

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 20 listopada 2014 roku

Sąd Rejonowy w Kłodzku Wydział I Cywilny

w składzie następującym:

Przewodniczący: SSR Eliza Skotnicka

Protokolant: Damian Szabunio

po rozpoznaniu w dniu 18 listopada 2014 roku w Kłodzku

na rozprawie

sprawy z powództwa **P. Ś., T. J.**

przeciwko **Powiatowi (...)**

z udziałem **interwenienta ubocznego, który przystąpił do strony pozwanej - (...)**S.A. z siedzibą w W.

o zapłatę 20 000 zł

I. zasądza od strony pozwanej Powiatu (...) na rzecz powodów P. Ś. i T. J. kwotę 16 700,00 (szesnaście tysięcy siedemset 00/100) złotych wraz z ustawowymi odsetkami liczonymi od dnia 29 stycznia 2013r.;

II. dalej idące powództwo oddala;

III. zasądza od strony pozwanej na rzecz powodów kwotę 3 603,91 złotych tytułem zwrotu kosztów postępowania;

IV. nakazuje stronie pozwanej, aby uiściła na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Kłodzku kwotę 135,05 złotych tytułem zwrotu wydatków tymczasowo poniesionych przez Skarb Państwa.

UZASADNIENIE

Powodowie P. Ś. i T. J. domagali się zasądzenia od strony pozwanej kwoty 20000,- zł wraz kosztami postępowania. Na ostatniej rozprawie w dniu 18 listopada 2014 r. powodowie wnieśli ponadto o zasądzenie odsetek ustawowych liczonych od kwoty 20 000,- zł od dnia wniesienia pozwu. W uzasadnieniu pozwu wskazano, że w dniu 15 sierpnia 2012 r. powód P. Ś. jechał samochodem marki F. (...)nr rej. (...), którego powodowie są współwłaścicielami z kierunku K.do miejscowości W.i w miejscu skrzyżowania drogi krajowej nr(...)z drogą gminną nr (...)doszło do kolizji z pojazdem marki V. (...)nr rej. (...), który niespodziewanie wyjechał z niewidocznej drogi gminnej. Droga gminna jest wąską drogą prowadzącą do ogródków działkowych, zupełnie niewidoczną z drogi powiatowej, stąd nawet przy niewielkiej prędkości powód nie był w stanie w odpowiednim momencie zauważyć wyjeżdżającego pojazdu i wyhamować, chcąc uniknąć zderzenia z pojazdem nadjeżdżającym z drogi gminnej, wjechał w rów i skarpe. Zdaniem powodów do kolizji doszło z powodu braku oznakowania dróg.

Strona pozwana Powiat (...) wniosła o oddalenie powództwa zarzucając, że żądana kwota odszkodowania nie została w żaden sposób udowodniona, a ponadto brak jest podstaw by pozwaną obarczać skutkami tego zdarzenia. Skrzyżowanie dróg powiatowej i gminnej jest skrzyżowaniem równorzędnym, czyli skrzyżowaniem, na którym nie wyróżniono kierunku z pierwszeństwem przejazdu, zatem wszystkie wloty traktowane są równorzędnie,

a pierwszeństwo przejazdu określone jest na zasadzie prawej strony. Skrzyżowanie równorzędne może nie być dodatkowo oznakowane lub jeśli takiego skrzyżowania kierowca mógłby się nie spodziewać oznakowane znakiem ostrzegawczym A-5. Skrzyżowania równorzędne często występują w strefach ruchu uspokozonego, ponieważ wpływają na ograniczenie prędkości pojazdów. Takim jest skrzyżowanie, na którym doszło do zdarzenia w dniu 15 sierpnia 2012r. Powód P. Ś.jadąc z kierunku K.do miejscowości W.drogą powiatową nr (...)wlot drogi gminnej nr (...)miał po prawej stronie, co zgodnie z ogólną zasadą powoduje, że powinien ustąpić pierwszeństwa pojazdowi wyjeżdżającemu z drogi gminnej. Ponadto zdaniem pozwanej zgodnie z art. 25 ust. 1 ustawy prawo o ruchu drogowym kierujący pojazdem, zbliżając się do skrzyżowania jest obowiązany zachować szczególną ostrożność ustąpić pierwszeństwa pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony. Zdaniem pozwanej brak jest po jej stronie bezprawnego działania lub zaniechania, gdyż położenie opisanego skrzyżowania, jego kategoria, nie nakładają na pozwanego obowiązków, których by pozwana nie wykonała. Przyczyną zdarzenia był sposób prowadzenia pojazdu przez powoda P. Ś., a w konsekwencji jego zawinienie.

Powodowie w piśmie z dnia 13 czerwca 2013r. wskazali, że po zaistniałym zdarzeniu zarządca umieścił oznakowania pionowe na obu krzyżujących się drogach, przyjmując, że droga powiatowa jest drogą główną, a droga gminna podporządkowaną. W związku z tym powód zażądał, aby strona pozwana przedłożyła zatwierdzony i obowiązujący plan organizacji ruchu na skrzyżowaniu dróg powiatowej nr (...) z gminną nr (...).

W odpowiedzi na zobowiązanie Sądu, strona pozwana w piśmie z dnia 9 sierpnia 2013r. wskazała, że skrzyżowanie dróg powiatowej nr (...)z gminną nr (...)w miejscowości W.nie ma zatwierzonego planu organizacji ruchu. Skrzyżowanie to jako skrzyżowanie dróg równorzędnych nie wymaga dodatkowego oznakowania. Strona pozwana w piśmie z dnia 12 września 2013r. na wezwanie Sądu odpowiedziała, że po doręczeniu pozwanej w dniu 29 stycznia 2013r. odpisu pozwu pozwana skierowała służby drogowe na miejsce zdarzenia. Służby miały stwierdzić w terenie, czy w miejscu zdarzenia jest oznakowanie pionowe lub poziome. Niezrozumienie polecenia lub brak jego precyzji spowodował, że ustawiono znaki pionowe na wyżej wymienionym skrzyżowaniu.

Interwenient uboczny, który przystąpił do strony pozwanej (...)S.A. z siedzibą w W.wniósł o oddalenie powództwa z argumentacją analogiczną do zarzutów strony pozwanej.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

Powód P. Ś.w dniu 15 sierpnia 2012r., ok. godziny 20 – 21 jechał samochodem marki F. (...)nr rej.(...), drogą powiatową nr (...)z miejscowości K.w kierunku W.. Powód nie znał drogi, którą jechał. Droga była nierówna i w złym stanie technicznym, po obu stronach pobocza były skarpy porośnięte krzewami. Przed skrzyżowaniem drogi powiatowej nr (...)z drogą gminną nr (...)był łuk i spad. Widoczność na tym skrzyżowaniu była bardzo ograniczona do ok. 20m. Skrzyżowanie nie było oznakowane. Powód jechał z góry, nie wiedział, że zbliża się do skrzyżowania z drogą gminną, to skrzyżowanie nie było w ogóle widoczne. Z drogi gminnej (...)na drogę powiatową wjechał S. C., kierujący pojazdem marki V. (...). Powód zobaczył ten pojazd, gdy znajdował się w odległości ok. 7 m od niego. Powód miał mało czasu na reakcję, chciał ominąć ten samochód, ale droga była wąska, a samochód S. C.duży i dopiero wykonywał manewr włączania się do ruchu na tej drodze. Powód, chcąc ominąć ten pojazd, zahaczył o pobocze, stracił panowanie nad samochodem i ściągnęło go do przydrożnego, głębokiego rowu. Samochód był przechylony, powód musiał wyjść drzwiami pasażera. Powód jechał z prędkością ok 50 – 60 km/h, nie zwolnił przed skrzyżowaniem, gdyż nie wiedział, że zbliża się do skrzyżowania dróg. W miejscu skrzyżowania dróg nie było żadnego znaku drogowego ostrzegającego o niebezpieczeństwie. Obecnie przy drodze powiatowej, którą jechał powód znajduje się znak pionowy informujący, że jest to droga z pierwszeństwem przejazdu.

Po zdarzeniu S. C.był przekonany, że naruszył zasady ruchu drogowego i wyjechał z drogi podporządkowanej nie ustępując pierwszeństwa pojazdowi, którym jechał powód. S. C. tłumaczył, że nie zatrzymał się przed skrzyżowaniem, gdyż na chwilę przed zdarzeniem pojawiła się niesprawność instalacji gazowej i rozrusznika i w obawie, że samochód zgaśnie, postanowił jechać przez skrzyżowanie w dół bez zatrzymywania, by wykorzystać wzniesienie. Dojeżdżając do skrzyżowania S. C.spojrzał w lewo, na drogę, w którą zamierzał wjechać, z uwagi na krzaki ograniczające widoczność

nie zauważył nadjeżdżającego pojazdu i kontynuował jazdę. Gdy wjechał na drogę powiatową usłyszał pisk opon, a w lewym bocznym lusterku zauważył pojazd, który próbując go ominąć zjechał do rowu, uderzając prawą stroną w zbocze góry. S. C. napisał oświadczenie, że jest sprawcą tego zdarzenia. Powód w dniu 16 sierpnia 2012r. zgłosił szkodę z polisy ubezpieczeniowej OC sprawcy. W toku postępowania likwidacyjnego ubezpieczyciel (...) S.A. pismem z dnia 3 października 2012r. odmówił wypłaty odszkodowania z polisy posiadacza pojazdu marki V. (...)nr rej. (...), po ustaleniu, że skrzyżowanie dróg, na którym doszło do zdarzenia było skrzyżowaniem dróg równorzędnych. Stąd też, według ustaleń ubezpieczyciela to powód powinien ustąpić pierwszeństwa S. C..

Dowód:

- zeznania świadka S. C. k. 65 – odwrót;
- przesłuchanie powoda P. Ś. k. 66;
- dokumenty w aktach szkody nr K/1116778/2012, w tym zgłoszenie szkody, decyzja o odmowie wypłaty odszkodowania – płyta CD k. 75;
- opinia wykonana na zlecenie ubezpieczyciela w dniu 14 września 2012 r. k. 246 – 252 .

Droga powiatowa nr (...)w odległości od ok. 500 m do 150 m patrząc od skrzyżowania przebiega o małym spadku, z licznymi łukami na przemian w prawo i w lewo, o łagodnych promieniach drogi. W odległości ok. 150 m od skrzyżowania droga przebiega o małym promieniu łuku w prawo, a następnie w lewo i ponownie o małym promieniu w prawo. Do łuku w prawo droga przebiegała o małym spadku, następnie droga przebiega o większym spadku, lekkim łukiem w prawo do skrzyżowania z drogą gminną. Odległość pomiędzy tym łukiem, a skrzyżowaniem wynosi 50,0m. Z tej odległości poprzez rosnące krzaki i drzewa, jesienią gdy nie ma liści, widoczny jest znak D – 42 - „obszar zabudowany”; nie jest natomiast widoczny przebieg łączenia się krawędzi drogi gminnej nr (...)z powiatową nr (...). W odległości 35m od znaku D – 42 po prawej stronie drogi powiatowej uwidacznia się „plac” o szerokości 1,0 m i długości ok. 10,0m, pokryty masą bitumiczną, lecz nie widać przebiegu w prawo drogi gminnej, ze względu na wysoką skarpe zasłaniającą jej przebieg. W odległości 15 m od znaku D – 42 tablica tego znaku mogła być częściowo widoczna, gdyż jesienią jest w połowie przesłonięta krzakami bez liści, z tej odległości nie jest widoczny zarys przebiegu drogi gminnej, jedynie plac w formie zatoczki. Dopiero na wysokości znaku D – 42 uwidacznia się krawędź drogi gminnej o długości 5,0 m, co może sugerować o przebiegu drogi poprzecznej. Jezdnia drogi powiatowej na wysokości znaku jest o szerokości 4,20 m, pobocza drogi nieutwardzone o szerokości 0,50 m zakończone głębokim rowem. Droga powiatowa nr (...)do skrzyżowania ma ograniczoną widoczność po prawej i lewej stronie, poprzez wysokie skarpy. Znak drogowy D – 42 „obszar zabudowany” umiejscowiony jest na skarpie w odległości ok. 2,0 m od prawej krawędzi drogi powiatowej, natomiast od lewej krawędzi drogi poprzecznej – drogi gminnej nr (...)w odległości ok. 2,5 m.

Droga gminna nr (...)nie posiada oznakowania w postaci znaków drogowych. W odległości ok. 100,0 m od skrzyżowania droga przebiega o znacznym spadku, jezdnia o nawierzchni bitumicznej o szerokości 4,20 m, następnie droga przechodzi w bardzo wąską jezdnię o szerokości 2,40 m. W odległości ok. 50,0 m od skrzyżowania droga gminna przebiega przez most. Kierujący pojazdem marki V.dojeżdżając do skrzyżowania z drogą powiatową, po lewej stronie miał ograniczoną widoczność ze względu na usytuowaną o znacznej wysokości skarpe. Widoczność na drogę powiatową, jadący pojazdem V.miał dopiero znajdując się w odległości 1,5 m od krawędzi drogi powiatowej.

Na drodze powiatowej nr (...)występuje wiele miejsc, w których kierujący powinien zachować szczególną ostrożność ze względu na występujące lub mogące wystąpić niebezpieczeństwa. Droga powiatowa tuż przed skrzyżowaniem z drogą gminną powinna być w odległości 150 m oznakowana znakiem A – 6b „skrzyżowanie z drogą podporządkowaną po prawej stronie”. Natomiast droga gminna powinna być oznakowana znakiem B – 20 „STOP” oraz powinna być oznakowana znakiem poziomym P – 12 „linia bezwzględnej zatrzymania – stop.” Znak B – 20 oznacza zakaz wjazdu na skrzyżowanie bez zatrzymania się przed drogą z pierwszeństwem oraz obowiązek ustąpienia pierwszeństwa kierującym poruszającym się tą drogą. Kierujący powinien się zatrzymać w miejscu w tym celu wyznaczonym na jezdni,

gdyż ze swojej lewej strony ma ograniczoną widoczność ze względu na skarpe. Znak B – 20 mógłby być poprzedzony znakiem A – 7 „ustąp pierwszeństwa” z tabliczką określającą odległość od skrzyżowania.

Występujące na drodze powiatowej liczne niebezpieczne zakręty w odległości ok. 150,0 m od skrzyżowania powinny być oznakowane znakiem ostrzegawczym.

Dla powoda kierującego pojazdem F. przedmiotowe skrzyżowanie dróg było w zasadzie niemożliwe do identyfikacji. P. Ś. mógł rozpoznać, że znajduje się w obrębie tego skrzyżowania dopiero tuż przed znakiem D – 42. W okolicach miejsca zdarzenia przebywają osoby spacerujące i uprawiające nordic – walking. Odcinek tej drogi powinien być oznakowany znakiem ostrzegawczym A – 30 „inne niebezpieczeństwa” z dodatkową tabliczką z napisem „piesi” lub „brak pobocza”.

Brak oznakowania skrzyżowania drogi powiatowej nr (...)z drogą gminną nr (...), występującą po stronie prawej powodowało zwiększenie niebezpieczeństwa dla poruszających się pojazdów. Brak oznakowania skrzyżowania drogi powiatowej nr (...)z drogą gminną nr (...)stanowił bezpośrednią przyczynę, pozostającą w bezpośrednim związku przyczynowym z wypadkiem drogowym, do którego doszło w dniu 15 sierpnia 2012r. z udziałem powoda.

Aby kierujący pojazdem mógł zachować szczególną ostrożność, zbliżając się do skrzyżowania i ustąpić pierwszeństwa pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony, powinien wcześniej być uprzedzony o istniejących zagrożeniach. Znaki ostrzegawcze mają w systemie znaków drogowych szczególnie ważne znaczenie, uprzedzają uczestników ruchu drogowego o miejscach na drodze, w których występuje lub może występować niebezpieczeństwo. Znaki te powinny być umieszczone w takiej odległości, aby kierujący, zwłaszcza jadący z większą prędkością, mógł odpowiednio wcześniej reagować w określonych sytuacjach. Odległość znaku ostrzegającego od miejsca jest uzależniona od warunków występujących na drodze, w szczególności od obowiązującej na niej dopuszczalnej prędkości. Jeżeli dopuszczalna prędkość na drodze przekracza 60 km/h, znak umieszczony jest w odległości 150 – 300 m od miejsca niebezpiecznego, a na pozostałych drogach do 100 m. Wyjątkiem jest znak A – 7 ustąp pierwszeństwa, który jest umieszczany w odległości do 50 m od skrzyżowania na drodze o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h oraz od skrzyżowania na pozostałych drogach.

Droga zatrzymania pojazdu powoda w sytuacji przed zdarzeniem wynosiła ok. 65 m, zatem powód, aby uniknąć powstałego zagrożenia musiałby rozpocząć hamowanie daleko przed łukiem odcinaka drogi powiatowej, nie widząc skrzyżowania z drogą gminną.

Dowód:

- opinia biegłego sądowego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych, oceny technicznej pojazdów samochodowy oraz szacowania wartości pojazdów samochodowych mgr inż. Z. G. z dnia 28 lutego 2014 r. k. 134 – 231;
- opinia uzupełniająca biegłego z dnia 23 czerwca 2014r. k. 290 – 304.

W marcu 2013r. na wlocie drogi gminnej nr (...)w drogę powiatową nr(...)służby drogowe podlegające stronie pozwanej postawiła znak pionowy A – 7 „ustąp pierwszeństwa”.

Podczas oględzin miejsca zdarzenia w lutym 2014 r. skrzyżowanie drogi powiatowej nr 3338D z drogą gminną nr (...)było nieoznakowane.

Podczas oględzin miejsca zdarzenia dokonanych w dniu 20 czerwca 2014r. znak D – 42 „obszar zabudowany” ustawiono w nowym, lepiej widocznym miejscu, bliżej drogi powiatowej przed łukiem drogi. Ponadto przed skrzyżowaniem dróg, na drodze powiatowej nr (...)ustawiono znak D – 1 „droga z pierwszeństwem”, zaś na drodze gminnej nr (...)ustawiono znak A – 7 „ustąp pierwszeństwa”.

Dowód:

- zdjęcie wykonane przez powoda w dniu 11 marca 2013r. k. 30;
- zdjęcia załączone do opinii biegłego sądowego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych, oceny technicznej pojazdów samochodowych oraz szacowania wartości pojazdów samochodowych mgr inż. Z. G. z dnia 28 lutego 2014 r. k. 153 – 163;
- zdjęcia załączone do opinii uzupełniającej z dnia 23 czerwca 2014r. k. 302 – 304.

Koszt naprawy samochodu marki F. (...), wersja A., nr rej. (...), rok prod. 2006, stanowiącego współwłasność powodów w oparciu o program komputerowy (...) na dzień 15 sierpnia 2012r. wyniósł 62777,27 zł, co czyniło naprawę ekonomicznie nieuzasadnioną. Stąd należało powstałą szkodę w pojeździe powodów uznać za całkowitą.

Wartość pojazdu powodów przed zaistnieniem szkody wynosił 22400,- zł. Wartość pojazdu po szkodzie ustalona metodą stopnia uszkodzenia wyniosła 5746,- zł, w zaokrągleniu 5700,- zł. Różnica wartości pojazdu przed i po szkodzie wyniosła więc 16700,- zł.

Dowód:

- opinia biegłego sądowego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych, oceny technicznej pojazdów samochodowych oraz szacowania wartości pojazdów samochodowych mgr inż. Z. G. z dnia 28 lutego 2014r. k. 134 – 231;
- opinia uzupełniająca z dnia 23 czerwca 2014r. k. 290 – 301.

W tak ustalonym stanie faktycznym Sąd zważył, co następuje:

Powództwo podlegało uwzględnieniu w części.

Zgodnie z treścią art. 417 k.c. w pierwszej kolejności należało ustalić, że powodowie ponieśli szkodę w następstwie wypadku komunikacyjnego oraz, że szkoda ta pozostaje w adekwatnym związku przyczynowym z zaniechaniem pozwanego, polegającym na barku oznakowania skrzyżowania w miejscu zdarzenia z dnia 15 sierpnia 2012r. Po spełnieniu tych przesłanek, w dalszej części konieczne będzie stwierdzenie, że zaniechanie strony pozwanej było bezprawne.

Ustalenie przyczyny kolizji drogowej, której uległ powód P. Ś.w dniu 15 sierpnia 2012r., a także wartości pojazdu przed szkodą i po szkodzie, oraz kosztów jego naprawy wymagało wiedzy specjalnej, co obligowało Sąd na mocy art. 278§1 k.p.c. do dopuszczenia i przeprowadzenia dowodu z opinii biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych, oceny technicznej pojazdów samochodowych oraz szacowania wartości pojazdów samochodowych mgr inż. Z. G.. Zgromadzony w sprawie materiał dowodowy, w tym przede wszystkim opinia biegłego sądowego oraz jej pisemne wyjaśnienie i uzupełnienie pozwoliły na oszacowanie wartości rynkowej pojazdu przed zaistnieniem kolizji, kosztów jego naprawy oraz wartości pojazdu w stanie uszkodzonym, a także ustalenie bezpośredniej przyczyny sytuacji na drodze zaistniałej w dniu 15 lutego 2012r. Biegły sądowy wykonał rzetelną opinię, w sposób jasny, jednoznaczny i kategoryczny wskazał, że bezpośrednią przyczyną zdarzenia drogowego z dnia 15 lutego 2012r. był brak oznakowania skrzyżowania drogi powiatowej nr (...)z drogą gminną nr (...). Zaniechanie ustawienia znaków pionowych, informujących o skrzyżowaniu drogi z pierwszeństwem przejazdu z drogą podporządkowaną, poprzez ustawienie na drodze powiatowej znaku A – 6b „skrzyżowanie z drogą podporządkowaną po prawej stronie”, zaś na drodze gminnej znakiem B – 20 „STOP” oraz znakiem poziomym P – 12 „linia bezwzględnie zatrzymania – stop” lub też znakiem A – 7 „ustęp pierwszeństwa”, pozostawało w bezpośrednim związku przyczynowym z wypadkiem drogowym, do którego doszło w dniu 15 sierpnia 2012r. z udziałem powoda. Sąd podzielił w całej rozciągłości wnioski biegłego. Załączona do opinii dokumentacja fotograficzna potwierdziła tezę, że powód P. Ś.kierując pojazdem marki F.nie miał możliwości zidentyfikowania skrzyżowania dróg, na którym doszło do zdarzenia. Powód mógł bowiem rozpoznać, że znajduje się w obrębie tego skrzyżowania dopiero tuż przed znakiem D – 42 „obszar zabudowany”.

Skoro więc powód nie miał możliwości z odpowiednim wyprzedzeniem stwierdzić, że zbliża się do skrzyżowania dróg, które zdaniem strony pozwanej miało charakter skrzyżowania dróg równorzędnych, to nie można wymagać od niego, by zachował szczególną ostrożność zbliżając się do tego skrzyżowania i ustąpił pierwszeństwa przejazdu pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony. Podkreślić należy, że jak wskazał biegły droga zatrzymania pojazdu powoda w sytuacji przed zdarzeniem wynosiła ok. 65 m, zatem powód, aby uniknąć powstałego zagrożenia musiałby rozpocząć hamowanie daleko przed łukiem odcinaka drogi powiatowej, nie widząc skrzyżowania z drogą gminną i nie wiedząc, że zbliża się do tego skrzyżowania. Słusznie więc przyjął biegły sądowy, że powód nie ponosił winy za zaistniałą kolizję, a jej bezpośrednią przyczyną było nieoznakowanie skrzyżowania dróg. Udowodnione także zostało, że szkoda powoda w pojeździe wynosiła 16 700,- zł. Biegły ostatecznie ustalił bowiem wartość pojazdu przed szkodą na kwotę 22 400,- zł, zaś wartość uszkodzonego pojazdu na 5700,- zł.

Spełnienie przesłanek odpowiedzialności w postaci szkody, oraz związku przyczynowego pomiędzy zaniechaniem działania jednostki samorządu terytorialnego a szkodą zostało więc ustalone w rozpoznawanej sprawie. Problematyczna pozostała kwestia, czy zaniechanie przez Powiat (...) ustawienia prawidłowego oznakowania dróg w czasie i miejscu zdarzenia może być kwalifikowane jako zachowanie niezgodne z prawem. Istotne znaczenie ma przy tym zagadnienie kwalifikacji prawnej zdarzeń, polegających na niepodjęciu oznaczonych czynności przez stronę pozwaną, jako zaniechania w rozumieniu przepisów mających stanowić źródło roszczeń odszkodowawczych. W tym zakresie utrzymuje się rozbieżność stanowisk w orzecznictwie sądowym dotyczącym tego, czy tylko naruszenie skonkretyzowanej normy prawnej nakładającej obowiązek działania uzasadnia przyjęcie, że do zaniechania doszło. Judykatura odnosząca się do tej kwestii jest zróżnicowana i podlega ewolucji. Dominujący jest pogląd, że zaniechanie działania władzy publicznej obejmuje tylko te sytuacje, w których obowiązek określonego działania władzy publicznej jest ściśle oznaczony w przepisie prawa i można ustalić, na czym konkretnie miałyby polegać zachowanie organu władzy publicznej, aby do szkody nie doszło (por. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 26 marca 2003 r., II CKN 1374/00, nie publ. i z dnia 28 kwietnia 2005 r., III CK 367/04, Biul. SN 2005, Nr 7, poz. 14, uchwała Sądu Najwyższego z dnia 21 stycznia 2011 r., III CZP 120/10, OSNC-ZD 2011, Nr 3, poz. 55).

Odnosić jednak należy także odmienne stanowisko, przedstawione w wyroku 7 sędziów Sądu Najwyższego z dnia 4 marca 1965 r., III CR 9/65, OSNC 1966, Nr 2, poz. 17, w którym - na tle stanu faktycznego dotyczącego zranienia beczką metalową na dzikiej plaży - przyjęto, że z nakazu ochrony porządku i bezpieczeństwa publicznego wynika, że Skarb Państwa (rada narodowa uzdrowiska morskiego) odpowiada za szkodę, którą korzystający z plaży niestrzeżonej, lecz zagospodarowanej poniósł skutek zranienia się o niebezpieczny przedmiot znajdujący się na plaży lub w przybrzeżnym pasie wody, jeżeli o istnieniu tego przedmiotu właściwi funkcjonariusze wiedzieli lub powinni byli wiedzieć.

Przedstawiciele doktryny, odnosząc się do tego orzeczenia wskazali, że nie jest rzeczą konieczną, aby przepis ustawy nakładał na daną osobę konkretny obowiązek przedsięwzięcia kroków, zapewniających bezpieczeństwo dla otoczenia. Wystarczy, że w miejscu dostępnym dla wszystkich istniała niebezpieczna sytuacja, która uzasadnia obowiązek zabezpieczenia przed wypadkiem. Podobnie Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 18 listopada 1970 r., I CR 490/70 (nie publ.) przyjął, że w sytuacji zagrożenia dla życia, zdrowia, mienia obywateli, mimo braku przepisów konkretyzujących obowiązek działania, należy podjąć takie działania w celu uniknięcia zagrożenia, jakie wynikają z przyjętych w danym społeczeństwie i w danym czasie zasad współżycia społecznego. Brak prawnego obowiązku działania, (analogicznego do okoliczności niniejszej sprawy) - ustawienia znaku drogowego, nie wyłącza odpowiedzialności na zasadach ogólnych. Za rozszerzeniem zakresu odpowiedzialności Skarbu Państwa za funkcjonariuszy publicznych, którzy z przyczyny niedbalstwa zaniechali wyegzekwowania i nie podjęli skutecznych środków, w szczególności zmierzających do zastępczego wykonania decyzji wyegzekwowania nakazu wyburzenia balkonu w złym stanie technicznym, czego następstwem było oberwanie balkonu w prywatnym budynku opowiedział się Sąd Najwyższy również w orzeczeniu z dnia 2 czerwca 1972 r., I CR 42/72, OSN 1973, Nr 3, poz. 34. Podobnie w odniesieniu do szkody na osobie doznanej przy samodzielnym usuwaniu konara drzewa, złamanego wcześniej przez wiatr i nie usuniętego, mimo interwencji, Sąd Najwyższy wskazał, że beczynność funkcjonariuszy, którzy zaniechali obowiązku utrzymywania we właściwym stanie drzew prowadząca do utrzymywania się stanu zagrożenia bezpieczeństwa ludzi, stanowi czyn niedozwolony.

Takie stanowisko oparte zostało na twierdzeniu o szczególnej roli służebnej, jaką jednostki samorządu terytorialnego i jednostki organizacyjne Skarbu Państwa mają wobec obywateli. W kolejnym orzeczeniu z dnia 26 października 2003 r., II CKN 1374/00, gdzie zgodnie z ustaleniami szkoda powstała w wypadku komunikacyjnym będącym następstwem nieusuniętego oleju na jezdni przyjęto, że zaniechanie jest zawinione jeżeli funkcjonariusz nie podejmuje działania, do podjęcia którego jest zobowiązany, a odpowiedzialność Skarbu Państwa dotyczy także zaniechania przez funkcjonariusza podjęcia takich działań organizujących pracę, które umożliwiałyby wykonanie zadań spoczywających na nim i na funkcjonariuszach mu podległych.

Odmienne stanowcze stanowisko wyrażono w uchwale Izby Cywilnej Sądu Najwyższego z dnia 15 lutego 1971 r., III CZP 33/70 (Wytyczne wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawie odpowiedzialności Skarbu Państwa oraz państwowych osób prawnych za szkody wyrządzone przez funkcjonariuszy państwowych, OSNC 1971, Nr 4, poz. 59) wskazując, że gdy szkoda jest wynikiem zaniechania, dla przyjęcia winy funkcjonariusza konieczne jest przyjęcie konkretnego obowiązku działania z jego strony, z tym że nie było to równoznaczne z przyjęciem aby wprost wynikał on z przepisu prawa. Pogląd zbliżony, ale odwołujący się do naruszenia obowiązku "skonkretyzowanego w przepisie prawa" przyjęto w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 28 kwietnia 2005 r., III CSK 367/04, M. Prawn. 2006 r., Nr 17, poz. 941, wyroku Sądu Najwyższego z dnia 5 sierpnia 2004 r., III CK 332/03, nie publ. wskazującym, że zaniechanie przez prokuratora zabezpieczenia mienia podejrzanego na poczet roszczeń wyklucza możliwość przypisania Skarbowi Państwa odpowiedzialności za zaniechanie na podstawie art. 417 w zw. z art. 77 ust. 1 Konstytucji, skoro art. 291 § 1 k.p.k. stwarza prokuratorowi uprawnienie a nie obowiązek wydania postanowienia w tym przedmiocie. Na szczególną uwagę zasługuje stanowisko Sądu Najwyższego, przedstawione w uzasadnieniu wyroku z dnia 25 marca 2011 r., IV CSK 407/10, nie publ. Ostatecznie oddalając powództwo o odszkodowanie - wobec przyjęcia, że powódź o znacznych rozmiarach stanowiła przypadek siły wyższej w rozumieniu art. 435 § 1 k.c. - wskazał on, że odpowiedzialność odszkodowawczą za szkody wywołane powodzią mogą ponosić podmioty zobowiązane ustawowo do ochrony przeciwpowodziowej, o ile zaniechają ciężących na nich obowiązków, przez co powiększy się rozmiar szkód. Niemniej odwołując się do art. 65 ust. 1 prawa wodnego z 1974 r. przewidującego, że ochrona przed powodzią należała do zadań organów administracji rządowej, gminy, powiatu oraz samorządu województwa, czyli sfery wykonywania władzy publicznej, uznał, że przepis ten nie precyzuje rodzaju i form realizacji zadań z zakresu ochrony przed powodzią ciężących na tych organach, zatem nie może być "traktowany jako wzorzec nakazanego zachowania i punkt odniesienia przy rozważaniu odpowiedzialności odszkodowawczej za zaniechanie". Opowiedział się tym samym za stanowiskiem, że za zaniechanie uznaje się każde niewykonanie, zupełne lub częściowe, **obowiązku dostatecznie skonkretyzowanego w normie prawnej**, a decydujące znaczenie ma zgodność zachowania sprawcy z wzorcem postępowania ujętym w przepisie prawa materialnego. Stwierdził, że w prawie publicznym dominuje metoda regulacji obowiązku w taki sposób, by czynności nakazane i oczekiwane od zobowiązanego były szczegółowo określone przez przepisy prawa w taki sposób, aby można było ustalić, na czym konkretnie miałyby polegać zachowanie organu władzy publicznej, aby do szkody nie doszło.

Uwzględniając tendencje rozwojowe prawa, aksjologię, której prawo ma służyć co do zasady nie można wykluczyć, w oznaczonych stanach faktycznych przyjęcia szerszego zakresu odpowiedzialności władzy publicznej za zaniechania, **także w wypadku naruszenia powinności nie mających wprost postaci obowiązku, nałożonego oznaczonym przepisem prawa materialnego publicznego**. W szczególności przemawia za tym fakt, że tak wyznaczony zakres odpowiedzialności odpowiada standardom wynikającym z Rekomendacji Nr R (84)15 w sprawie odpowiedzialności władzy publicznej, przyjętej dnia 18 września 1984 r. przez Komitet Ministrów Rady Europy, zarówno co do definicji "czynności władzy publicznej" rozumianej jako "wszelkie działania lub zaniechania, które mogą wywierać bezpośredni skutek w sferze praw, wolności lub interesów innych osób", jak i zasady wskazującej, że szkody spowodowane uchybieniem władzy publicznej, jakiego w postępowaniu pokrzywdzony mógł - według prawa - rozsądnie oczekiwać, powinny być wynagradzane. Co do wykładni pojęcia obowiązku "z zakresu wykonywania władzy publicznej", w rozumieniu art. 417 k.c. w brzmieniu aktualnie obowiązującym, co do zasady, podzielić należy pogląd wyrażony w uzasadnieniu uchwały siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 13 grudnia 2011 r., III CZP 48/11, OSNC 2012, Nr 5, poz. 57, a co do powinności samorządu terytorialnego w zakresie realizacji zadań własnych obejmujących sprawy porządku publicznego i bezpieczeństwa obywateli przedstawiony w cyt. wyroku Sądu Najwyższego z dnia

28 kwietnia 2005 r., III CK 367/04, M. Prawn. 2005, nr 7. Niemniej, dopuszczając możliwość poszerzenia zakresu odpowiedzialności, trzeba zaznaczyć, że powinna ona stanowić wyjątek. Każdorazowo – rozważając celowość jego przyjęcia – należy uwzględnić indywidualne okoliczności danej sprawy, wyważać powinności i interesy prawne zainteresowanych, aby nie dopuścić do nieograniczonej, zbliżonej do absolutnej, odpowiedzialności Skarbu Państwa i jednostek samorządu terytorialnego za skutki naruszenia bezpieczeństwa i porządku publicznego na danym terenie (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 9 sierpnia 2012 r., V CSK 153/11, nie publ.).

Przechodząc do analizy zasadniczej kwestii, a mianowicie czy zaniechanie strony pozwanej było bezprawne, trzeba podkreślić, że strona pozwana jako organ zarządzający ruchem drogowym posiadała kompetencje i powinna była wykonać przewidziane prawem zadania zmierzającego do zatwierdzania organizacji ruchu na wszystkich podlegających jej drogach, w tym drogach na których doszło do przedmiotowej kolizji.

Zgodnie z art. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2012, poz. 1137 ze zm) różni się organy sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem oraz organy zarządzające nim. Rodzaj organu sprawującego nadzór, jak i zarządzającego ruchem zależy od rodzaju drogi. Na drogach powiatowych i gminnych ruchem zarządzają - starosta, z tym że prezydent miasta zarządza ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. 2003, nr 177, poz. 1729 ze zm.) w §§ 2 i 3 wskazano, że działania w zakresie zarządzania ruchem realizowane są między innymi przez podejmowanie czynności organizacyjno-technicznych, w szczególności: sporządzanie projektów organizacji ruchu, przedstawianie projektów organizacji ruchu do zatwierdzenia, rozpatrywanie projektów organizacji ruchu, zatwierdzanie organizacji ruchu, przekazywanie zatwierdzonej organizacji ruchu do realizacji, nadzór nad zgodnością istniejącej organizacji ruchu z zatwierdzoną organizacją ruchu, nadzór i analizę istniejącej organizacji ruchu w zakresie bezpieczeństwa ruchu i jego efektywności, nadzór nad zarządzaniem ruchem. Działania te realizuje między innymi organ zarządzający ruchem, zarząd drogi, a także organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem. Organ zarządzający ruchem w szczególności opracowuje lub zleca do opracowania projekty organizacji ruchu uwzględniające wnioski wynikające z przeprowadzonych analiz organizacji i bezpieczeństwa ruchu; zatwierdza organizacje ruchu na podstawie złożonych projektów; przekazuje zatwierdzone organizacje ruchu do realizacji; prowadzi kontrolę prawidłowości zastosowania i funkcjonowania znaków drogowych, sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ich zgodności z zatwierdzoną organizacją ruchu; współpracuje w zakresie organizacji ruchu i jego bezpieczeństwa z innymi organami zarządzającymi ruchem, zarządami dróg i kolei, Policją oraz innymi jednostkami. Zgodnie z § 4 tego rozporządzenia, podstawą do wprowadzenia organizacji ruchu na nowo wybudowanej drodze lub jej zmiany na drodze istniejącej jest zatwierdzenie organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem. Zatwierdzona stała organizacja ruchu, związana z budową lub przebudową drogi albo z budową dojazdu do obiektu przy drodze, stanowi integralną część dokumentacji budowy.

Powołane przepisy regulują kompetencje i obowiązki organów zarządzających ruchem. Brak jest jednak norm, które nakazywałyby organom zarządzającym ruchem wykonywanie tych obowiązków na drogach już istniejących. Problem ten został dostrzeżony przez Najwyższą Izbę Kontroli, która w informacjach o wynikach kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego z marca 2011r. (Nr ewid. (...)) oraz wynikach kontroli organizacji ruchu na drogach gminnych, powiatowych i wojewódzkich z dnia 20 marca 2014r. (nr KPB – (...)) dokonała analizy przyczyn wysokiego poziomu zagrożeń wypadkami komunikacyjnymi na polskich drogach, a także dokonała oceny organizacji ruchu na drogach, w tym prawidłowości oznakowania dróg publicznych w kontekście zapewnienia bezpieczeństwa obywateli w ruchu drogowym, w szczególności kontroli poddano wykonywanie zadań nałożonych przepisami prawa na organy zarządzające. Stwierdzono wówczas między innymi, że zarządy dróg oraz organy zarządzające ruchem nie wykonały nawet podstawowych obowiązków, polegających na zatwierdzeniu dla każdej drogi organizacji ruchu i utrzymania w należytych stanie technicznym wszystkich znaków drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu. Wyniki tych kontroli jednoznacznie wykazały, że niezadawalający jest stan zaawansowania zwłaszcza na drogach gminnych i powiatowych – w opracowywaniu i wdrażaniu organizacji ruchu na podstawie zatwierdzonych projektów. Brak zatwierdzonych organizacji ruchu utrudnia prawidłowe wykonywanie funkcji

organu zarządzającego ruchem, w szczególności uniemożliwia efektywne przeprowadzenie obligatoryjnych kontroli zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu. Główną przyczyną tego stanu jest, zdaniem NIK, brak uregulowań prawnych nakładających na zarządców dróg obowiązek opracowania projektów organizacji ruchu dla dróg, których stali się zarządcami po przeprowadzeniu reformy administracyjnej w 1999r. Przepisy powołanego wyżej rozporządzenia obowiązek opracowania projektów organizacji ruchu ograniczają do sytuacji, w których oddano do użytkowania drogę nowo wybudowaną lub dokonano zmiany organizacji na drodze istniejącej. Tymczasem wyniki kontroli wykazały, że zwłaszcza na drogach powiatowych i gminnych, były wypadki, że nie można było ustalić kto i kiedy zdecydował o umieszczeniu danego znaku, a także jakie przesłanki zdecydowały o jego lokalizacji, co jest istotne zwłaszcza przy wprowadzeniu ograniczeń w korzystaniu z dróg. Najczęściej jednak zarządcy dróg opracowują projekty organizacji ruchu wyłącznie dla dróg nowo wybudowanych lub remontowanych, a i w takich okolicznościach odnotowano przypadki niewywiązywania się z tego obowiązku. O wiele trudniejsze jest wyegzekwowanie przez organ zarządzający ruchem sporządzenia projektu organizacji ruchu na drogach, na których dotychczas nie obowiązywała zatwierdzona stała organizacja ruchu, a na których organizacja ta została w jakikolwiek sposób zmieniona (np. w wyniku samowolnego ustawienia znaków drogowych). Brak wiedzy o stanie oznakowania pożądanego, wynikającego np. z projektu organizacji ruchu, w sposób oczywisty uniemożliwia porównanie ze stanem faktycznym. Należy podkreślić, że organy zarządzające ruchem drogowym były informowane o tych uchybieniach przez Najwyższą Izbę Kontroli już w lutym 2003r. wówczas wnioskowano do zarządzających ruchem o podjęcie zdecydowanych działań prowadzących do sporządzenia oraz w dalszej kolejności zatwierdzenia projektów organizacji ruchu dla dróg administrowanych przez te zarządy, które takich projektów nie posiadają. Wyniki późniejszej kontroli nie wykazały, aby przede wszystkim na drogach gminnych i powiatowych nastąpiła wyraźna poprawa. Drogi gminne i powiatowe to najczęściej drogi o dużo gorszym stanie i parametrach technicznych niż drogi wyższych kategorii, co znacząco wpływa na poziom bezpieczeństwa ich użytkowników.

Okoliczności faktyczne niniejszej sprawy, w szczególności twierdzenia strony pozwanej wskazują, że droga powiatowa nr (...)nie posiadała zatwierdzonej organizacji ruchu, pomimo, że skrzyżowanie tej drogi z drogą gminną nr (...)było całkowicie niewidoczne i niebezpieczne, wskazują że strona pozwana dopuściła się uchybień, które krytycznie oceniła NIK w swoich pokontrolnych raportach. Tymczasem zdaniem Sądu obowiązkiem właściwych jednostek samorządu terytorialnego, w tym wypadku organu zarządzającego ruchem, jest zagwarantowanie uczestnikom dróg powiatowych i gminnych jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa. Z zadań tych niewątpliwie strona pozwana się nie wywiązała. Ustalono w toku postępowania zachowanie pozwanej, a to ustawienie pionowych znaków drogowych w miejscu zdarzenia po doręczeniu odpisu pozwu bez sporządzenia wymaganego w takiej sytuacji projektu organizacji ruchu i jego zatwierdzenia, a następnie zdemontowanie tych znaków w czasie, gdy biegły dokonywał oględzin miejsca zdarzenia; pozwala przyjąć, że strona pozwana naruszyła wszelkie przewidziane prawem zasady zarządzania ruchem. W piśmie z dnia 12 września 2013r. pozwana wyjaśniła, że pionowe znaki drogowe na przedmiotowym skrzyżowaniu zostały ustawione przez służby drogowe zarządu dróg powiatowych na skutek nieporozumienia, bez wiedzy i zgody zarządcy. Ostatecznie podczas oględzin w dniu 20 czerwca 2014r. biegły stwierdził ustawienie pionowych znaków w miejscu zdarzenia, które odpowiada jego zaleceniom przedstawionym w opinii. Brak jest jednak danych, czy pozwana ostatecznie posiada zatwierdzony plan organizacji ruchu dla tej drogi.

W tym miejscu należy podkreślić, że skoro powołane przepisy regulujące zarządzanie ruchem drogowym nie przewidują sankcji za naruszenie obowiązku spoczywającego na organach zarządzających ruchem, aby posiadały zatwierdzoną dla każdej drogi organizację ruchu, to jednostki samorządu terytorialnego, do których zadań należą te czynności muszą liczyć się z odpowiedzialnością odszkodowawczą w razie powstania szkody pozostającej w związku przyczynowym z zaniechaniem dopełnienia tego obowiązku, czy też utrzymania w należyтым stanie technicznym wszystkich znaków drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu. Podkreślić trzeba, że brak zatwierdzonej organizacji ruchu wyklucza możliwość kontroli utrzymania w należyтым stanie technicznym wszystkich znaków drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu. Stąd można wyprowadzić wniosek, że brak zatwierdzonej organizacji ruchu ogranicza obowiązki organów zarządzających ruchem w zakresie kontroli i utrzymania stanu technicznego znaków i urządzeń bezpieczeństwa. Można więc stwierdzić, że brak obowiązku sporządzenia projektu organizacji

ruchu i jego zatwierdzenia dla każdej drogi powiatowej czy gminnej jest niezwykle korzystny w odniesieniu do zakresu obowiązków organu zarządzającego ruchem drogowym. Obowiązek bowiem ustawienia oznaczonego znaku drogowego w danym miejscu oraz późniejsze kontrolowanie prawidłowości zastosowania i funkcjonowania znaków drogowy oraz innych urządzeń bezpieczeństwa ruchu uwarunkowane jest istnieniem zatwierdzonej organizacji ruchu. Skoro Powiat nie posiada zatwierdzonej stałej organizacji ruchu na danej drodze, to nie ma możliwości kontrolować prawidłowości zastosowania tych znaków z zatwierdzoną organizacją, a tym samym, idąc tokiem rozumowania strony pozwanej można zakładać, że uchybienia w tym zakresie nie są bezprawne.

Taki pogląd nie może zostać zaaprobowany. Zaniechywanie ustawowych obowiązków z zakresu zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym nałożonych na jednostki samorządu terytorialnego nie może przysparzać im korzyści w postaci ograniczenia ich odpowiedzialności odszkodowawczej za niezgodne z prawem zaniechanie. Z tego też względu należało przyjąć, że zaniechanie jednostek samorządu terytorialnego powinności zagwarantowania użytkownikom dróg powiatowych i gminnych najwyższych standardów bezpieczeństwa, przede wszystkim poprzez należyte oznakowanie tych dróg, w celu informowania kierowców o istniejących zagrożeniach, należy uznać za bezprawne. Zdaniem Sądu konieczne jest bowiem podjęcie wszelkich działań, by podnieść stan bezpieczeństwa na drogach, zwłaszcza gminnych i powiatowych. Samorządy terytorialne powinny więc czynić wszystko, żeby liczba wypadków komunikacyjnych na drogach lokalnych malała. Tymczasem z okoliczności niniejszej sprawy można wyprowadzić wniosek, że pozwana nie dopełniła powinności posiadania zatwierdzonej organizacji ruchu drogowego na drogach nr (...), co uniemożliwiało weryfikację, czy skrzyżowanie drogi powiatowej z drogą gminną, na którym doszło do przedmiotowego zdarzenia było prawidłowo oznakowane. Nie można bowiem wykluczyć, że wcześniej przy obu tych drogach były ustawione pionowe znaki drogowe, zwłaszcza że świadek S. C. (który był częstym użytkownikiem tej drogi) był przekonany, że droga gminna była drogą podporządkowaną względem drogi powiatowej. W oparciu o poczynione ustalenia faktyczne można jednak kategorycznie stwierdzić, że miejsce zdarzenia powinno być oznakowane jako skrzyżowanie drogi powiatowej jako głównej z drogą gminną jako podporządkowaną. Uchybienia pozwanej w prawidłowym oznakowaniu tego skrzyżowania oraz wcześniejszym uprzedzeniu kierujących o istniejących na tej drodze zagrożeniach, były bezpośrednią przyczyną wypadku, do którego doszło w dniu 15 sierpnia 2012r.

W związku z powyższym w ocenie Sądu w przedmiotowej sprawie spełnione zostały wszystkie przesłanki wymienione w art. 417 k.c. warunkujące odpowiedzialność jednostki samorządu terytorialnego, tj. Powiatu (...), za szkodę wywołaną bezprawnym zaniechaniem zapewnienia prawidłowego oznakowania skrzyżowania dróg nr 3338D i nr 118/517D.

Skoro w toku postępowania dowodowego ustalono, że powodowie, jako współwłaściciele uszkodzonego pojazdu ponieśli szkodę o wartości 16 700,- zł, należność tę zasądzono od strony pozwanej, oddalając dalej idące żądanie pozwu. O odsetkach orzeczono zgodnie z art. 481 k.c. i art. 455 k.c., w myśl którego jeżeli termin spełnienia świadczenia nie jest oznaczony, świadczenie powinno być spełnione niezwłocznie po wezwaniu dłużnika do wykonania zobowiązania. Strona pozwana o roszczeniach powodów dowiedziała się dopiero z chwilą doręczenia jej odpisu pozwu tj. w dniu 29 stycznia 2013r. Z tego też względu dopiero od tej daty, a nie jak tego żądali powodowie od dnia wniesienia pozwu, zasądzono należne powodom odsetki ustawowe liczone od przyznanej kwoty odszkodowania.

O kosztach orzeczono po myśli art. 100 k.p.c. dokonując ich stosunkowo rozdzielenia. Powodowie wygrali proces w 83,50%, i ponieśli koszty w niniejszej sprawie w łącznej kwocie 4817,00 zł, a strona pozwana poniosła koszty w kwocie 2417,- zł, ponadto z wydatków budżetowych Skarbu Państwa tymczasowo wyłożono kwotę 135,05 zł. Łącznie koszty procesu wyniosły więc 7352,05 zł, z tego stronę pozwaną powinny obciążać koszty w 83,50 % tj. w kwocie 6138,96 zł, a powodów w 16,50 % tj. w kwocie 1213,09 zł. Zatem różnicę między kwotą 4817,00 zł a kwotą 1213,09 zł, stanowiącą kwotę 3603,91 zł, należało zasądzić od strony pozwanej na rzecz powodów tytułem zwrotu kosztów procesu. Jednocześnie nakazano stronie pozwanej, aby uiścił na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Kłodzku kwotę 135,05 zł tytułem wydatków tymczasowo wyłożonych przez tenże Skarb Państwa.

Z/ (...).