości kolein w miejscu wypadku (zarzut z pkt 2.4 apelacji), a także ustalenia faktów pozwalających przyjąć istnienie adekwatnego związku przyczynowego pomiędzy występującymi na drodze koleinami, oraz innymi działaniami pozwanego Skarbu Państwa – Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, a wypadkiem jaki miał miejsce w dniu 23 lutego 2004 r. z udziałem powódki (zarzuty zawarte w pkt. I. 2h oraz I.3 i 4 skargi kasacyjnej). Jest to wada konstrukcyjna uzasadnień orzeczeń Sądów obydwu instancji. Zamiast bowiem w podstawie faktycznej tych wyroków

stwierdzić jakie w tej materii były fakty i następnie w ramach oceny dowodów wskazać na jakich w tym zakresie oparł się dowodach i czemu odmiennym dowodom odmówił wiarygodności, kwestie te zostały przeniesione, bądź do części tych uzasadnień zawierających ocenę zebranego w sprawie materiału dowodowego, bądź nawet do rozważań prawnych. Z tego powodu zarówno uzasadnienie Sądu pierwszej instancji, jak i drugiej instancji jest nie tylko „nieczytelne”, ale przede wszystkim uniemożliwia odparcie także zarzutu naruszenia art. 361 i 362 k.c.

Oczywiście, w każdej sprawie przedstawionej sądowi do rozstrzygnięcia rzeczą tego organu jest dokonanie, na podstawie przeprowadzonych dowodów oraz przy zastosowaniu domniemań faktycznych (art. 231 k.p.c.) ustaleń niezbędnych do zastosowania prawa materialnego (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 października 2003 r., III CK 22/02, LEX nr 148670). Poza tym, pominięcie przez Sąd Apelacyjny rozważenia kwestii związku przyczynowego w płaszczyźnie mogącego wchodzić w rachubę domniemania faktycznego, stanowi uchybienie unormowaniu zawartemu w art. 231 w zw. z art. 382 k.p.c., które mogło mieć wpływ na wynik sprawy (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 23 lipca 2004 r. III CK 71/03, LEX nr 174147). Oczywiście, domniemanie faktyczne wchodzi w rachubę tylko w razie braku dowodów bezpośrednich. Fakt domniemany nie wymaga dowodu, natomiast twierdzenia i dowodzenia wymagają fakty składające się na podstawę faktyczną domniemania. Domniemanie faktyczne powinno być zgodne z zasadami logiki i doświadczenia życiowego (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 lipca 2010 r. II CSK 119/10, LEX nr 603161).

Niewątpliwie, w większości wypadków drogowych nie można ustalić dokładnej prędkości poruszających się pojazdów, co nie oznacza że nie można określić szybkości przybliżonej, a ta już pozwala wskazać biegłym, czy był to czynnik, który spowodował kolizję. Biegły J. J. opierając się na osobowych źródłach dowodowych, które nie były w dużym stopniu rozbieżne, oraz na stopniu uszkodzenia samochodu, wyliczył prędkość bezpośrednio przed zderzeniem (a więc po wyrzuceniu hondy na przeciwny pas ruchu i obróceniu) na około 15 km na godzinę (str. 17 i 19 opinii). Po analizie materiału dowodowego przyjął też, że średnia prędkość przed wypadkiem samochodu Honda wynosiła 45 km na

godzinę. Poza tym pośrednio, nawet mniejsza prędkość tego pojazdu (42,16 km na godzinę) wynikała z analizy zaświadczenia Banku Handlowego z dnia 23 listopada 2007 r. wskazującego na daty i godziny transakcji kartą kredytową powódki dołączonego do pisma procesowego powódki z dnia 28 listopada 2007 r. Nie można było więc nawet, w ramach elementu uzasadnienia dotyczącego oceny dowodów twierdzić, jak uczynił to sąd Apelacyjny, że biegłemu J. J. nie udało się ustalić prędkości pojazdu powódki przed wypadkiem.

Sądy *meriti* nie poczyniły także szczegółowych ustaleń co do stanu drogi w miejscu wypadku, w szczególności co do głębokości kolein. W podstawie faktycznej zaskarżonych przez powódkę wyroków powinien być przedstawiony ten stan z powołaniem się na dowody wymienione w pkt 2.4 apelacji. Istnienie kolein w miejscu wypadku wynikało już z umiejscowienia na drodze dwóch znaków ostrzegawczych. Potwierdził istnienie dużych kolein na drodze przesłuchany w charakterze świadka kierowca TIRA, który uczestniczył w zdarzeniu. Także, z dalszych powołanych tam dowodów wynika, że koleiny miały charakter ciągły, a w okolicach miejsca zdarzenia były głębokie, skoro, jak zeznał policjant sporządzający szkic z miejsca wypadku „droga była w kiepskim stanie... . Na pierwszy rzut oka widoczne były koleiny” a zmierzona ich głębokość w toku oględzin wynosiła 3 cm. Nieustalenie więc ze względu na brak śladów, precyzyjnego miejsca zderzenia się pojazdów (biegli Instytutu określili, że doszło do tego najprawdopodobniej na wysokości słupka SPO), w tych okolicznościach nie mogło świadczyć o braku w rejonie miejsca wypadku głębokich kolein.

Trafnie w skardze kasacyjnej podniesiono, że skoro Sądy *meriti* ustaliły, że na tej drodze o koleinach sygnalizowały dwa znaki ostrzegawcze, przy czym pierwszy z nich informował o koleinach na odcinku 10 km, drugi zaś bezpośrednio w miejscu przed wypadkiem, to taki stan rzeczy Sąd Apelacyjny powinien był poddać dodatkowej analizie. Dodać należy, że na podstawie informacji Centralnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad eksperci Instytutu przyjęli, że znak ostrzegawczy A-30 z tabliczką koleiny ustawiony był na około 110 m. przed miejscem wypadku. Podnieśli, że brak było informacji o przyczynach jego usytuowania za skrzyżowaniem. Wskazali też, że jeżeli na odcinku drogi przed tym znakiem, nie było znaków ostrzegawczych o koleinach, które występowały na

jezdni, to nie można wykluczyć, że lokalny zły stan nawierzchni za znakiem uzasadniał jego lokalizację w tym miejscu. Analizując potencjalne zachowanie pokrzywdzonej, przez pryzmat ostrożnego kierowcy, doszli do wniosku, uwzględniając warunki atmosferyczne, tj. opady śniegu, porę nocną i warunki ograniczonej widoczności w światłach mijania, że poszkodowana mogła dostrzec znak ostrzegawczy z odległości 20 m. Uwzględniając z kolei czas reakcji kierowcy i zakładając szybkość kierującej za materiałem osobowym 50 km na godzinę, nie wykluczyli, że samochód honda w wyniku wjechania na koleinę na śliskiej nawierzchni utracił stateczność kierunkową. Zauważyli, że zjazd ku prawej krawędzi jezdni, kierująca mogła wykonać z powodu nadjeżdżającego z przeciwka samochodu ciężarowego. Wskazali, że z tej sekwencji zdarzeń może wynikać, że pomimo znajdowania się znaku ostrzegawczego o koleinach kierująca samochodem honda, reagując właściwie mogła na skutek kolein utracić panowanie nad pojazdem.

Opinia uzupełniająca instytutu – wbrew stanowisku Sądu Apelacyjnego – nie wyklucza analizy przyczyn wypadku drogowego określonych w punkcie czwartym opinii podstawowej. W opinii uzupełniającej eksperci Instytutu odpowiadali bowiem na pierwsze pytanie, które zakładało, że nie było znaku ostrzegawczego na 434 km i 896 m. Z kolei trzecie dotyczyło istnienia znaku ostrzegawczego o koleinach na 428 km i 650 m przy założeniu, że go nie było na 434 km i 896 m.

Jeżeli więc, jak wynika z wiążących Sąd Najwyższy ustaleń na drodze nr 12 były zlokalizowane obydwa te znaki, to logika i doświadczenie wskazuje na to, że ten drugi na skutek pogłębienia się na drodze kolein miał sygnalizować lokalne dalsze istotne pogorszenie się nawierzchni drogi w stosunku do stanu na wcześniejszym kilkukilometrowym odcinku drogi. Powódka poruszając się po drodze z koleinami przez około 7 km z prędkością dostosowaną do takiej nawierzchni, warunków nocnych oraz opadów śniegu po drugim znaku ostrzegawczym wjechała na odcinek, gdzie napotkała „lokalne istotne pogorszenie stanu powierzchni”. Powinna więc zmniejszyć szybkość pojazdu, dostosowując jego prędkość do zmienionych pogorszeniem się stanu drogi warunków poruszania się, czego nie dokonała, bo znaku nie zauważyła.

Należało jednak ocenić, stosując miernik obiektywny także „udział” w tym zdarzeniu pozwanego Skarbu Państwa GDDKiA, odpowiedzialnego za zły stan nieremontowanej bezpośrednio po zaliczeniu jej do kategorii D drogi krajowej nr 12. Poza tym, na zarządcy drogi ciąży ogólny obowiązek polegający na zapewnieniu bezpieczeństwa użytkownikowi drogi publicznej. Na terenie niezabudowanym znaki ostrzegawcze powinny się znajdować w odległości 150-300 m. od miejsca niebezpiecznego, tymczasem znak ten został umiejscowiony nieprawidłowo w odległości 106 m. od takiego miejsca, co nie umknęło uwagi biegłych Instytutu. Z tego powodu ostrzeżenie o dalszym lokalnym pogorszeniu się stanu drogi ze względu na pogłębienie kolein było zbyt późne i w rezultacie gdyby nawet skarżąca zauważyła znak i podjęła właściwe czynności obronne, mogła nie mieć fizycznych możliwości dostosowania parametrów ruchu samochodu do zmiany stanu nawierzchni. Była to też przyczyna sprawcza wypadku pozostająca w adekwatnym związku przyczynowym z jego zaistnieniem. Współsprawcami zatem jego zaistnienia była zarówno powódka, jak i pozwany Skarb Państwa.

Skoro więc w zasygnalizowanym zakresie uzasadniona okazała się podstawa kasacyjna naruszenia prawa procesowego, to Sąd Najwyższy był zwolniony od rozważania zarzutów materialnych. Skuteczne bowiem ich zgłoszenie wchodzi w rachubę wtedy, gdy ustalony stan faktyczny, nie budzi zastrzeżeń (por. np. orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 26 marca 1997 r., II CKN 60/97, OSNC 1997, nr 9, poz. 128).

W tym stanie rzeczy, na podstawie art. 398¹⁵ § 1 k.p.c. należało orzec jak w sentencji.