



Sygn. akt IV CSK 591/16

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 20 lipca 2017 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Jan Górowski (przewodniczący, sprawozdawca)

SSN Władysław Pawlak

SSN Katarzyna Tyczka-Rote

w sprawie z powództwa B.S., J.K., K.N. i I.G.

przeciwko Powiatowi [...] i Gminie [...]

o odszkodowanie i zadośćuczynienie,

po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Cywilnej

w dniu 20 lipca 2017 r.,

skargi kasacyjnej pozwanej Gminy [...]

od wyroku Sądu Apelacyjnego w [...]

z dnia 30 marca 2016 r., sygn. akt I ACa .../15,

oddala skargę kasacyjną.

UZASADNIENIE

Sąd Okręgowy w [...] wyrokiem wstępnym z dnia 25 maja 2015 r. uznał roszczenie o odszkodowanie w kwocie 10 000 zł i zadośćuczynienie w kwocie 140 000 zł B.S., J.K. , K.N. i I.G. - następców prawnych powódki K.N. - za usprawiedliwione co do zasady, wobec pozwanej Gminy [...].

Ustalił, że w dniu 16 lipca 2013 r. podczas korzystania przez K.N. z wiaty przystankowej, umiejscowionej przy przystanku znajdującym się w [...] przy drodze krajowej nr 74, doszło do jej zawalenia się i przygniecenia K.N., która doznała obrażeń ciała. Data wzniesienia wiaty nie jest znana (nie pamiętają tego mieszkańcy ani urzędnicy starostwa). Została najprawdopodobniej wykonana przez nieistniejące przedsiębiorstwo państwowe PKS. Niemożliwym też było ustalenie, czy kiedykolwiek i przez kogo, była remontowana. Wiata znajdowała się poza pasem drogowym drogi krajowej nr 74, na działce nr 2393/1, której współwłaścicielką była poszkodowana. Wcześniej działka ta stanowiła własność Skarbu Państwa. Do dnia wypadku i podjętych czynności w postępowaniu karnym, współwłaściciele działki nr 2393/1 nie wiedzieli, że wiata przystankowa stoi w jej granicach. Z wiaty korzystała nieograniczona liczba osób, korzystających z usytuowanego w tym miejscu przystanku.

Sąd Okręgowy podniósł, że wobec pozwania dwóch podmiotów (także - Powiatu [...]), koniecznym było ustalenie podmiotu odpowiedzialnego za szkodę, a w konsekwencji - wydanie wyroku wstępnego, przesądzającego odpowiedzialność jednego z pozwanych co do zasady. Wskazał, że zgodnie z art. 18 ust 2 ustawy z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (jedn. tekst: Dz.U. z 2015 r., poz. 1440), do zadań własnych gminy należy dbanie o stan techniczny wiat przystankowych, usytuowanych w pasie drogowym dróg publicznych, bez względu na ich kategorię. Stwierdził, że wprawdzie przedmiotowa wiata znajdowała się poza pasem drogowym, jednak nie zwalnia to Gminy od odpowiedzialności za skutki zdarzenia. Do zadań własnych gminy należy bowiem zaspakajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty gminnej (art. 7 ust 1 ustawy z 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, jedn. tekst: Dz.U. z 2016 r., poz. 446), w tym zapewnienie obywatelom bezpieczeństwa (art. 7 ust. 1 pkt 14 tej ustawy). Wyraził przy tym zapatrywanie, że

bezpieczeństwo należy rozumieć szeroko, także jako możliwość bezpiecznego korzystania z infrastruktury dostępnej ogółowi mieszkańców, niestanowiącej źródła dochodu jednostki.

W rezultacie doszedł do wniosku, że gmina jest odpowiedzialna za utrzymanie wszelkich wiat przystankowych znajdujących się w pasach drogowych dróg wszystkich kategorii. Zauważył, że przedmiotowa wiata znajdowała się wprawdzie poza nim, ale zarazem poza faktycznymi granicami użytkowania działki nr 2393/1, której obecni współwłaściciele zastali taki stan rzeczy. Korzystała z niej nieograniczona liczba osób, w tym wszyscy korzystający z przystanku. Jego zdaniem, skoro ustawa nałożyła na Gminę obowiązek utrzymywania tych urządzeń znajdujących się w pasach drogowych, to jej obowiązkiem było dokonanie ich inwentaryzacji i po stwierdzeniu, że służyła zaspakajaniu zbiorowych potrzeb mieszkańców, pozwana winna była ustalić jej właściciela i osobę odpowiedzialną za konserwację, a w przypadku braku takich osób - powinna spowodować rozbiórkę wiaty.

Na skutek apelacji pozwanej Gminy Sąd Apelacyjny w [...] wyrokiem z dnia 30 marca 2016 r. apelację oddalił. Wskazał, że stawiając zarzut naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. apelująca w istocie zakwestionowała wnioski prawne, a nie dokonane w sprawie ustalenia i w związku z tym je podzielił oraz przyjął za własne.

Odnosząc się do zarzutu naruszenia prawa materialnego uznał, że kluczowa z punktu widzenia legitymacji biernej pozwanej była odpowiedź na pytanie, czy w świetle obowiązujących przepisów, gmina była zobowiązana do zapewnienia odpowiedniego, ze względów bezpieczeństwa, stanu technicznego wiaty przystankowej znajdującej się poza pasem drogowym drogi publicznej. W związku z tym stwierdził, że pozwana nie zadbała, ani o utrzymanie i konserwację tej wiaty, ani też nie interesowała się jej stanem technicznym stwarzającym zagrożenie dla osób oczekujących na transport publiczny.

W rezultacie przyjął, że Gmina zaniechała wykonywania obowiązków ustawowych, co nosi znamiona zaniechania wypełniającego dyspozycję art. 417 § 1 k.c. i skutkuje odpowiedzialnością pozwanej. Zwrócił uwagę, że podstawową przesłanką odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną działaniem lub zaniechaniem

przy wykonywaniu zadań z zakresu władzy publicznej jest ich bezprawność, którą ustawodawca określił w komentowanym przepisie jako zachowanie „niezgodne z prawem”. W ocenie Sądu Apelacyjnego w sprawie, doszło do bezprawnego zaniechania wykonywania przez Gminę obowiązków wymienionych w art. 20 pkt 4 w zw. z art. 20f pkt 2 ustawy o drogach publicznych oraz w art. 18 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Zauważył, że wykonywanie zarządu drogami krajowymi nie należy do kompetencji gminy, o czym przesądza art. 19 ust. 2 pkt 1 ustawy o drogach publicznych, według którego zarządcą dróg krajowych jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad. Stwierdził, że pojęcie wykonywania zarządu drogą zostało wyjaśnione w art. 20 pkt 4 ustawy o drogach publicznych, który stanowi, że do obowiązków zarządcy drogi należy w szczególności: utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą, z wyjątkiem części pasa drogowego, o których mowa w art. 20f pkt 2.

Zauważył, że art. 20 pkt 4 w zw. z art. 20f pkt 2 ustawy o drogach publicznych nie wskazują bezpośrednio podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie i konserwację wiat przystankowych i odniósł się do szczególnej regulacji obowiązującej na podstawie ustawowej delegacji zawartej w art. 7 ust 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (jedn. tekst: Dz.U. z 2016 r., poz. 290) zawartej w rozporządzeniu 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, ze zm., dalej: „rozporządzenie”). Jego zdaniem, z § 119 ust 1 rozporządzenia nie wynika, że wiat przystankowa stanowi element wyposażenia technicznego drogi, zaliczanego do kategorii „urządzeń służących do obsługi uczestników ruchu”, a tym samym jest „innym urządzeniem związanym z drogą”, o którym mowa w art. 20 pkt 4 ustawy o drogach publicznych.

Wyraził zapatrywanie, że wskazany § 119 ust 1 rozporządzenia dotyczy warunków usytuowania zatoki autobusowej, a nie wiaty przystankowej; zgodnie z § 110 ust 1 rozporządzenia, określona droga publiczna w zależności od potrzeb

może być wyposażona w zatokę autobusową (a nie wiatę przystankową), jako „urządzenie obsługi uczestników ruchu”. Stwierdził, że pomimo braku ustawowej definicji w tym zakresie, nie ulega wątpliwości, iż zatoka autobusowa jest czymś innym od wiaty przystankowej, albowiem zgodnie z § 119 ust. 10 rozporządzenia, wiatą stanowi urządzenie dla ochrony pieszych przed warunkami atmosferycznymi, podczas gdy zatokę autobusową należy uznać za pojęcie tożsame słowu „przystanek”. Zwrócił uwagę, że stosownie do art. 2 pkt 13 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (jedn. tekst: Dz.U. z 2012 r., poz. 1137) przystanek to miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego, oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi. Natomiast, zgodnie art. 4 pkt 8a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (jedn. tekst: Dz.U. z 2013 r., poz. 1414) przystanek to miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej.

Powyższe uwagi doprowadziły go do wniosku, że skoro wiatą przystankowa nie stanowi „innego urządzenia związanego z drogą” w rozumieniu art. 20 ust. 4 ustawy o drogach publicznych, to nie sposób przyjąć, iż za brak jej utrzymania w należytym stanie odpowiedzialność ponosi zarządca drogi. Niemniej jednak, jego zdaniem, nawet gdyby uznać, że wiatą przystankowa odpowiada pojęciu „innych urządzeń związanych z drogą”, o których mowa w art. 20 ust. 4 ustawy o drogach publicznych, to w świetle końcowego fragmentu tego przepisu, zarządca drogi nie ponosi odpowiedzialności, co do części pasa drogowego, objętego hipotezą art. 20f pkt 2 ustawy o drogach publicznych. Wyraźnie stanowi on bowiem, że zarządca drogi, którym w przypadku dróg krajowych jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, jest obowiązany udostępnić nieodpłatnie gminie na jej wniosek część pasa drogowego w celu budowy, przebudowy i remontu wiat przystankowych lub innych urządzeń służących do obsługi podróżnych. Zauważył, że przepis ten został wprowadzony do systemu prawnego przez art. 67 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dniem 1 marca 2011 r. Wyraził zapatrywanie, że regulacja ta ma na celu dookreślenie kompetencji zarządcy drogi właściwego w sprawach dotyczących zarządzania i użytkowania pasa drogowego, w granicach, którego najczęściej zlokalizowane są przystanki komunikacyjne.

Wyraził pogląd, że z treści wskazanego przepisu wynika, iż na zarządcy drogi ciąży jedynie obowiązek nieodpłatnego udostępnienia gminie części pasa drogowego, w której zlokalizowany jest przystanek komunikacyjny, na cele związane z budową, przebudową i remontem wiat przystankowych lub innych urządzeń służących do obsługi podróżnych. Udostępnienie gminie części pasa drogowego nie jest działaniem *ex officio*, lecz powinno nastąpić na wniosek gminy. Jego zdaniem, skoro gmina zobowiązana jest do przejęcia części pasa drogowego, w której zlokalizowany jest przystanek, na cele związane z budową, przebudową i remontem wiat przystankowych, to tym bardziej należy uznać, że ma ona obowiązek utrzymywania i konserwacji wiat przystankowych. Stąd wywiódł wniosek, że przepis ten w sposób pośredni, konkretyzuje gminę jako jednostkę samorządu terytorialnego, do której należy wykonanie zadania w postaci budowy, przebudowy i remontu wiat przystankowych.

Podniósł, że we wrześniu 2012 r. Dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w [...], jako zarządca drogi K-74, wystąpił z propozycją przekazania Gminie [...] zarządzania przystankami, które zlokalizowane są przy drogach administrowanych przez GDDKiA Oddział w [...]. Gmina [...] zajęła jednak w tej kwestii negatywne stanowisko i nie występowała o użyczenie gruntów pasa drogowego pod usytuowanie przystanków komunikacyjnych, pomimo, że art. 22 ust. 2 ustawy o drogach publicznych przewiduje taką możliwość, co jego zdaniem świadczy o istotnym zaniechaniu pozwanej w tym zakresie.

Wyraził zapatrywanie, że art. 20 pkt 4 ustawy o drogach publicznych koresponduje z art. 18 pkt 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, który wprost stanowi, że budowa, przebudowa i remont wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania i wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanych w pasie drogowym dróg publicznych bez względu na kategorię tych dróg należą do zadań własnych gminy w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W rezultacie uznał, że Sąd Okręgowy nie naruszył art. 61 ust 1 i art. 62 ust. 1 pkt 2 oraz art. 81 ust. 1 pkt 1b i art. 84 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (jedn. tekst: Dz.U. z 2016, poz. 290), nie

przyjmując za podmiot legitymowany biernie w niniejszym procesie współwłaścicieli działki, na której znajdowała się wiatra przystankowa, czy też organów administracji architektoniczno - budowlanej i nadzoru budowlanego.

Wyraził pogląd, że pomimo, iż drogi publiczne, jako obiekty budowlane, również podlegają regulacjom, których stwierdzenia naruszenia domagał się w apelacji skarżący, to jednak podmiotem zarządzającym drogami w imieniu właściciela jest odpowiedni zarząd dróg, w którego gestii leży prowadzenie bieżącej eksploatacji dróg oraz dbanie o ich stan techniczny. W tym stanie rzeczy, jako przepis szczególny uznał art. 18 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, który nakłada na gminy obowiązek remontowania wiat. Z tych względów, jego zdaniem, brak jest podstaw aby rozważać w sprawie ewentualną odpowiedzialność innych podmiotów, zwłaszcza, że współwłaściciele działki, na której znajdowała się wiatra, dowiedzieli się o przysługującym im tytule własności dopiero w wyniku prowadzonego w związku z wypadkiem postępowania karnego.

Kończąc wskazał, że zaniechanie przypisane pozwanej Gminie wobec wiaty zaspakajającej zbiorowe potrzeby mieszkańców skutkuje jej odpowiedzialnością na podstawie art. 417 § 1 k.c. Dodał, że ta ostatnia okoliczność (funkcja wiaty) wraz z doznanymi poważnymi obrażeniami K.N. (złamanie podudzia lewego, licznych ran ciętych i szarpanych na całym ciele (k. 21-22) nakazywałaby przyjęcie odpowiedzialności pozwanej także na podstawie art. 417² k.c., a więc ze względu na zasady słuszności.

W skardze kasacyjnej Gmina [...] zarzuciła naruszenie prawa materialnego tj. art. 20 pkt 4 i art. 20f pkt 2 ustawy z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, oraz § 110 i § 119 rozporządzenia - przez przyjęcie, że wiatra przystankowa nie jest urządzeniem związanym z drogą i w związku z tym za jej utrzymanie nie odpowiada zarządca drogi, publicznej lecz gmina; art. 417 § 1 i 2 k.c., art. 20 pkt 4 w zw. z art. 20f pkt 2 ustawy o drogach publicznych oraz art. 18 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, przez uznanie ich jako podstawy odpowiedzialności pozwanej za szkodę spowodowaną zdarzeniem z dnia 16 lipca 2013 r., mimo, że z ustalonego stanu faktycznego wynika, iż nie nastąpiło bezprawne zaniechanie pozwanej w stosunku do wiatry znajdującej się poza pasem drogi publicznej; art.

417² k.c. przez jego niewłaściwe zastosowanie i art. 361 § 1 k.c. przez jego niezastosowanie.

W ramach naruszenia przepisów postępowania pozwana Gmina zarzuciła naruszenie art. 378 § 1 oraz art. 328 § 2 w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. przez brak w uzasadnieniu wyroku odniesienia się do zarzutów pozwanej zgłoszonych w apelacji, tj. że art. 18 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym może dotyczyć obowiązków gmin dotyczących wiat przystankowych położonych poza pasem drogowym dróg publicznych, oraz przez to, iż Sąd Okręgowy nie wskazał przepisów prawa na podstawie których, Gmina była zobowiązana do zainteresowania się wiatą znajdującą się poza pasem drogowym, w tym do ustalenia jej właścicieli oraz ustalenia osób odpowiedzialnych za jej konserwację, ewentualnie do rozebrania wiaty. Wniosła o uchylenie zaskarżonego wyroku i orzeczenie co do istoty sprawy przez oddalenie powództwa, ewentualnie uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi Apelacyjnemu w [...].

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Pozwana w apelacji rzeczywiście podniosła zarzut wadliwego zastosowania przez Sąd pierwszej instancji art. 18 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, niemniej wbrew zarzutowi skarżącej, co wynika z powyższych uwag, Sąd Apelacyjny niewątpliwie ten zarzut rozpoznał. Skarżący przeoczył, że kwestia, oceny trafności zastosowania danego unormowania albo braku do tego podstaw nie jest objęta hipotezą art. 378 § 1 k.p.c. Istotne z punktu widzenia tego unormowania jest to, czy sąd drugiej instancji podniesiony zarzut rozpoznał, a nie czy trafnie to uczynił.

W judykaturze 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 i 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 prawo procesowe, 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), ale tylko wtedy gdy, skarżący wykaże, że brak ten miał istotny wpływ na wynik sprawy. Skarżąca temu wymaganiu nie sprostała.

Wbrew zarzutowi pozwanej Sąd Apelacyjny wskazał podstawę prawną na jakiej Gmina była zobowiązana do zainteresowania się wiatą i do podejmowania w odniesieniu do niej dalszych wskazanych w skardze kasacyjnej czynności, a kwestia czy w świetle ustalonego stanu faktycznego istnieje, co do zasady podstawa odpowiedzialności gminy na podstawie art. 417 k.c., jest zagadnieniem z zakresu prawa materialnego, a nie procesowego.

Skarżąca Gmina przeoczyła, że dopuszczalne jest wydanie wyroku częściowego będącego jednocześnie wyrokiem wstępnym. Jest to możliwe w sprawie, w której występuje przedmiotowa kumulacja roszczeń (art. 191 k.p.c.) albo kumulacja podmiotowa (współuczestnictwo formalne lub materialne niejednolite) i sąd zdecyduje się na przesądzenie zasady roszczenia jednego z nich (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 grudnia 2008 r., I CSK 238/08, LEX nr 484736). Niewątpliwie w świetle dokonanych ustaleń po stronie pozwanych, a także i niebiorącego udziału w procesie Skarbu Państwa nie wchodzi w rachubę więź procesowa o charakterze współuczestnictwa jednolitego, a zatem stwierdzenie co do zasady odpowiedzialności pozwanej było dopuszczalne i nie wyklucza odpowiedzialności drugiego pozwanego.

W sprawie, zaskarżonym wyrokiem, który jest jednocześnie częściowy i wstępny Sady *meriti* rozstrzygnęły o zasadzie roszczenia tylko w odniesieniu do pozwanej Gminy [...]. Z tego względu, zarzuty skargi kasacyjnej wskazujące, że

powinien odpowiadać drugi z pozwanych Powiat [...], czy też Skarb Państwa reprezentowany przez zarządcę drogi krajowej nr 74 nie mogły mieć znaczenia. W sprawie bowiem brak rozstrzygnięcia w odniesieniu do pozwanego Powiatu [...], a Skarb Państwa nawet nie był pozwany.

Do sfery zasady ustalonej wyrokiem wstępnym należą wszystkie przesłanki merytoryczne, w tym także dotyczące stron stosunku prawnego, sąd powinien zatem rozstrzygnąć także kwestię legitymacji procesowej czynnej lub biernej (por. wyroki Sądu Najwyższego: z dnia 21 kwietnia 1968 r., I CR 94/68, LEX nr 6319; z dnia 12 grudnia 1995 r., II CRN 181/95, Prok. i Pr.- wkł. 1996, nr 6, poz. 43; z dnia 13 stycznia 2005 r., IV CK 446/04, LEX nr 146320 oraz z dnia 7 maja 2008 r., II CSK 12/08, OSNC-ZD 2009, nr B, poz. 46). Termin „zasada” odnosi się więc do przedmiotowej i podmiotowej strony procesu, przy czym obie przesłanki muszą być traktowane kumulatywnie (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 28 czerwca 1982 r., IV CR 230/82, OSNCP 1983, nr 2–3, poz. 42).

W tym stanie rzeczy, podstawowym w sprawie zagadnieniem była kwestia, czy na pozwanej Gminie ciążył obowiązek utrzymania w należytym stanie wiaty przystankowej, która na skutek podmuchu wiatru zawałała się w dniu 16 lipca 2013 r., doprowadzając do poważnego uszkodzenia ciała K.N.. Odpowiedź w tej materii nie jest prosta, ze względu na nietypowość stanu faktycznego sprawy oraz brak precyzyjnych w tej materii uregulowań prawnych.

Starał się je usunąć ustawodawca, wprowadzając do systemu prawnego od dnia 1 marca 2011 r. art. 18 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Powołany w skardze kasacyjnej wyrok Sądu Najwyższego z dnia 18 marca 2011 r., III CNP 13/10, LEX nr 1050462 zapadł wprawdzie po tym dniu, niemniej dotyczył stanu prawnego wcześniejszego, gdyż rozstrzygał skargę o stwierdzenie niezgodności z prawem wyroku Sądu Okręgowego z dnia 14 maja 2009 r. Nie ma zatem większego znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nałożyła na jednostki samorządu terytorialnego szereg nowych obowiązków, a w tym także jako zadanie własne gminy obowiązek budowy, przebudowy i remontu wiat przystankowych posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania i wysiadania pasażerów lub przylegających do tego

miejsca, usytuowanych w pasie drogowym dróg publicznych bez względu na kategorię tych dróg.

Z wykładni językowej tego przepisu wynika więc, że od jego wejścia w życie, do obowiązków własnych gmin należy także remont istniejących wiat przystankowych. Po wtóre, że dotyczy to wiat usytuowanych na przystanku lub „przylegających do tego miejsca”. Takie określenie wskazuje, że obowiązek ten obejmuje także wiaty przystankowe, tj. urządzenia chroniące oczekujących na przejazd pasażerów przed złymi warunkami atmosferycznymi usytuowane poza miejscem do wsiadania i wysiadania ze środka komunikacji. Ustawodawca nie odwołał się tu do prawa własności tego miejsca, a to dlatego, że urządzenia te czasem – jak było w wypadku zawalonej wiaty – nie są trwale z gruntem związane, a więc są ruchomościami w rozumieniu kodeksu cywilnego.

W takim wypadku wystarczy do objęcia jej wskazanym obowiązkiem gminy aby wiata stała obok przystanku i spełniała przewidzianą prawem funkcję. Zdanie ostatnie art. 18 ust 2 ustawy normuje, że omawiany obowiązek obejmuje także wiaty usytuowane wprawdzie poza przystankiem, ale w pasie drogowym. Stwierdzenie, że dotyczy to dróg publicznych bez względu na ich kategorię oznacza, iż ten obowiązek nie obejmuje zarządcy drogi.

Artykuł 20f ustawy o drogach publicznych został dodany przez art. 67 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i obowiązuje także od dnia 1 marca 2011 r. Na tej podstawie zarządca drogi ma tylko obowiązek udostępnić nieodpłatnie gminie na jej wniosek część pasa drogowego w celu budowy, przebudowy i remontu wiat przystankowych lub innych urządzeń służących do obsługi podróżnych. Nie zawęża natomiast ten przepis hipotezy art. 18 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Dodać należy, że dokonana wykładnia jest proeuropejska, gdyż znajduje oparcie w art. 4 Europejskiej Karty Samorządu Lokalnego (Europejska Karta Samorządu Terytorialnego sporządzona w Strasburgu dnia 15 października 1985 r., Dz. U. Nr 124, poz. 607), z którego wynika, że budowa i utrzymywanie wiat przystankowych przy drogach publicznych należy do samorządu lokalnego. Ma ona także oparcie w funkcji zastosowanych przez Sądy *meriti* unormowań.

Skoro więc od dnia 1 marca 2011 r., na podstawie art. 18 pkt 2 o publicznym transporcie zbiorowym ciążył na pozwanej Gminie obowiązek remontu znajdującej się w złym stanie technicznym, stanowiącej ruchomość wiaty, umiejscowionej obok przystanku w [...] przy drodze krajowej nr 74, a pozwana do dnia wypadku tj. do dnia 16 lipca 2013 r., czyli przez okres ponad dwóch lat tego nie dokonała, to naruszyła ten obowiązek ustawowy, a zatem dopuściła się bezprawności w rozumieniu art. 417 § 1 k.c. W tym stanie rzeczy kwestia czy odpowiedzialność skarżącej mogłaby być oparta na zasadzie słuszności (art. 417² k.c.) nie miała znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy. Uzasadniać bowiem może także podstawę naruszenia prawa materialnego tylko taka obraza prawa materialnego, która ma bezpośredni związek z wynikiem sprawy. Natomiast adekwatny związek przyczynowy pomiędzy naruszeniem wskazanego obowiązku i w rezultacie zawaleniem się wiaty, a uszkodzeniem ciała K.N., w świetle dokonanych ustaleń nie budzi wątpliwości, a zatem zarzut obrazy art. 361 § 1 k.c. jest oczywiście nieuzasadniony.

Ze wskazanych względów, skarga kasacyjna podlegała oddaleniu (art. 398¹⁴ k.p.c.).

kc

aj