

Sygn. akt I ACa 1297/14

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 18 września 2015 r.

Sąd Apelacyjny w Warszawie I Wydział Cywilny w składzie:

Przewodniczący – Sędzia SA Katarzyna Polańska – Farion

Sędzia SA Dorota Markiewicz (spr.)

Sędzia SO del. Agnieszka Wachowicz – Mazur

Protokolant – st. sekr. sąd. Ewelina Borowska

po rozpoznaniu w dniu 4 września 2015 r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z powództwa E. G.

przeciwko Skarbowi Państwa – (...) oraz Towarzystwu (...) spółce akcyjnej z siedzibą w W.

o zadośćuczynienie, odszkodowanie i rentę

na skutek apelacji powódki

od wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie

z dnia 9 marca 2012 r., sygn. akt I C 147/07

- 1. prostuje oznaczenie przedmiotu sprawy w komparycji zaskarżonego wyroku w ten sposób, że przed słowem „zadośćuczynienie” wpisuje słowo „odszkodowanie.”;***
- 2. oddala apelację;***
- 3. nie obciąża powódki kosztami postępowania apelacyjnego i kasacyjnego;***
- 4. przejmuje na rachunek Skarbu Państwa nieuiszczone koszty sądowe w postępowaniu apelacyjnym i kasacyjnym.***

SSA Katarzyna Polańska – Farion SSA Dorota Markiewicz SSO Agnieszka Wachowicz – Mazur

Sygn. akt I ACa 1297/14

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 21 lutego 2007 r. E. G. wniosła o zasądzenie solidarnie od Skarbu Państwa reprezentowanego przez (...) oraz Towarzystwa (...) 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, 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 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.

Pozwani wnosili o oddalenie powództwa.

Wyrokiem z dnia 9 marca 2012 r. Sąd Okręgowy w Warszawie powództwo oddalił. Ustalił, że w dniu 23 lutego 2004 r. powódka jechała od godz. 18 wraz z synem W. G. drogą krajową numer (...), od strony K. w kierunku L., kierując samochodem marki h. (...). Zarządcą tej drogi krajowej jest(...). Na całej długości trasy panowały bardzo złe warunki atmosferyczne i drogowe. Była pora nocna, brak było sztucznego oświetlenia drogi, występowały bardzo obfite opady śniegu, znacznie ograniczające widoczność. 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. Około godz. 22.35 w P. na 435 kilometrze drogi krajowej 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 V. (...) prowadzonym przez W. K..

Z uwagi na występującą nierówność nawierzchni w postaci kolein na drodze krajowej numer (...) w dniu zdarzenia 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 do 438 km. i 650 m, czyli również miejsca wypadku.

Na skutek tego wypadku drogowego powódka doznała obrażeń ciała w postaci: złamania trzonu kręgu C6, zwicnięcia 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 r. powódka wezwała pozwanego Skarb Państwa do zapłaty odszkodowania, zadośćuczynienia i renty. Pozwany przekazał wezwanie do zapłaty Towarzystwu (...) S.A., albowiem w dniu zaistnienia wypadku pomiędzy pozwanym a tym ubezpieczycielem obowiązywała umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.

Pismem z dnia 1 marca 2007 r. powódka E. G. została poinformowana przez Towarzystwo (...), że Spółka ta odmawia wypłaty odszkodowania za szkodę wynikłą z przedmiotowego wypadku drogowego.

Sąd Okręgowy doszedł do wniosku, że przeprowadzone dowody nie pozwalały one na ustalenie prędkości samochodu h., na określenie dokładnego miejsca, w którym pojazd powódki wjechał na przeciwny pas ruchu, ani głębokości kolein, które w tym miejscu występowały. Ocenił, że szczególne znaczenie miały zeznania J. K. (1), 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 jakiegóś znaku.

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 (...) 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(...) obowiązki określone w art. 20 ustawy o drogach publicznych (tekst jedn.: Dz. U. z 2013 r. poz. 260), 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 (...) 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 (...) do zarządzenia (...) nr (...) z dnia 29 września 2003 r. w sprawie zasad zimowego utrzymania dróg krajowych zarządzanych przez (...) w sezonie 2003/2004, pozwany miał obowiązek usunięcia z drogi nr (...) 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. 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. (1), że na 428 km drogi krajowej nr (...) ustawiony został znak drogowy ostrzegający o występowaniu kolein na dalszych 10 km tej drogi; obejmował więc 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 - zdaniem Sądu I instancji - przesłanki wystarczającej do przypisania pozwanym odpowiedzialności wobec powódki za skutki wypadku, gdyż nie dopatrzył się on 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 warunkom drogowym. 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. (1), jak też do obu opinii Instytutu Ekspertyz Sądowych im. prof. S. 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 ten wyrok w całości, zarzuciła Sądowi Okręgowemu naruszenie art. 233 § 1 k.p.c. przez dokonanie istotnych dla wyniku sprawy ustaleń na wybranych fragmentach opinii biegłych, pominięcie korzystnej dla powódki ich części, jak też pozostałych dowodów, nieuzasadnione przyjęcie, że wyrzucenie samochodu powódki na przeciwległy pas ruchu pod nadjeżdżający samochód ciężarowy nie było spowodowane koleinami na drodze, pominięcie przyczyn wskazywanych przez biegłych z Instytutu Ekspertyz Sądowych im. prof. S., którzy zwracali uwagę na wpływ kolein na ruch sprawnego samochodu powódki, wyposażonego w opony zimowe, który przez głębokie, nieusunięte koleiny stracił przyczepność i mimo bezpiecznej prędkości, z którą poruszała się powódka, wypadł poza właściwy tor jazdy. Skarżąca zarzuciła Sądowi Okręgowemu pominięcie części opinii biegłego J. J. (1), z której wynikało, że przy równej nawierzchni samochód powódki utrzymałby swój tor jazdy nawet przy prędkości 90 km/h. Według powódki, z naruszeniem art. 233 § 1 k.p.c. Sąd Okręgowy uznał, że wjechała na sąsiedni pas ruchu, podczas gdy z zeznań świadków, w tym kierowcy samochodu ciężarowego, wynikało, że pojazd prowadzony przez powódkę został gwałtownie wyrzucony na przeciwległy pas ruchu, bezzasadnie odmówił mocy dowodowej zeznaniom W. G. przy ustalaniu prędkości, z jaką jechała powódka, nie ustalił dokładnie stanu drogi krajowej nr (...) w miejscu wypadku, ani głębokości kolein, których występowanie na łuku nie było kwestionowane i wynikało z zeznań świadków W. K., M. B. i S. B., jak również z dokumentu, którego treść oddawała wyniki badania stanu nawierzchni drogi, które przeprowadzał ostatni z wymienionych świadków, bezzasadnie przyjął, że koleiny stanowią tylko utrudnienie w poruszaniu się pod drodze, nie mogą natomiast stanowić samodzielnej przyczyny wypadków, oparł się ponadto na zeznaniach J. K. (1), źródłem wiedzy której były wyłącznie dokumenty sporządzone na potrzeby tej sprawy, a przede wszystkim wadliwie ustalił, że na wysokości 428 – ego kilometra 650 – ego metra drogi krajowej nr (...) w dniu wypadku był ustawiony znak drogowy ostrzegający o tym, że na odcinku 10 – ciu dalszych kilometrów tej drogi znajdują się koleiny, oraz zaniechał ustalenia, że taki znak był

ustawiony na 434 –tym kilometrze 894 – tym metrze tej drogi, czyli na przestrzeni o 4 metry mniejszej w stosunku do minimalnej odległości, która w świetle opinii wskazanego Instytutu, pozwalała powodce na reakcje pozwalające na uniknięcie wypadku, w szczególności na ograniczenie prędkości do takiej, która umożliwiała zachowanie kontroli nad samochodem na odcinku objętym koleinami. Apelacja powódki została ponadto oparta na zarzucie naruszenia przez Sąd Okręgowy zasady bezpośredniości postępowania przez zmianę sędziego referenta i wydanie wyroku przez innego sędziego, bez udziału którego zostały przeprowadzone wszystkie czynności dowodowe. Następny zarzut, który został podniesiony z ostrożności procesowej, dotyczył naruszenia przez Sąd Okręgowy art. 231 k.p.c. przez nieuwzględnienie domniemania faktycznego, zgodnie z którym jedyną przyczyną wypadku mógł być zły stan drogi krajowej nr (...), w szczególności głębokie koleiny, skoro zostało w tej sprawie wykazane, że ich istnienie zwiększało prawdopodobieństwo wypadnięcia z toru jazdy, po którym zdrowa powódka poruszała się sprawnym samochodem, wyposażonym w opony zimowe, z bezpieczną prędkością, zaś pojazdem gwałtownie rzucało, a z opinii biegłego wynikało, że przy równej nawierzchni samochód utrzymałby obrany tor jazdy, nawet gdyby poruszał się z prędkością 90 km/h. Apelacja została ponadto oparta na zarzucie naruszenia przez Sąd Okręgowy art. 415 w zw. z art. 361 k.c. przez wadliwe zastosowanie tych przepisów do okoliczności tej sprawy oraz niewłaściwe przyjęcie, że przyczyną wypadku nie był stan drogi krajowej nr (...) oraz zaniechanie przeprowadzenia jej remontu przez pozwanego Skarbu Państwa, a w konsekwencji przez uznanie, że nie wystąpił adekwatny związek przyczynowy pomiędzy stanem nawierzchni drogi a szkodą i krzywdą doznaną przez powódkę w wyniku wypadku, za który pozwani powinni ponieść odpowiedzialność majątkową. Skarżąca zarzuciła Sądowi Okręgowemu naruszenie art. 20 pkt 14 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych przez nieuzasadnione uznanie, że na zarządcę drogi publicznej nie został tym przepisem nałożony obowiązek ograniczenia prędkości na niebezpiecznym dla ruchu odcinku drogi krajowej. Ostatni zarzut apelacji, podniesiony z ostrożności procesowej, dotyczył naruszenia przez Sąd Okręgowy art. 362 k.c. przez niezastosowanie tego przepisu jako podstawy przypisania pozwanym choćby częściowej winy za wypadek powódki w sytuacji, gdy zaniechanie ze strony Skarbu Państwa doprowadziło do zagrożenia bezpieczeństwa osób, które korzystały z drogi krajowej nr (...) w okresie istotnym dla sprawy. Powódka wnosiła o uchylenie zaskarżonego wyroku oraz przekazanie sprawy Sądowi Okręgowemu do ponownego rozpoznania, zaś we wniosku ewentualnym domagała się przeprowadzenia przez Sąd Apelacyjny postępowania dowodowego co do wysokości szkody, w tym dopuszczenia dowodów wskazanych w pozwie, zmiany zaskarżonego wyroku, uwzględnienia powództwa w całości oraz obciążenia pozwanych kosztami procesu za obie instancje według norm przepisanych.

Pozwani wnosili o oddalenie apelacji oraz obciążenie powódki kosztami postępowania apelacyjnego.

Wyrokiem z dnia 27 lutego 2013 r. Sąd Apelacyjny w Warszawie oddalił apelację, dzieląc 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 (...). Nie dopatrywał 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.

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 uzyskać wiedzę o koleinach, 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 drugiego znaku ostrzegającego o koleinach w odległości około 106 m od miejsca wypadku, Sąd ocenił, 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. Zdaniem Sądu 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 – wobec faktu, że precyzyjne ustalenie tych okoliczności

nie było możliwe na podstawie dowodów przedstawionych przez obie strony. Stwierdził, 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 (zalegający śnieg) uniemożliwiły określenie drogi, po której przemieszczał się pojazd powódki, zanim doszło do kolizji. 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 (...), precyzyjne określenie głębokości kolein, jakie występowały przed remontem nie było możliwe.

Za chybione Sąd Apelacyjny uznał zarzuty dotyczące oceny oraz sposobu wykorzystania przez Sąd Okręgowy dowodów z opinii biegłych. Podkreślił, że opinia biegłego J. J. (1) wskazywała, 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 biegły, składając ustne wyjaśnienia zauważył, 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.

Zdaniem Sądu Apelacyjnego również z opinii Instytutu Ekspertyz Sądowych im. prof. S. nie można wywieść wniosku, aby wina nie leżała po stronie powódki. Wprawdzie 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 wniosek ten oparli na założeniu, że powódka jechała z prędkością 50 km/h. Gdyby więc powódka poruszała się z mniejszą prędkością, miałyby więcej czasu na dostosowanie techniki jazdy do informacji o koleinach, które mogłyby odnieść właściwy skutek. 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. Biegli Instytutu uznali bowiem, że jeżeli na 428 km drogi nr (...) 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. 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 zdaniem Sądu przyjęcie, że niezachowanie przez powódkę szczególnej ostrożności, czyli naruszenie art. 19 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym było przyczyną sprawczą wypadku.

W ocenie Sądu Apelacyjnego zbyt daleko idący był wniosek skarżącej oparty na tezie biegłego J. J. (1), że gdyby nawierzchnia drogi była równa, powódka nie straciłaby kontroli nad swoim samochodem nawet przy prędkości 90 km/h. 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. Sąd podkreślił, że biegli w wyniku dokonanej analizy okoliczności sprawy nie potwierdzili poglądu, jakoby koleiny drogowe były jedyną, albo główną przyczyną wypadku.

Za nieuzasadniony uznał 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. 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 Sąd 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 (...) (...) na podstawie których droga nr (...) w istotnym dla sprawy czasie i miejscu została zakwalifikowana do kategorii D, uzasadniało wnioski, 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, że do obowiązków zarządcy 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. Jednak 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. Koleiny stanowią typowy objaw postępującej eksploatacji drogi i uzasadniają jej zakwalifikowanie do jednej z czterech kategorii określonych w dokumentacji opracowanej przez Biuro Studiów (...), 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.

Sąd podkreślił, że z żadnego przepisu ustawy o drogach publicznych oraz powołanego rozporządzenia nie wynika, 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 pełne wyłączenie określonej drogi z krajowej sieci dróg publicznych, chociażby na oznaczonym odcinku.

Sąd 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. (1), ani też przez specjalistów z Instytutu.

Zdaniem Sądu Apelacyjnego podniesienie w apelacji zarzutu, że wypadek poprzedzony był wyrzuceniem samochodu skarżącej z własnego toru jazdy i stanowił normalne następstwo 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 do 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 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.

Sąd Apelacyjny uznał, że koleiny o zmiennej głębokości, które występowały za skrzyżowaniem i przed punktem orientacyjnym oznaczającym 435 km drogi krajowej nr (...), 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 tego dnia podróżowały w tym samym kierunku po drodze nr (...), 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. 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. Sąd zwrócił uwagę, że z opinii biegłych wynika, że procesy podejmowania decyzji przez kierowców są złożone, skoncentrowane w czasie, zaś nieznaczące 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). 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 sekwencję zdarzeń stanowiących przyczynę jego wystąpienia (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 2006 r., III CSK 135/05, LEX nr 201033).

Przy ocenie tych złożonych zależności między zdarzeniami pozostającymi w związku, powódka koncentrowała się na eksponowaniu faktu występowania na drodze kolein, 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 ogniwa 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 wedle Sądu Okręgowego 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 uwzględnienia 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. Zdaniem Sądu występowanie kolein 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. Sąd 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 potwierdziła sama powódka, 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 obliwiałoby 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 od tego wyroku 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 r., 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, 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. Nadto zarzuciła naruszenie przez Sąd Apelacyjny prawa materialnego w wyniku obrazę art. 19 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. 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.

Wniosła o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy Sądowi Apelacyjnemu w Warszawie 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.

Wyrokiem z dnia 10 lipca 2014 r. Sąd Najwyższy uchylił zaskarżony wyrok i przekazał sprawę Sądowi Apelacyjnemu w Warszawie do ponownego rozpoznania i orzeczenia o kosztach postępowania kasacyjnego.

Sąd Najwyższy wskazał, że część zarzutów skargi była zasadna. Zgodził 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 (...) 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 niepodpisany fragmentem oryginału dokumentu, potwierdzonym za zgodność z oryginałem. 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. W skardze kasacyjnej, w tej materii skarżąca zarzuciła, że są to dokumenty prywatne. Podniosła też, że (...) 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 kwestionowane ustalenie zostało dokonane także na podstawie innych dowodów, w tym osobowych. 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 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.).

Sąd Najwyższy zgodził się ze skarżącą, 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 -(...) a wypadkiem jaki miał miejsce w dniu 23 lutego 2004 r. z udziałem powódki (zarzuty zawarte w pkt. I. 2h oraz 1.3 i 4 skargi kasacyjnej). W ocenie Sądu Najwyższego 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.

Sąd Najwyższy podniósł, że 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). 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 h. na przeciwległy pas ruchu i obróceniu) na około 15 km/h (str. 17 i 19 opinii). Po analizie materiału dowodowego przyjął też, że średnia prędkość przed wypadkiem samochodu H. wynosiła 45 km/h. Poza tym pośrednio, nawet mniejsza prędkość tego pojazdu (42,16 km/h) wynikała z analizy zaświadczenia Banku (...) 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. W ocenie Sądu Najwyższego nie można było więc twierdzić, jak uczynił to Sąd Apelacyjny, że biegłemu J. J. nie udało się ustalić prędkości pojazdu powódki przed wypadkiem. Sąd Najwyższy podkreślił, że sądy meriti nie poczyniły także szczegółowych ustaleń co do stanu drogi w miejscu wypadku, w szczególności co do głębokości kolein. W podstawie faktycznej 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 (...), który uczestniczył w zderzeniu. 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. 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 wedle Sądu Najwyższego Sąd Apelacyjny powinien był poddać dodatkowej analizie. Na podstawie informacji (...)eksperti 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 na 50 km/h, nie wykluczyli, że samochód h. 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 h., reagując właściwie, mogła na skutek kolein utracić panowanie nad pojazdem. W ocenie Sądu Najwyższego opinia uzupełniająca instytutu - wbrew stanowisku Sądu Apelacyjnego - nie wyklucza analizy przyczyn wypadku drogowego określonych w punkcie czwartym opinii podstawowej. W opinii uzupełniającej eksperti 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 (...) były zlokalizowane obydwie 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.

Wedle Sądu Najwyższego należało jednak ocenić, stosując miernik obiektywny także „udział” w tym zdarzeniu pozwanego Skarbu Państwa (...), odpowiedzialnego za zły stan nieremontowanej bezpośrednio po zaliczeniu jej do kategorii D drogi krajowej nr (...). 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 w ocenie Sądu Najwyższego 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. Sąd Najwyższy stwierdził, że była to też przyczyna sprawcza wypadku pozostająca w adekwatnym związku przyczynowym z jego zaistnieniem, a współsprawcami jego zaistnienia była zarówno powódka, jak i pozwany Skarb Państwa.

Po ponownym rozpoznaniu sprawy Sąd Apelacyjny zważył, co następuje:

Apelacja jest nieuzasadniona. Zgodnie z art. 398²⁰ k.p.c. sąd, któremu sprawa została przekazana, związany jest wykładnią prawa dokonaną w tej sprawie przez Sąd Najwyższy. Związanie sądu, któremu sprawa została przekazana, wykładnią prawa dokonaną w tej sprawie przez Sąd Najwyższy ma charakter wyjątkowy, co przemawia za wąskim rozumieniem pojęcia „wykładnia prawa”, jako wyjaśnienie treści przepisu prawa. Nie obejmuje ono natomiast kwestii, które były przedmiotem wykładni, ale wykraczały poza przesłanki pozytywnego albo negatywnego ustosunkowania się do podstaw kasacyjnych, poglądów prawnych wypowiedzianych na marginesie orzeczenia, a także stwierdzeń i ocen dotyczących stanu faktycznego (tak: wyroki Sądu Najwyższego z dnia 22 września 2011 r., V CSK 427/10, LEX nr 1095853; z dnia 12 lipca 2012 r., I CSK 5/12, LEX nr 1228765 i z dnia 26 marca 2014 r., V CSK 284/13, LEX nr 1463644). Powyższe sprecyzowanie zakresu związania wykładnią prawa dokonaną przez Sąd Najwyższy jest istotne dla kierunku procedowania przez Sąd Apelacyjny po uchyleniu poprzedniego wyroku w ramach kontroli kasacyjnej.

Podkreślić należy, że Sąd Najwyższy nie oceniał ani zarzutów błędu w ustaleniach faktycznych, ani zarzutów naruszenia prawa materialnego, co jednoznacznie wynika z treści uzasadnienia wyroku Sądu Najwyższego. Ma to istotne znaczenie wobec zawartych w pisemnych motywach rozstrzygnięcia sformułowaniach o adekwatnym związku przyczynowym oraz współsprawstwie powódki i pozwanego Skarbu Państwa, które niewątpliwie są pojęciami z zakresu prawa materialnego, tj. art. 361 § 1 k.c. Zarzut jego naruszenia przez Sąd II instancji stanowił jedną z podstaw skargi kasacyjnej. Jednak kompleksowa analiza uzasadnienia wyroku Sądu Najwyższego jednoznacznie wskazuje, że Sąd ten nie badał powyższego zarzutu, nie przeprowadził też żadnego wywodu, który pozwalałby na przyjęcie, iż przeprowadził ocenę przesłanek odpowiedzialności odszkodowawczej Skarbu Państwa w niniejszej sprawie, a wręcz stwierdził, że wobec zasadności zarzutów naruszenia prawa procesowego jest zwolniony od badania zarzutów naruszenia prawa materialnego. Sformułowania powyższe padły na kanwie rozważań Sądu Najwyższego odnoszących się wyłącznie do zarzutów naruszenia prawa procesowego, w szczególności art. 328 § 2 k.p.c. Tym samym nie sposób uznać ich za wykładnię prawa wiążącą sąd rozpoznający sprawę po uchyleniu wyroku przez Sąd Najwyższy w rozumieniu art. 398²⁰ k.p.c.

Z uzasadnienia wyroku Sądu Najwyższego wynika natomiast jednoznacznie, że pisemne motywy wyroków sądów obu instancji były obciążone wadami co do braku ustaleń odnoszących się do prędkości samochodu powódki w momencie zderzenia i tuż przed nim i głębokości kolein, nadto zaś Sąd Apelacyjny nie poddał analizie przyczyn umiejscowienia na 434 kilometrze drugiego znaku ostrzegającego o koleinach w sytuacji, gdy poprzedni znajdował się na 428 kilometrze. Sąd Apelacyjny jest więc związany wyłącznie tymi stwierdzeniami Sądu Najwyższego i jego rzeczą jest doprowadzić do usunięcia zauważonych uchybień.

Wymagało to uzupełnienia ustaleń Sądu I instancji, co jest dopuszczalne w postępowaniu apelacyjnym, jako że Sąd Apelacyjny jest sądem meriti.

Istotnie brak jest stanowczych ustaleń co do głębokości kolein w miejscu wypadku. Sąd Najwyższy odwołał się do zeznań kierowcy ciężarówki i policjanta sporządzającego szkic z miejsca zdarzenia, wskazując, że koleiny były głębokie – zmierzona w toku oględzin ich głębokość wynosiła 3 cm.

Uzupełniwszy postępowanie dowodowe o dowód z protokołu z posiedzenia Komisji (...) w dniu 27/09/1996 r. na terenie działania Zarządu Dróg w O., Sąd Apelacyjny stwierdził, że już od 1996 r. na drodze krajowej nr (...) występowało zjawisko kolein, wobec czego zalecono wówczas ustawienie znaków ostrzegających o nich za każdym skrzyżowaniem z drogą utwardzoną.

Z protokołu policyjnego wynika, że w okolicach miejsca wypadku głębokość kolein sięgała 3 cm. Potwierdził to policjant badający miejsce wypadku, zeznający w charakterze świadka. Tym samym przyjąć należało wskazany wyżej poziom kolein w pobliżu miejsca zdarzenia, bowiem nie udało się ustalić dokładnego miejsca, w którym doszło do wypadku. Biegli z Instytutu im. (...) przyjęli jedynie miejsce przybliżone.

Po drugie – dla analizy przyczyn umiejscowienia drugiego znaku ostrzegawczego celowe było dopuszczenie dowodu z projektu organizacji ruchu dla drogi nr (...) w dacie wypadku. Z zatwierdzonego w 2002 r. projektu wynika, że na 428 km i 434 km znajdowały się znaki ostrzegające o koleinach. Nie uszło uwadze Sądu Apelacyjnego, że oznakowanie 428 km występowało w projekcie w dwóch wersjach, przy czym jedna nie przewidywała znaku ostrzegającego o koleinach, a w żadnej znak ten nie był uwzględniony w części opisowej, choć był w jednej z wersji w części graficznej. W ocenie Sądu Apelacyjnego nie oznacza to jednak, że na 428 km brak było znaku ostrzegającego o koleinach.

Zatwierdzony projekt stanowi dokument urzędowy korzystający z domniemania prawdziwości twierdzeń przezeń zaświadczonego, przy czym domniemanie to dotyczy projektu oznakowania. Jednak w świetle zarówno dowodów z dokumentów przedłożonych przed Sądem I instancji, jak również w oparciu o doświadczenie życiowe, zasadne jest wnioskowanie, iż projekt został zrealizowany. Bezsparnie np. w obrębie skrzyżowania przed 434 km umieszczono znak ograniczenia prędkości, znajdujący się w projekcie. Nadto zasady logicznego rozumowania nakazują przyjąć jedyne racjonalne wytłumaczenie opisanego wyżej dualizmu rozwiązania oznakowania na 428 km – skoro droga nr (...) przeznaczona była już wówczas do remontu, przewidziano zarówno jej oznakowanie w wersji z koleinami, jak i w wersji po ich usunięciu. Brak jest więc podstaw do zanegowania realizacji projektu, w szczególności takiej przesłanki nie stanowi stwierdzenie apelującej, że nie widziała znaków.

Wobec faktu, że wymieniony projekt jest dokumentem urzędowym, rozbieżność pomiędzy liczbą znaków w części graficznej a ich liczbą w części opisowej nie jest wystarczającą przesłanką do akceptacji tezy powódki, iż na 428 km i 434 km nie było znaków ostrzegających o koleinach, skoro w owym projekcie zostały zamieszczone w części graficznej. W konsekwencji Sąd Apelacyjny nie podziela zarzutu co do naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. w odniesieniu do dowodów, przeprowadzonych przez Sąd I instancji w postaci pism pozwanego i zeznań świadka J. K. oraz wadliwych ustaleń faktycznych co do posadowienia obu znaków ostrzegających o koleinach.

Co do usytuowania znaku na 434 kilometrze istotnie Sąd I instancji nie poczynił ustaleń, jednak uzupełnił je Sąd Apelacyjny poprzednio rozpoznający sprawę. Ostatecznie zaakceptować należy ustalenie Sądu Apelacyjnego poprzednio rozpoznającego sprawę, że na drodze nr (...) pomiędzy 428 a 435 kilometrem znajdowały się dwa znaki

ostrzegające o koleinach – na 428 kilometrze i na 434 kilometrze, przy czym Sąd Apelacyjny podziela w tej mierze argumentację zawartą w uzasadnieniu poprzedniego wyroku sądu odwoławczego, a nie zakwestionowaną przez Sąd Najwyższy – jedynie z zastrzeżeniem co do charakteru notatek urzędowych, którym należy przydać walor dokumentów prywatnych, nie zaś urzędowych.

Niewątpliwie też z projektu organizacji ruchu wynikało, że pomiędzy znakami ostrzegającymi o koleinach znajdowało się skrzyżowanie, po którym znak ostrzegający o koleinach na przestrzeni 10 km został powtórzony.

Rację miała powódka, że Sąd I instancji nie ustalił ani prędkości, z jaką się poruszała, ani prędkości bezpiecznej w tym miejscu. Nawiązując do wywodów Sądu Najwyższego, przyznać trzeba, że istotnie z opinii biegłego J. J. wynika, że średnia ważona prędkość pojazdu powódki to ok. 45 km/h. Sąd Apelacyjny, kierując się wytycznymi Sądu Najwyższego, podjął próbę ustalenia prawdopodobnej prędkości pojazdu powódki w chwili powstania stanu zagrożenia. W uzupełniającej ustnej opinii biegły J. J. potwierdził, że było to ok. 45 km/h oraz że prędkość bezpieczna w przedmiotowych warunkach atmosferycznych i drogowych, z uwzględnieniem kolein to 20 – 30 km/h, a nawet z uwagi na skrajnie trudne warunki pogodowe ostrożny kierowca winien rozważyć, czy nie należało zrezygnować z jazdy (protokół rozprawy apelacyjnej z dnia 4 września 2015 r. k 1855).

W tym miejscu odnieść się należy do dostrzeżonej przez Sąd Najwyższy informacji Banku co godzin płatności przez powódkę kartą, z którego wedle Sądu Najwyższego wywieść można było wniosek, iż prędkość pojazdu powódki wynosiła 42,16 km/h. Wątek ten rozważał już Sąd Okręgowy, wskazując na pierwsze zeznania syna powódki, z których wynikało, że zatrzymywali się dwa razy, ostatni raz o 21.00 (k 521). Z zeznań tych następnie świadek się wycofał (k 576), zaś wniosek Sądu Okręgowego o niewiarygodności kolejnych zeznań i spontanicznym charakterze pierwszych z nich nie został skutecznie podważony w apelacji. Wnioskowanie o prędkości samochodu powódki na podstawie informacji bankowej jest jednak obarczone znacznym ryzykiem błędu – zwłaszcza że nie wiadomo, czy podjęcie dalszej jazdy nastąpiło bezpośrednio po dokonaniu płatności kartą, czy było poprzedzone np. przerwą przeznaczoną na chwilę odpoczynku bądź wypicie kawy.

Nadto pierwsze spontaniczne zeznania syna powódki – jedynego bezpośredniego świadka nie tylko kolizji, ale też zdarzeń ją poprzedzających, wskazywały na prędkość pojazdu apelującej w granicach 50 km/h. W konsekwencji obliczenia biegłego J. J. uznać należy za wiarygodne. Przypomnieć należy, że biegli Instytutu im. (...) stwierdzili, że gdyby nie było znaku ostrzegającego o koleinach na 428 km, to przy prędkości 50 km/h powódka, zobaczywszy znak ostrzegający o tym niebezpieczeństwie na 434 km, nie byłaby w stanie odpowiednio szybko zareagować poprzez redukcję prędkości. Jednak wniosek ten stracił na aktualności wobec ustalenia przez biegłego J. J. wskazanej przez Sąd Najwyższy prędkości 45 km/h. Biegły bowiem stwierdził, że przy takiej prędkości (a więc niższej niż założona przez biegłych Instytutu im. (...)) i umiejscowieniu znaku ostrzegawczego 106 – 110 m przed miejscem zdarzenia, byłoby możliwe odpowiednio szybkie zmniejszenie przez nią prędkości do 30 km/h czyli do prędkości bezpiecznej (protokół rozprawy apelacyjnej z dnia 4 września 2015 r. k 1856). W świetle wniosków uzupełniającej ustnej opinii biegłego J. J. usytuowanie znaku ostrzegającego o koleinach na 428 km straciło na znaczeniu, skoro umiejscowienie drugiego ze znaków umożliwiło powódce redukcję prędkości do bezpiecznej. Opinia J. J. nie została zakwestionowana przez żadną ze stron. W ocenie Sądu Apelacyjnego była profesjonalna i rzeczowa, co pozwoliło potraktować ją jako pełnowartościowy materiał dowodowy i oprzeć na niej ustalenia faktyczne. Sąd Apelacyjny ustalił więc, że powódka w chwili powstania stanu zagrożenia poruszała się z prędkością 45 km/h, która pozwalała jej na skuteczne wykonanie manewru jej redukcji po dostrzeżeniu znaku ostrzegawczego na 434 km – do poziomu 30 km/h oraz że prędkością bezpieczną była prędkość nieprzekraczająca 30 km/h.

Po uzupełnieniu z urzędu postępowania dowodowego oraz ustaleń faktycznych zarzut naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. – również w odniesieniu do potencjalnych przyczyn wypadku - uznać trzeba za nietrafny. Jako że nie ma potrzeby powtarzania zaprezentowanych wyżej wywodów Sądu Najwyższego, wskazać jedynie należy, że fakt występowania głębokich (co najmniej 3 – centymetrowych) kolein na drodze, którą jechała powódka, również w miejscu, gdzie doszło do wypadku, nie był sporny, a potwierdzały go choćby znaki ostrzegawcze ustawione przez stronę pozwaną, jak też niesporna była kwalifikacja drogi do remontu. Istotnie też nikt nie negował sprawności pojazdu powódki oraz jej

zdolności psychomotorycznych, a żaden z biegłych nie wykluczył też wpływu kolein na możliwość zaistnienia wypadku. Jakkolwiek opinia uzupełniająca Instytutu nie wykluczyła korzystnego dla powódki wniosku opinii podstawowej o niemożności dostosowania prędkości do warunków jazdy z uwagi na wadliwe usytuowanie znaku ostrzegawczego, to jednak odmienny wniosek płynie z opinii uzupełniającej biegłego J. J., przeprowadzonej w postępowaniu apelacyjnym – powódka, jadąc z niższą prędkością, mogła ją zmniejszyć do bezpiecznej w miejscu wypadku.

Przede wszystkim jednak żadna z przeprowadzonych opinii nie potwierdza tezy powódki, iż przyczyną wypadku były występujące na drodze koleiny. W pierwszej kolejności podkreślić trzeba, że celem postępowania w niniejszej sprawie jest ustalenie, czy za wypadek odpowiada pozwany Skarb Państwa, a więc w istocie sprawdzenie prawdziwości zarzutu powódki w tej mierze, natomiast nie jest nim ustalenie innej przyczyny wypadku, o ile nie potwierdzi się teza skarżącej, że przyczyną sprawczą zdarzenia były koleiny. Wynika to z zasady rozkładu ciężaru dowodu określonej w art. 6 k.c. oraz art. 227 k.p.c., zgodnie z którym przedmiotem dowodu są fakty mające dla rozstrzygnięcia sprawy istotne znaczenie.

Skoro powódka wywodziła swoje roszczenie z twierdzenia o odpowiedzialności pozwanego Skarbu Państwa za przedmiotowy wypadek, postępowanie dowodowe koncentruje się wyłącznie na udowodnieniu bądź obaleniu tej tezy, a w przypadku braku dowodów ją potwierdzających, kwestia, z jakich innych przyczyn doszło do wypadku, jest bez znaczenia dla rozstrzygnięcia z punktu widzenia art. 227 k.p.c. Tymczasem apelująca inaczej akcentuje punkt ciężkości – jej zdaniem okoliczność, że przed Sądem Okręgowym nie zostało wykazane, iż do wypadku doszło z innych niż koleiny, konkretnych powodów, przesądza o odpowiedzialności Skarbu Państwa. Stanowisko to jest jednak błędne w świetle art. 6 k.c. i art. 227 k.p.c.

Szczegółowa analiza wniosków opinii biegłych wskazuje, co następuje:

Biegły J. J. w opinii pisemnej – przy przyjęciu owej akcentowanej przez Sąd Najwyższy prędkości samochodu powódki na 45 km/h – jednoznacznie stwierdził: „Za bezpośrednią przyczynę przedmiotowego wypadku drogowego należy wskazać nieprawidłowe postępowanie kierującej samochodem H. (...) nr rej. (...) E. G., która naruszyła przepisy i zasady ruchu drogowego w ten sposób, że: nie poruszała się z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem z uwzględnieniem warunków, w jakich odbywa się ruch, a w szczególności stanu i widoczności drogi oraz warunków atmosferycznych. (k 700). Przesłuchiwany na rozprawie przed Sądem Okręgowym dodał: „Istnienie kolein zwiększa prawdopodobieństwo utraty stateczności. Materiał uniemożliwia odpowiedź na pytanie, czy istnienie kolein było warunkiem, bez którego wypadek by się nie zdarzył. Nie można określić, w którym miejscu samochód stracił styczność z jezdnią. (...) Materiał uniemożliwia określenie ile było kolein. Szerokość kolein też nie wynika z materiału dowodowego.” (k 773). Ostatecznie skonstatował: „Zmodyfikowałbym tezę, że bezpośrednią przyczyną wypadku było zachowanie kierującej w ten sposób, że nie można wykluczyć kategorycznie, że do wypadku przyczyniły się warunki zewnętrzne, w tym stan nawierzchni, nie można odróżnić kolein od lodu i śniegu. Podtrzymuję tezę, że za wypadek odpowiedzialne jest nieodpowiedzialne zachowanie kierującej, ale przyczynić się mogły warunki atmosferyczne.” (k 771). Zatem w żadnym wypadku z opinii tej nie wynika, by biegły przyjął, że przyczyną sprawczą wypadku były koleiny, a nawet, że dopuścił tego przeważające prawdopodobieństwo.

Biegli Instytutu Ekspertyz Sądowych im. J. S. pierwszą opinię sporządzali przy założeniu, że o koleinach ostrzegał jedynie znak na 434 kilometry. Jednak wskazali: „Jeśli koleiny te sygnalizowane były znakami drogowymi od początku ich występowania, to kierująca, jadąc na tym odcinku drogi powinna dostosować technikę jazdy, także do występujących kolein na jezdni.” (k 887). We wnioskach stwierdzili: „Zgromadzony materiał dowodowy nie pozwala na ustalenie przyczyny utraty stateczności kierunkowej samochodu H. prowadzonego przez E. G.. Jeżeli występowanie kolein na jezdni było sygnalizowane na odcinku ok. 1 km przed miejscem wypadku, to (...) kierująca powinna to uwzględnić w technice jazdy nawet wówczas, gdy były niewidoczne z uwagi na pokrycie śniegiem nawierzchni jezdni. Jeżeli znak ostrzegający o koleinach, ustawiony ok. 110 m przed miejscem wypadku sygnalizował lokalne istotne pogorszenie stanu nawierzchni jezdni, to kierująca samochodem H. mogła nie mieć fizycznych możliwości dostosowania parametrów ruchu samochodu do zmiany stanu nawierzchni jezdni.” (k 888). Przypomnieć jednak należy, że ten ostatni wniosek został sformułowany przy założeniu, że powódka poruszała się z prędkością ok. 50 km/h, podczas gdy obecnie zostało ustalone, że była to prędkość niższa – 45 km/h. W ustnych wyjaśnieniach dodali, że

„Materiał dowodowy nie pozwala jednoznacznie na ustalenie, jaki był powód utraty stateczności samochodu, a tym samym utraty panowania nad pojazdem.(...) Mógł być cały zespół przyczyn wypadku, koleiny mogły być jedną z nich, ale i mogły nie mieć żadnego wpływu.” (k 982).

Po zapoznaniu się z informacją (...) o oznakowaniu drogi biegli w opinii uzupełniającej stwierdzili: „(...) koleiny były sygnalizowane ponad 6 km przed miejscem zdarzenia. W sytuacji znajdowania się w/w znaku na drodze, kierująca jadąc na tym odcinku drogi, powinna dostosować technikę jazdy do warunków atmosferycznych i drogowych, w tym także do występujących kolein na jezdni. Na całej długości oznakowanego odcinka drogi (10 km) kierująca mogła spodziewać się istotnego pogorszenia stanu nawierzchni.(...) Wjeżdżając w obszar kolein na drodze, gdzie nastąpiła utrata stateczności kierunkowej pojazdu, kierująca nie powinna być zaskoczona złym stanem nawierzchni. Opiniujący uważają, że jeżeli występowanie kolein na odcinku ponad 6 km, przed miejscem wypadku było sygnalizowane, to kierująca reagując właściwie powinna dostosować parametry ruchu samochodu tak, aby z powodu stanu nawierzchni nie wystąpił niekontrolowany poślizg pojazdu – nawet jeśli na około 100 m przed miejscem wypadku na km 434+894 nie było znaku A30 z tabliczką T13 (koleiny).” (k 1104). Dodać należy, że opinia ta stanowiła odpowiedź na wątpliwości stron związane z opinią podstawową, nie zawierała zaś rozważań na temat abstrakcyjnych wariantów usytuowania znaków na drodze, lecz odnosiła się do zaoferowanych przez stronę powodową dowodów wskazujących, że znaki ostrzegające o koleinach znajdowały się zarówno na 428 kilometrze, jak i na 434 kilometrze.

Zatem również biegli Instytutu nie stwierdzili, że przyczyną wypadku były koleiny, a nawet, że mogły nią być z przeważającym prawdopodobieństwem. Również oni wskazywali na niewłaściwą technikę jazdy powódki, nieuwzględniającą warunków atmosferycznych i drogowych - przy uwzględnieniu opisanego wyżej oznakowania drogi. Niewątpliwie nie podali jednoznacznej przyczyny wypadku, ale – jak wyżej wyjaśniono – przedmiotem postępowania jest jedynie ustalenie, czy były nią koleiny, inne kwestie mają znaczenie wtórne.

Biegli w pierwszej opinii zaznaczyli, że nieznanym jest powód usytuowania znaku ostrzegającego o koleinach na 434 kilometrze – czy miał on sygnalizować miejscowe pogorszenie się nawierzchni (co dostrzegł Sąd Najwyższy), czy też stanowił powtórzenie znaku po skrzyżowaniu. Jednak wątpliwość tę prezentowali przy wiedzy obejmującej istnienie znaku na 434 km. W opinii uzupełniającej przy świadomości dwóch znaków ostrzegających o koleinach tego rodzaju wątpliwości już nie mieli.

Z braku informacji o przyczynach ustawienia drugiego znaku ostrzegającego o koleinach Sąd Najwyższy wywiódł wniosek, że było to spowodowane lokalnym pogorszeniem się stanu nawierzchni. Jednak uzupełniające postępowanie dowodowe pozwoliło wyprowadzić inną konstatację. Skoro Komisja (...) zaleciła ustawienie znaków ostrzegających o koleinach za skrzyżowaniami i pomiędzy oboma znakami ostrzegawczymi faktycznie znajdowało się skrzyżowanie, to logika i doświadczenie życiowe nakazują uznać, iż znak ten powtarzał ostrzeżenie o koleinach znajdujące się na 428 km. Powtórzenie to niezbędne było dla tych użytkowników drogi nr (...), którzy wjeżdżali na nią na skrzyżowaniu. Dla zachowania bezpieczeństwa na drodze niezbędne jest bowiem poinformowanie wszystkich jej użytkowników o zagrożeniach na niej. Tym samym pozwany Skarb Państwa, ustawiając drugi znak, realizował obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa na zarządzanej przez siebie drodze. Okoliczność, że powódka przejechała poprzednie 7 kilometrów bezkolizyjnie, nie przesądza o pogłębieniu się kolein w miejscu wypadku. Brak jest w tym stanie rzeczy przesłanek dla przyjęcia, iż ustawienie drugiego znaku sygnalizowało lokalne pogorszenie się stanu nawierzchni (pogłębienie kolein). Nie ma żadnego dowodu na okoliczność, że od 434 km były one głębsze niż wcześniej.

Zarzut błędnej oceny dowodów jest chybiony również w zakresie, w jakim apelująca kwestionuje ocenę dowodów prowadzącą Sąd I instancji do wniosku, że nie dostosowała prędkości do warunków drogowych. Prędkość bezpieczna to prędkość uwzględniająca aktualne warunki drogowe i atmosferyczne. Skoro powódka była powiadomiona o złym stanie drogi w postaci kolein, winna była zmniejszyć prędkość stosownie do złej nawierzchni, złej pogody i złej widoczności, co w świetle opinii biegłego J. J. mogła uczynić, nawet gdyby o niebezpieczeństwie została poinformowana dopiero za pomocą znaku na 434 km. Zauważyć trzeba, że Sąd Najwyższy nie zdezawuował wniosków Sądu Okręgowego co do przyjęcia, iż powódka nie dostosowała prędkości do warunków zewnętrznych. Taki też wniosek płynie z uzupełniającej opinii biegłego J. J..

Zgodnie z art. 19 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. o ruchu drogowym kierujący pojazdem jest obowiązany jechać z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem, z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa, a w szczególności: rzeźby terenu, stanu i widoczności drogi, stanu i ładunku pojazdu, warunków atmosferycznych i natężenia ruchu. Kierujący pojazdem jest obowiązany:

- 1) jechać z prędkością nieutrudniającą jazdy innym kierującym;
- 2) hamować w sposób niepowodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub jego utrudnienia;
- 3) utrzymywać odstęp niezbędny do uniknięcia zderzenia w razie hamowania lub zatrzymania się poprzedzającego pojazdu.

Przypomnieć należy, że biegły J. J., określając prędkość bezpieczną, uwzględnił nie tylko istnienie kolein, ale także warunki pogodowe i porę doby. Wskazał, że w czasie zdarzenia była ujemna temperatura, co mogło skutkować oblodzeniem jezdni i powodować zmianę współczynnika przyczepności, a nadto nie można było stwierdzić, jaki jest stan podłoża – było pokryte śniegiem, więc mogło być mokre lub oblodzone (protokół rozprawy apelacyjnej z dnia 4 września 2015 r. k 1856). Co do twierdzeń apelującej odnoszących się do opinii biegłego J. J., iż przy równej nawierzchni prędkość 90 km/h pozwoliłaby na utrzymanie toru jazdy, Sąd Apelacyjny w pełni podzielił wnioski Sądu II instancji poprzednio rozpoznającego sprawę, iż konkluzja ta nie uwzględnia warunków atmosferycznych panujących feralnego dnia, a zatem jest nieprzydatna dla oceny odpowiedzialności za wypadek.

Odwoływanie się przez apelującą do zeznań świadka S. B. jest w tej mierze chybione. Istotnie zeznał on, że w każdych warunkach jest w stanie przejechać przedmiotową drogą bezkolizyjnie samochodem F. (...) z prędkością 40 – 60 km/h, a przy prędkości 40 km/h zahamować. Powódka wywodzi z tego wniosek, że skoro jechała ze zbliżoną prędkością samochodem cięższym i wyposażonym w ABS, a nie zdołała zahamować, to przyczyny wypadku należy upatrywać gdzie indziej, nie zaś w jej technice jazdy. Uwadze powódki umknęło, iż wedle zeznań świadka powyższa prędkość jest bezpieczna przy uwzględnieniu tylko stanu nawierzchni (kolein), zatem przyjmując takie założenie, powódka przeczy własnemu twierdzeniu o koleinach jako przyczynie wypadku. Przede wszystkim jednak zeznania te są nieprzydatne dla ustalenia prędkości bezpiecznej, bowiem wymaga to wiadomości specjalnych, zaś świadek zaprezentował wyłącznie własne – subiektywne - wyobrażenie o możliwościach samochodu oraz własnych jako kierowcy.

Powódka, jadąc z prędkością 45 km/h, nie dostosowała tej prędkości do aktualnych warunków jazdy – mimo ostrzeżenia jej o jednym z elementów tych warunków czyli koleinach. Jak wyżej wskazano, biegli nie wykluczali wpływu kolein na przebieg wypadku, ale przytoczyć trzeba stwierdzenie biegłego J. J. na rozprawie apelacyjnej: „Koleina jest pojęciem zmiennym, a oblodzenie jezdni jest najważniejszym parametrem decydującym o prędkości bezpiecznej.” (protokół rozprawy apelacyjnej z dnia 4 września 2015 r. k 1857). Oznacza to, że najważniejsze znaczenie dla bezpieczeństwa jazdy miał stan nawierzchni, ale niewynikający z faktu istnienia kolein, lecz z warunków pogodowych (temperatury poniżej 0 stopni Celsjusza, stale padającego śniegu).

Wcześniejsze postępowanie dowodowe – poza brakiem dowodów na odpowiedzialność Skarbu Państwa za wypadek – nie doprowadziło do ustalenia, co konkretnie spowodowało utratę stateczności pojazdu, a przyczyn hipotetycznych może być wiele, np. moment nieuwagi ze strony kierującej czy nieprzemysłany manewr w reakcji na światła ciężarówki nadjeżdżającej z naprzeciwka po łagodnym łuku.

Po uzupełnieniu postępowania dowodowego stwierdzić należy, że powódka nie dostosowała prędkości do warunków jazdy, w tym mimo dwukrotnego ostrzeżenia o koleinach, czym naruszyła art. 19 ustawy o ruchu drogowym. Nadal natomiast z materiału dowodowego nie można wysnuć wniosku, że przyczyną zdarzenia były koleiny.

Doszukiwanie się błędów w ocenie dowodów poprzez wskazanie, że powódka wyjechała na sąsiedni pas, a nie że jej samochód na ten pas wyrzuciło, jest chybione. Świadek W. K. zeznał, że samochodem rzucało, świadek W. G., że zarzuciło nim w kierunku osi jezdni, jednak są to określenia mało precyzyjne, które nie wskazują – wbrew twierdzeniu apelującej, że samochód wyrzuciło na pas jezdni przeznaczony do jazdy w kierunku odwrotnym od kierunku jazdy

powódki. Nadto gwałtowny charakter zdarzenia nie wyklucza, iż owa gwałtowność była następstwem manewru kierowcy. Przede wszystkim jednak z zeznań świadka W. K. nie wynika, - jak sugeruje to skarżąca, że jej samochód wyrzuciło na przeciwległy pas jezdni, przeciwnie świadek zeznał: „Ten samochód jadący z naprzeciwka wjechał na mój pas jezdni, nim (go) obróciło.” (k 576). Zatem owo rzucanie mogło mieć miejsce po zjechaniu pojazdu powódki na przeciwległy pas, np. w następstwie wpadnięcia w poślizg.

Również biegli Instytutu Ekspertyz Sądowych im. J. S. na podstawie analizy materiału dowodowego, dokonując rekonstrukcji wypadku, nie przyjęli, że samochód powódki został wyrzucony na przeciwległy pas jezdni, lecz że w wyniku utraty panowania powódki nad nim wjechał na ten pas (k 885).

Co do oceny zeznań świadka W. G. dotyczących prędkości pojazdu powódki nie sposób zgodzić się ze skarżącą, że zostały one zdezawuowane wyłącznie ze względu na pokrewieństwo świadka z powódką. Istotne były bowiem różnice w zeznaniach złożonych w postępowaniu karnym a zeznaniach złożonych po upływie kilku lat w postępowaniu cywilnym, jednak powyższa rozbieżność utraciła na znaczeniu wobec konstatacji Sądu Najwyższego opartej na opinii biegłego J. J. co do prędkości samochodu powódki na poziomie 45 km/h.

Zarzut niewłaściwej oceny zeznań świadka J. K. (1) jest chybiony. Dla postawienia skutecznego zarzutu naruszenia zasady swobodnej oceny dowodów trzeba bowiem przy użyciu argumentów natury jurydycznej wskazać, jakie kryteria tej oceny (logiczne rozumowanie, zasady doświadczenia życiowego) zostały naruszone. Okoliczność, że Sąd I instancji wielkie znaczenie przypisał rozbieżnościom w zeznaniach świadka W. G. odnośnie prędkości, z jaką poruszał się samochód powódki, nie oznacza, iż wadliwie ocenił zeznania świadka J. K. (1). Istotnie nie jest jasne, jaką funkcję pełnił ten świadek u pozwanego, ale też jej zeznania odnośnie usytuowania znaku na 434 kilometrze znajdują potwierdzenie w dokumentach złożonych przez stronę pozwaną - nota bene także kwestionowanych przez powódkę, ale w tej kwestii Sąd Najwyższy słusznie wskazał, że dokumenty prywatne stanowią również dowody, podlegające ocenie. Sąd Okręgowy uznał je za wiarygodne, a powódka poza głośnym zaprzeczeniem zawartych w nim twierdzeniom, żadnych kontrdowodów w tej mierze nie przedstawiła. Niewątpliwie wniosek o dopuszczenie dowodu z zeznań świadka J. K. (1) został zgłoszony z uchybieniem terminu określonego przez Sąd Okręgowy, jednak pominięcie tego dowodu jako spóźnionego było jedynie uprawnieniem Sądu I instancji, nie zaś jego obowiązkiem. Z pewnością zaś przeprowadzenie go nie wpłynęło na przedłużenie postępowania.

W świetle dodatkowych ustaleń faktycznych poczynionych przez Sąd Apelacyjny w związku z treścią uzasadnienia wyroku Sądu Najwyższego zarzut naruszenia art. 231 k.p.c. jest nieuzasadniony. Nie zasługują na aprobatę twierdzenia powódki, jakoby można było na podstawie domniemania faktycznego wywieść wniosek o zachowaniu przez powódkę bezpiecznej prędkości i przyjąć, że przyczyną wypadku było zachowanie pozwanego Skarbu Państwa. Żaden dowód przeprowadzony w sprawie nie pozwala na przyjęcie takiego domniemania, w szczególności opinie biegłych, które - aczkolwiek z różnym nasileniem, ale zawsze akcentowały kwestię niedostosowania przez powódkę prędkości do warunków jazdy, choć poza opinią J. J. nie wypowiedziały się stanowczo i jednoznacznie o przyczynach tego stanu rzeczy. Dla posłużenia się domniemaniem faktycznym, trzeba uprzednio ustalić okoliczności faktyczne pośrednie, które pozwolą na przyjęcie w drodze owego domniemania dalszej okoliczności faktycznej. Skoro zostało ustalone, że na drodze znajdowały się dwa znaki ostrzegające o koleinach, przy czym pierwszy 7 km przed wypadkiem, a drugi - powtórzony za skrzyżowaniem na 434 km, z faktu, że do 435 km powódka dojechała bezkolizyjnie, nie można wywieść domniemania faktycznego, iż w tym miejscu koleiny pogłębiły się, a tym bardziej, że były one jedyną bądź jedną z kilku przyczyn wypadku. Brak jest jakichkolwiek dowodów potwierdzających pogłębienie się kolein. Jak wyżej zaznaczono, nie świadczyło o tym usytuowanie drugiego znaku, którego zadaniem było ostrzeganie nowych użytkowników drogi, wjeżdżających na nią na skrzyżowaniu. Skoro 7 km wcześniej powódka została ostrzeżona o koleinach na przestrzeni 10 km, a warunki atmosferyczne były skrajnie trudne, powinnością powódki było stałe kontrolowanie prędkości i techniki jazdy, by była ona bezpieczna. Takowej zaś powódka nie zachowała, jadąc z prędkością ok. 45 km/h przy prędkości bezpiecznej niższej o co najmniej 15 km/h, co w ogóle przeczy formułowanemu przez nią domniemaniu faktycznemu opartemu wszak na okoliczności przeciwnej. Nie ma przy tym racji skarżąca, podnosząc, że w prawie o ruchu drogowym nie występuje pojęcie „szczególnej ostrożności”. Posługuje się nim art. 3 ust. 1 tej ustawy. Zgodnie zaś z § 3 ust. 1 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r.

w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. Nr 170, poz. 1393 ze zm.) znaki ostrzegawcze uprzedzają o miejscach na drodze, w których występuje lub może występować niebezpieczeństwo, oraz zobowiązują uczestników ruchu do zachowania szczególnej ostrożności. Zatem znaki ostrzegające o koleinach obligowały skarżącą do zachowania szczególnej staranności, ale taki obowiązek wynikał przede wszystkim z przywołanego art. 19 ust. 1 i 2 prawa o ruchu drogowym i wiązał się ze wszystkimi aspektami warunków drogowych i atmosferycznych.

Ponownie należy odwołać się do stwierdzenia biegłego J. J. na rozprawie apelacyjnej w dniu 4 września 2015 r., iż to nie koleiny, lecz oblodzenie jezdni jest najważniejszym parametrem decydującym o prędkości bezpiecznej. Powódka powinna była i mogła dostosować prędkość do zmieniających się warunków zewnętrznych – również w odniesieniu do kolein po zobaczeniu drugiego znaku ostrzegawczego.

Zarzut naruszenia art. 415 k.c. w związku z art. 361 § 1 i 2 k.c. okazał się niezasadny. Nie ma racji powódka, twierdząc, że odpowiedzialność za wypadek (i w jego następstwie doznana przezeń szkoda) ponosi pozwany. Takiego wniosku – jak wyżej wskazano – nie da się wywieść z żadnego dowodu przeprowadzonego w sprawie ani sformułować w tej kwestii domniemania faktycznego, a po uzupełnieniu ustaleń faktycznych Sąd Apelacyjny w pełni akceptuje obszerny wywód prawny w tej kwestii, w tym w szczególności odnośnie związku przyczynowego, poczyniony przez Sąd Apelacyjny w poprzednim składzie.

Mając na względzie wytyczne Sądu Najwyższego co do konieczności oceny zachowania pozwanego jako zarządcy drogi, Sąd Apelacyjny wskazuje, że niewątpliwie droga nr (...) wymagała remontu, którego przeprowadzenie było obowiązkiem pozwanego i który to remont od 2002 r. do dnia wypadku nie został wykonany. Jednak powódka – mimo bardzo obszernego postępowania dowodowego – nie wykazała, aby pomiędzy zaniechaniem pozwanego (brakiem remontu nawierzchni) a szkodą wystąpił adekwatny związek przyczynowy. Teoretyczne rozważania w tej mierze, zawarte w apelacji, konkluzji tej nie zmieniają. Koleiny to niewątpliwie utrudnienie dla kierowców, ale jest to okoliczność statyczna i trwała. Gdyby stanowiła ona przyczynę czy nawet współprzyczynę wypadku powódki przy zachowaniu przez nią bezpiecznej prędkości, to również inne pojazdy w tym samym dniu na tej trasie winny ulec wypadkowi – o co najmniej tej samej lub gorszej klasy niż powódki. Tymczasem przypadek powódki miał charakter jednostkowy, co wskazuje, iż o zaistnieniu wypadku zdecydowała inna przyczyna niż koleiny.

Nie doszło do naruszenia art. 20 pkt 14 ustawy o drogach publicznych. Apelująca nie wskazuje, jakiego rodzaju ograniczenie prędkości za pomocą znaku zakazu uniemożliwiłoby zajście przedmiotowego wypadku, zwłaszcza wobec faktu, że czynnikami utrudniającymi jazdę oprócz kolein były: padający śnieg, pokrycie jezdni śniegiem i jej oblodzenie oraz słaba widoczność spowodowana opadami śniegu i porą nocną, a tym samym, że brak wprowadzenia przez pozwanego ograniczenia prędkości miał jakikolwiek wpływ na zaistnienie wypadku, zwłaszcza że ograniczenie to musiałoby być zróżnicowane w zależności od warunków zewnętrznych. Wprowadzenie ograniczeń przewidziane przez wymieniony przepis istotnie jest obowiązkiem zarządcy drogi, ale jedynie wówczas, gdy występuje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa osób i mienia. Brak jest podstaw do uznania, że sam fakt występowania kolein takie bezpośrednie zagrożenie stwarzał, skoro inni użytkownicy drogi pokonywali ją bezkolizyjnie.

Również z faktu umiejscowienia drugiego znaku ostrzegającego o koleinach 106 – 110 m przed miejscem zdarzenia nie można wywieść odpowiedzialności Skarbu Państwa za szkodę doznaną przez powódkę. Jak wyżej wskazano, jego usytuowanie w określonym miejscu było koniecznością powiadomienia o niebezpieczeństwie tych użytkowników drogi, którzy wjechali na nią na skrzyżowaniu. Nadto, jak wynika z opinii biegłego J. J., mimo lokalizacji znaku na 434 km powódka, jadąc z prędkością 45/h, zdążyłaby zredukować prędkość do bezpiecznej prędkości 30 km/h. Zatem brak jest związku przyczynowego pomiędzy ustawieniem znaku w określonym miejscu a szkodą.

Odnosząc się do zarzutu naruszenia art. 362 k.c., ponownie należy odwołać się do uzasadnienia wyroku Sądu Apelacyjnego poprzednio rozpoznającego sprawę. Aby można było rozważyć przyczynienie się powódki do szkody, w pierwszej kolejności należałoby ustalić jej sprawcę. Jeśli zaś nie ma dowodów pozwalających na przypisanie odpowiedzialności za nią pozwanemu Skarbowi Państwa, rozważanie zarzutu przyczynienia się jest bezprzedmiotowe.

Zarzut naruszenia zasady bezpośredniości poprzez zmianę sędziego referenta w ostatniej fazie procesu należy uznać za jednoznacznie chybiony. Na pełną akceptację zasługuje argumentacja w tej mierze Sądu Apelacyjnego poprzednio rozpoznającego sprawę, co zwalnia Sąd Apelacyjny obecnie orzekający od jej powtarzania.

Z tych względów Sąd Apelacyjny orzekł jak w sentencji wyroku na mocy art. 385 k.p.c. i art. 102 k.p.c., mając na względzie bardzo trudną sytuację życiową i zdrowotną powódki oraz szczególny charakter sprawy - okoliczność, że ze strony pozwanego Skarbu Państwa zaniechanie jego obowiązków jako zarządcy drogi zostało wykazane, natomiast nie poniósł on odpowiedzialności za szkodę z uwagi na niewykazanie związku przyczynowego pomiędzy tym zaniechaniem a szkodą. Sprostowania oczywistej niedokładności w oznaczeniu przedmiotu sprawy Sąd Apelacyjny dokonał w trybie art. 350 § 1 i 3 k.p.c.