



Sygn. akt II CSKP 142/21

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 7 października 2021 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Dariusz Dończyk (przewodniczący)

SSN Paweł Grzegorzczuk

SSN Marian Kocon (sprawozdawca)

w sprawie z powództwa A.B. i K.B.

przeciwko Skarbowi Państwa - Nadleśnictwu [...], Dyrektorowi Generalnemu Dróg Krajowych i Autostrad w W.

z udziałem interwenienta ubocznego po stronie pozwanej [...] Towarzystwa Ubezpieczeń Spółki Akcyjnej [...] z siedzibą w W.

o zadośćuczynienie i odszkodowanie,

po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym

w Izbie Cywilnej w dniu 7 października 2021 r.,

skargi kasacyjnej strony pozwanej

od wyroku Sądu Apelacyjnego w [...]

z dnia 18 czerwca 2019 r., sygn. akt I ACa [...],

uchyla zaskarżony wyrok w pkt I (pierwszym) z wyłączeniem pkt 2 (drugiego: "oddala powództwo w pozostałej części"), w pkt III (trzecim), i w tym zakresie przekazuje sprawę Sądowi Apelacyjnemu w [...] do ponownego rozpoznania oraz orzeczenia o kosztach postępowania kasacyjnego.

UZASADNIENIE

Wyrokiem z dnia 18 czerwca 2019 r. Sąd Apelacyjny w (...) zmienił wyrok Sądu Okręgowego w S. z dnia 5 kwietnia 2018 r. m.in. poprzez zasądzenie od Skarbu Państwa – Nadleśnictwa (...) i Dyrektora Generalnego Dróg Krajowych i Autostrad w W. na rzecz powódki A.B. kwoty 100000 zł tytułem zadośćuczynienia, kwoty 30000 zł tytułem odszkodowania, kwoty 15 430 zł tytułem kosztów pochówku oraz na rzecz powoda K.B. kwoty 100000 zł tytułem zadośćuczynienia i kwoty 30000 zł tytułem odszkodowania.

W sprawie ustalono, że w dniu 12 lipca 2011 r. w miejscowości Z.J.B., mąż i ojciec powodów, jadąc z prędkością około 100 km/h motorem marki S. na prostym odcinku drogi biegnącej przez las, wyprzedzając samochód, uderzył w wybiegające z lasu zwierzę kopytne (najprawdopodobniej daniela) ostatnie ze stada przebiegającego przez jezdnię, przez co stracił panowanie nad pojazdem i uderzył w prawidłowo jadący z przeciwka pojazd marki H.. J.B. zmarł na miejscu zdarzenia wskutek odniesionych obrażeń.

Przyczyną wtargnięcia zwierzęcia biorącego udział w wypadku było odbywanie migracji pomiędzy płatami siedliska.

Droga krajowa nr (...) na wysokości miejscowości Z. znajduje się w zarządzie Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w W.. Przebiega wzdłuż południowo – zachodniej granicy R., tworzącego okręg łowiecki numer (...). Ośrodek Hodowli Zwierzyny numer (...) jest w zarządzie pozwanego Skarbu Państwa – Nadleśnictwa (...).

Do wypadku doszło poza obszarem zabudowanym, na 63,2 kilometrze drogi, w porze dziennej, przy słonecznej pogodzie. Temperatura powietrza wynosiła 25° C, a przy gruncie 24° C. Odcinek drogi, na którym doszło do wypadku, był płaski i prosty. Jezdnia miała asfaltową nawierzchnię o szerokości 6,0 metra, była sucha i czysta. Na jezdni występowały koleiny o głębokości 2 centymetrów.

Na prawym poboczu drogi nr [...] na zachód od słupka hektometrowego [...] były ustawione znaki A-18b „dzikie zwierzęta”, A - 30 „inne niebezpieczeństwa” wraz z tablicą znaków drogowych T-13 wskazującą odcinek, na którym występują

koleiny oraz tablica ostrzegająca o dzikich zwierzętach ustawiona przez Nadleśnictwo (...).

Ze względu na natężenie ruchu pojazdów i przecinanie się drogi numer (...) z korytarzem ekologicznym oraz usytuowaniem w sąsiedztwie rezerwatu przyrody Ośrodka Hodowli Zwierzyny, zagrożenie kolizjami z udziałem ssaków kopytnych na tym odcinku drogi jest wysokie. Na odcinku od 60 kilometra do 65 kilometra w latach 2010 r. - 2016 r. doszło do 38 zdarzeń drogowych z udziałem zwierząt. Na całym odcinku drogi krajowej nr (...) pomiędzy P. a U. w okresie od 2006 r. do 2017 r. doszło do 77 zdarzeń drogowych, których przyczyną było najechanie na zwierzę.

Na gruncie tych ustaleń Sąd Apelacyjny uznał, że za skutki zdarzenia z dnia 12 lipca 2011 r. odpowiedzialność ponosi Skarb Państwa - Dyrektor Generalny Dróg Krajowych i Autostrad w W. na podstawie art. 415 k.c. oraz Skarb Państwa - Nadleśnictwo (...) na podstawie art. 417 § 1 k.c. w związku z art. 11 ust. 2 pkt. 8 ustawy z dnia 13 października 1995 r. - Prawo łowieckie (jedn. tekst: Dz. U. 2020, poz. 1683, dalej: „prawo łowieckie”). Sąd Apelacyjny uznał, że do naruszenia tych przepisów doszło przez zaniechanie pozwanego Skarbu Państwa ustawienia w odpowiednim miejscu znaku B- 33 „ograniczenie prędkości”.

Skarga kasacyjna pozwanego Skarbu Państwa od wyroku Sądu Apelacyjnego w zakresie uwzględniającym powództwo (pkt I z wyłączeniem pkt 2) oraz pkt III – oparta na obu podstawach z art. 398³ k.p.c. - zawiera zarzut naruszenia przepisów kodeksu cywilnego art. 415, 355 § 2, 417 § 1, 361 § 1, 362, 446 § 3, 481, 363 § 2 k.c., art. 11 ust. 2 pkt 8 prawa łowieckiego oraz art. 321 § 1 w zw. z art. 391 § 1 i 378 § 1 k.p.c., art. 232 § 2 w zw. z art. 278 § 1 w zw. z art. 278 § 1, 391 § 2 i 286 § 1 k.p.c., a także art. 328 § 2 w zw. z art. 391 i 286 § 1 k.p.c., i zmierza do uchylenia tego wyroku w zaskarżonym zakresie oraz przekazania sprawy w tym zakresie do ponownego rozpoznania.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Istota zarzutów skargi kasacyjnej sprowadza się do twierdzenia, że Sąd Apelacyjny z naruszeniem art. 415 k.c. w odniesieniu do Skarbu Państwa -

Dyrektora Generalnego Dróg Krajowych i Autostrad w W. oraz art. 417 k.c. w odniesieniu do Skarbu Państwa - Nadleśnictwa (...) przyjął odpowiedzialność Skarbu Państwa za skutki zdarzenia z dnia 12 lipca 2011 r. pomimo prawidłowego usadowienia znaku drogowego A-I8b, tj. „zwierzęta dzikie”, a także znaku A - 30 „inne niebezpieczeństwa” wraz z tablicą znaków drogowych T-13 wskazującą odcinek, na którym występują koleiny oraz tablicą ostrzegającą o dzikich zwierzętach ustawioną przez Nadleśnictwo (...). W ocenie skarżącego, nie znajduje uzasadnienia stanowisko Sądu Apelacyjnego, że doszło do uchybienia w sferze nałożonych na zarządcę drogi obowiązków, wynikających z ustawy o drogach publicznych i doprecyzowanych w aktach wykonawczych do tej ustawy. W szczególności, że do zdarzenia doszło na obszarze uzasadniającym ustawienie także znaku B-33.

Godzi się zauważyć, że w polskim systemie prawnym brak jest kompleksowej, oddzielnej regulacji dotyczącej sytuacji prawnej zwierząt dzikich oraz związanej z nią kwestii odpowiedzialności odszkodowawczej. Tym samym w razie wyrządzenia szkody pozostającej w związku z zachowaniem zwierzyny dzikiej jest konieczne ustalenie podmiotu zobowiązanego do naprawienia szkody oraz reżimu odpowiedzialności tego podmiotu, wpisującej się w kanon: bądź 1) odpowiedzialności deliktowej, przewidzianej w kodeksie cywilnym (w szczególności na podstawie art. 415 lub 417 k.c.) bądź też 2) na podstawie norm o charakterze *lex specialis*, wskazanych w ustawie prawo łowieckie (wyznaczonej przez art. 46-50) oraz ustawie o ochronie przyrody (jedn. tekst: Dz.U. z 2021 r., poz. 1098 - art. 126).

Zawężając zagadnienie do odpowiedzialności zarządcy drogi za szkody wyrządzone przy udziale zwierząt dzikich, podlegającej regulacji kodeksowej, istotne jest ustalenie, czy dane uchybienie w sferze nałożonych na zarządcę drogi obowiązków, wynikających z ustawy o drogach publicznych i doprecyzowanych w aktach wykonawczych do tej ustawy, stanowi wykonywanie władzy publicznej kształtującej sytuację prawną jednostki i mieści się w ramach tak pojmowanego imperium, czy też jednak jest to wyraz dominium, rozumianego jako działalność o charakterze niewładczym, mającej na celu sprawowanie funkcji gospodarczo-organizacyjnej. Dokonanie procesu dyferencjacji w powyższym

zakresie jest istotne z uwagi na różniące się przesłanki materialnoprawne odpowiedzialności, ukonstytuowane w art. 415 k.c. oraz w art. 417 k.c. Obie podstawy prawne są od siebie niezależne, co prowadzi do wniosku, że nie mogą pozostawać w zbiegu.

W orzecznictwie utrwalony jest pogląd, że zaniechanie usadowienia znaku drogowego A-18b, tj. „zwierzęta dzikie”, w miejscu, w którym jego ulokowanie byłoby zasadne, stanowi niedopełnienie ciążącego na zarządcy obowiązku. Prowadzi to do niezachowania ostrożności przez prowadzącego pojazd mechaniczny, a w konsekwencji zderzenia się ze zwierzęciem wolno żyjącym, i wyrządzenia szkody. Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 19 kwietnia 1974 r., II CR 157/74 (nie publ.) uznał, iż Skarb Państwa nie ponosi odpowiedzialności w przypadku zderzenia zwierzyny z pojazdem, o ile do zdarzenia nie doszło na obszarze uzasadniającym ustawienie ostrzegającego znaku drogowego. *A contrario*, odpowiedzialność Skarbu Państwa - jego jednostki organizacyjnej będącej zarządcą drogi, uaktywnia się dopiero w przypadku zajścia szkody na obszarach cechujących się występowaniem zwierząt w stanie wolnym, przy czym warunkiem *sine qua non* jest wykazanie związku przyczynowego.

Obowiązek umieszczenia przez zarządcę drogi znaku drogowego wynika z ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (jedn. tekst: Dz.U. 2021 r., poz. 450) oraz 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 umieszczania na drogach (jedn. tekst: Dz.U. 2019 r., poz. 2311).

Nie budzi wątpliwości, że na odcinku drogi, na którym doszło do zdarzenia, prawidłowo był ustawiony znak A-18b „dzikie zwierzęta”. Konkretyzację obowiązku ustawienia tego znaku zawiera załącznik numer 1 rozporządzenia, zgodnie z którym: „Znaki ostrzegawcze stosuje się nie tylko w miejscach, gdzie występuje niebezpieczeństwo stale, np. zakręt, zwężenie jezdni, stromy zjazd, ale również tam, gdzie występuje ono okresowo zależnie od okoliczności, pory dnia, roku itp. (przed skrzyżowaniami lub miejscami pojawiania się dzieci albo zwierząt na drodze)”. Ponadto znak A-18b stosuje się w miejscach,

w których następują migracje zwierząt dzikich. Ustalenie takiego miejsca jest możliwe na podstawie informacji służby leśnej o szlakach wędrówek dzikich zwierząt. Reasumując - znak ten nakazuje zachowanie szczególnej ostrożności kierującego pojazdem mechanicznym, a obowiązek umieszczenia znaku spoczywa na zarządcy drogi.

Skarżący, jak wskazano, kwestionuje stanowisko Sądu Apelacyjnego, że obowiązkiem zarządcy drogi było ustawienie oprócz znaku A-l8b także znaku ograniczającego ustawową prędkość.

Droga krajowa nr (...) dzieli kompleks leśny, będący siedliskiem ssaków kopytnych, zatem zwierzęta muszą przekraczać drogę dla korzystania z całego obszaru siedliskowego i przemieszczania się między płatami siedliska. W miejscu zdarzenia odnotowano aż pięć kolizji ze zwierzętami w latach 2010-2016. Punktowa koncentracja zdarzeń wskazuje na kolizje drogi ze stałymi, regularnie wykorzystywanymi szlakami migracji zwierząt. Szlaki te, w przypadku ssaków kopytnych, to zwykle wąskie pasy terenu (ścieżki), regularnie użytkowane przez lata, w przemieszczaniu się pomiędzy płatami siedliska. Ryzyko kolizji/wypadków w takich miejscach jest szczególnie wysokie, ze względu na częstą aktywność zwierząt oraz fakt ich ograniczonej czujności na zagrożenia, na stałych i sprawdzonych szlakach migrowania. W miejscach kolizji dróg ze szlakami migracji zalecane jest podejmowanie dodatkowych działań dla podwyższenia poziomu bezpieczeństwa użytkowników dróg oraz redukcji śmiertelności zwierząt.

Według wiążących Sąd Najwyższy ustaleń zagrożenie kolizjami z udziałem ssaków kopytnych na odcinku drogi nr (...), w miejscu zdarzenia, przecinającym kompleks leśny, wynikające z natężenia ruchu pojazdów oraz kolizji drogi z korytarzem ekologicznym i bezpośrednim sąsiedztwem z rezerwatem przyrody (z cennymi siedliskami fauny) i Ośrodkiem Hodowli Zwierzęcy, jest ponadprzeciętne.

Podkreślić bowiem trzeba, że w miejscu zdarzenia, na odcinku kolizji korytarza ekologicznego z drogą występuje wzmożona aktywność zwierząt i duża liczba prób przekraczania przez nie drogi w trakcie migracji dobowych i sezonowych oraz wędrówek i rozprzestrzeniania się osobników pomiędzy obszarami siedliskowymi.

Także dostępność w tym miejscu pokarmu (kompleks leśny w granicach Rezerwatu wyróżnia się pod tym względem w stosunku do innych obszarów leśnych w otoczeniu drogi) przyczynia się do wzmożonego ruchu zwierząt.

Kolejnym czynnikiem wpływającym na wyższą aktywność zwierząt na drodze w miejscu zdarzenia i wyższą liczbę kolizji z ich udziałem stanowi okoliczność, że przebiega ona wzdłuż kompleksu leśnego, w którym funkcjonuje Ośrodek Hodowli Zwierzyny należący do Nadleśnictwa (...), a w takich obszarach liczebność populacji gatunków łownych jest utrzymywana na wysokim poziomie, bo taki jest cel funkcjonowania tych obiektów.

Zgodnie z art. 21 ust. 3 prawa drogowego, organ zarządzający ruchem na drogach może zmniejszyć, za pomocą znaków drogowych, prędkość dopuszczalną pojazdów obowiązującą poza obszarem zabudowanym, jeżeli warunki bezpieczeństwa ruchu na drodze lub jej odcinku za tym przemawiają.

Zmiana ustawowej prędkości może nastąpić za pomocą pionowych znaków drogowych: B-33 "ograniczenie prędkości" (pkt 3.2.34. Załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.) i "strefa ograniczonej prędkości" (B-43). Znak B-33 oznacza zakaz przekroczenia prędkości określonej na znaku. Pod znakiem może być umieszczona tabliczka dodatkowa z symbolem pojazdu, do którego się on odnosi. Użycie tego znaku jest ściśle określone prawem. Można go umieszczać na drodze tylko wtedy, gdy warunki drogowe, otoczenie drogi lub oznakowanie ostrzegawcze i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego mogą niedostatecznie wskazywać kierowcom konieczność ograniczenia prędkości. Inaczej mówiąc, wymaga umieszczenia wszędzie tam, gdzie jej zmiana wyraźnie wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu – w takiej sytuacji jednak powinien być poprzedzony określonym znakiem ostrzegawczym, np. na drodze umieszczony jest znak "śliska jezdnia" (A-15), sygnalizujący zmianę nawierzchni jezdni pogarszającą warunki jazdy, wraz z tabliczką podającą rzeczywistą odległość od znaku ostrzegawczego do niebezpiecznego miejsca.

Nie budzi wątpliwości, że zarządca drogi przedsięwziął podstawowe środki mające na celu zabezpieczenie użytkowników drogi przed negatywnymi konsekwencjami aktywności dzikich zwierząt w miejscu zdarzenia, niemniej, zbyt

ograniczone w zakresie, co spowodowało ich niską skuteczność. Niepodobna bowiem uznać wdrożone działania za wystarczająco skuteczne, skoro po ich zastosowaniu nadal obserwowana była znaczna liczba zdarzeń ze zwierzętami, w tym zdarzeń kwalifikowanych jako wypadki. Inaczej mówiąc, te działania niedostatecznie wskazywały kierowcom konieczność ograniczenia prędkości. Zasadnie przeto Sąd Apelacyjny uznał, że dla podwyższenia poziomu bezpieczeństwa kierowców zachodziła potrzeba podjęcia działań związanych z wpływaniem na ich zachowanie co najmniej przez wprowadzenie odcinkowego ograniczenia prędkości jazdy w miejscach koncentracji kolizji i bezpośrednio przed nimi poprzez umieszczenie znaku B-33.

Istotne znaczenie ma dla oceny zarzutów kasacyjnych, zagadnienie kwalifikacji prawnej zdarzeń, polegających na nie podjęciu oznaczonych czynności przez zarządcę, jako zaniechania w rozumieniu przepisów mających stanowić źródło roszczeń odszkodowawczych. Sąd Apelacyjny uznał, że zaniechanie działania władzy publicznej obejmuje tylko te sytuacje, w których obowiązek określonego działania władzy publicznej jest ściśle oznaczony w przepisie prawa i można ustalić, na czym konkretnie miałyby polegać zachowanie organu władzy publicznej, aby do szkody nie doszło (tak też Sąd Najwyższy np. w wyrokach z dnia 26 marca 2003 r., II CKN 1374/00, nie publ. i z dnia 28 kwietnia 2005 r., III CK 367/04, Biul. SN 2005, Nr 7, poz. 14, uchwale z dnia 21 stycznia 2011 r., III CZP 120/10, OSNC-ZD 2011, nr 3, poz. 55). W konsekwencji, iż ustalenia faktyczne nie uzasadniają oceny, iż zarządca, Skarb Państwa - Dyrektor Generalny Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie, odpowiada za powstałą szkodę na podstawie art. 417 k.c. Nie można bowiem uznać, że wyrządzono powodowi szkodę w sferze władczej działalności Skarbu Państwa (przy wykonywaniu powierzonych mu czynności o charakterze imperialnym). W szczególności, że nieustawienie znaku ograniczającego dopuszczalną prędkość (B-33) na odcinku drogi, pomimo że względy bezpieczeństwa jej użytkowników tego bezwzględnie wymagały, stanowiło zaniechanie przy wykonywaniu władzy publicznej.

Ubocznie, odnotować jednak należy stanowisko, przedstawione w orzeczeniu w składzie siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 4 marca 1965 r., III CR 9/65, OSNC 1966, nr 2, poz. 17, w którym - na tle stanu faktycznego

dotyczącego zranienia beczką metalową na dzikiej plaży - przyjęto, iż z nakazu ochrony porządku i bezpieczeństwa publicznego wynika, że na Miejskiej Radzie Narodowej spoczywa obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa w takich miejscach publicznych łatwo dostępnych. Odnosząc się do tego orzeczenia w doktrynie wskazywano, że nie jest rzeczą konieczną, aby przepis ustawy nakładał na daną osobę konkretny obowiązek przedsięwzięcia pewnych kroków, zapewniających bezpieczeństwo dla otoczenia. Wystarczy, że w miejscu dostępnym dla wszystkich istniała niebezpieczna sytuacja, która uzasadnia obowiązek zabezpieczenia przed wypadkiem. Podobnie Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 18 listopada 1970 r., I CR 490/70 (nie publ.) przyjął, że w sytuacji zagrożenia dla życia, zdrowia, mienia obywateli, mimo braku przepisów konkretyzujących obowiązek działania, należy podjąć takie działania w celu uniknięcia zagrożenia, jakie wynikają z przyjętych w danym społeczeństwie i w danym czasie zasad współżycia społecznego. Brak prawnego obowiązku działania (tu: ustawienia znaku drogowego) nie wyłącza odpowiedzialności na zasadach ogólnych.

W tym też kierunku wypowiedział się Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 9 sierpnia 2012 r., V CSK 153/11 (nie publ.), stwierdzając, że co do zasady nie jest wykluczone w oznaczonych stanach faktycznych przyjęcie szerszego zakresu odpowiedzialności władzy publicznej za zaniechania, także w wypadku naruszenia powinności nie mających wprost postaci obowiązku, nałożonego oznaczonym przepisem prawa materialnego publicznego. Uznał, że za tym stanowiskiem przemawia też fakt, iż tak wyznaczony zakres odpowiedzialności odpowiada standardom wynikającym z Rekomendacji Nr R (84)15 w sprawie odpowiedzialności władzy publicznej, przyjętej dnia 18 września 1984 r. przez Komitet Ministrów Rady Europy, zarówno co do definicji "czynności władzy publicznej" rozumianej jako "wszelkie działania lub zaniechania, które mogą wywierać bezpośredni skutek w sferze praw, wolności lub interesów innych osób" (zawartą w pkt 3) jak i zasady (1) wskazującej, że szkody spowodowane uchybieniem władzy publicznej, jakiego w postępowaniu pokrzywdzony mógł - według prawa - rozsądnie oczekiwać, powinny być wynagradzane.

Sąd Apelacyjny, jak wskazano, podzielił stanowisko Sądu pierwszej instancji, że odpowiedzialność odszkodowawcza pozwanego Skarbu Państwa - Dyrektora

Generalnego Dróg Krajowych i Autostrad w W. znajduje oparcie na podstawie art. 415 k.c.

Skarżący Skarb Państwa - GDDKiA zarzucił naruszenie art. 415 k.c. przez błędne przyjęcie, że zachowanie skarżącego było bezprawne z uwagi na naruszenie obowiązku, ogólnie ujmując, sprawnej organizacji pracy jednostki sprawującej zarząd drogi w celu zapewnienia bezpieczeństwa dla jej użytkowników.

Skarżący pomija, że Sąd Apelacyjny uznał, iż zarządca drogi zastosował działania jedynie w granicach standardowych praktyk krajowych w Polsce, natomiast oznakowanie drogi posiadało zbyt niską skuteczność. W oparciu o dane Policji skarżący zarządca powinien ocenić skuteczność stosowanych metod w redukcji liczby zdarzeń z udziałem zwierząt. Skarżący zaś zaniechał przeprowadzenia takiej oceny (analizy). Rację ma Sąd Apelacyjny, że niepodobna uznać wdrożonego działania za skuteczne, skoro po ich zastosowaniu nadal obserwowana była znaczna liczba zdarzeń ze zwierzętami, w tym kwalifikowanych jako wypadki. Przepisy w zakresie oznakowania dróg nie uwzględniają wszystkich możliwych sytuacji losowych dlatego ich stosowanie powinno być uzupełniane racjonalnymi, rozsądnymi działaniami w oparciu o sprawdzone w praktyce doświadczenia, zastosowane już przy innych odcinkach dróg i posiadające merytoryczne uzasadnienie. Zasadnie przeto Sąd Apelacyjny uznał, że istniały przesłanki racjonalne wskazujące na konieczność wprowadzenia ograniczeń prędkości jazdy w granicach całego kompleksu leśnego przecinanego przez odcinek drogi nr [...]. To zarządca drogi, jako organ kompetentny w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu, powinien decydować o zasadach kierowania zachowaniem kierowców, wprowadzając m.in. ograniczenia prędkości w miejscach zagrażających bezpieczeństwu - przy ewidentnie potwierdzonych, stałych w czasie zagrożeniach, w tym zagrożeniach wynikających z lokalnych uwarunkowań środowiskowych. Tym obowiązkom skarżący nie podołał, co, wbrew zarzutom skargi kasacyjnej, może rodzić jego odpowiedzialność odszkodowawczą w przypadku istnienia związku przyczynowego między tym uchybieniem a powstałą szkodą.

Co się tyczy zarzutu naruszenia przez Sąd Apelacyjny art. 417 § 1 k.c. w zakresie przyjęcia na podstawie tego przepisu w związku z art. 11 ust. 2 pkt 8 prawa łowieckiego odpowiedzialności Skarbu Państwa - Nadleśnictwa (...), to rację ma skarżący, że drugi z tych przepisów dotyczy ochrony zwierzyny przed zagrożeniem ruchu pojazdów samochodowych na drogach krajowych i wojewódzkich, natomiast w żadnym aspekcie nie obejmuje on ochrony uczestników ruchu drogowego. Takiego obowiązku nie sposób wywieść z tego przepisu. Oczywiście jest, iż ochrona zwierząt przed zagrożeniem ruchu pojazdów może w pewnych sytuacjach skutkować pośrednio również ochroną uczestników ruchu drogowego, jednak jest to jedynie potencjalny skutek w obszarze sfery faktycznej, nie mieści się natomiast w sferze obowiązków prawnych nadleśnictw. Skoro art. 11 ust. 2 pkt 8 prawa łowieckiego nie nakłada na nadleśnictwo obowiązków w zakresie ochrony uczestników ruchu drogowego, to brak jest podstaw do przypisania w tym zakresie odpowiedzialności Skarbu Państwa - Nadleśniczemu Nadleśnictwa (...). W konsekwencji zarzut naruszenia art. 417 k.c. na gruncie dotąd poczynionych ustaleń należało uznać za zasadny.

Z przyczyn oczywistych, co zresztą zasygnalizował Sąd Apelacyjny, uwzględnieniu podlegał zarzut naruszenia art. 321 § 1 k.p.c. w zw. z art. 391 § 1 i 378 § 1 k.p.c. w części dotyczącej zasądzenia zadośćuczynienia na rzecz K.B. ponad kwotę 70000 zł.

Podzielić należy zarzut skarżącego naruszenia art. 362 k.c. Ocena, czy wystąpiło przyczynienie oznacza stosowanie w ustalonym stanie faktycznym prawa materialnego, ponieważ jest to problematyka związku przyczynowego, skoro zasada adekwatności wyrażona w art. 361 § 1 k.c., ma zastosowanie także w stosunku do poszkodowanego. O przyczynieniu się poszkodowanego do szkody można mówić wówczas, gdy jego określone zachowanie stanowi współprzyczynę szkody, to jest, gdy szkoda pozostaje w normalnym, w rozumieniu art. 361 k.c., związku przyczynowym z zachowaniem poszkodowanego. Przyczynienie się do szkody występuje, gdy w wyniku badania stanu faktycznego sprawy dojść trzeba do wniosku, że bez udziału poszkodowanego szkoda hipotetycznie nie powstałaby lub nie przybrałaby rozmiarów, które ostatecznie w rzeczywistości osiągnęła. O tym, czy zachowanie poszkodowanego stanowiło współprzyczynę

szkody odpowiadającą cechom normalnego związku przyczynowego, decyduje ocena konkretnych okoliczności danej sprawy, dokonana według kryteriów obiektywnych i uwzględniająca zasady doświadczenia, a w razie potrzeby także wiadomości specjalne. W każdym razie zignorowanie takich okoliczności jak to, że: J. B. poruszał się na drodze z prędkością 100 km/h, podczas, gdy dopuszczalna prędkość wynosiła 90 km/h, b/ wielokrotnie przejeżdżał tą drogą na której były ustawione znaki A-18 b „dzikie zwierzęta”, A - 30 „inne niebezpieczeństwa” wraz z tablicą do znaków drogowych T-13 wskazującą odcinek, na którym występują koleiny oraz tablica ostrzegająca o dzikich zwierzętach, c/ był doświadczonym motocyklistą, d/ podjął decyzję o wykonywaniu manewru wyprzedzania, w sytuacji, gdy miał wiedzę o występujących na tym odcinku drogi ryzykach, z naprzeciwka nadjeżdżał inny samochód, przez drogę przebiegało stado dzikich zwierząt, do zderzenia doszło z ostatnim z nich, przesądza o przyczynieniu, a w konsekwencji naruszeniu art. 362 k.c.

Z tych przyczyn Sąd Najwyższy orzekł, jak w wyroku.

jw