

Sygn. akt I ACa 867/16

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 12 stycznia 2017 r.

Sąd Apelacyjny w Łodzi I Wydział Cywilny w składzie:

Przewodniczący: SSA Jacek Pasikowski

Sędziowie: SA Anna Cesarz (spr.)

SO del. Marzena Kluba

Protokolant: stażysta Iga Kowalska

po rozpoznaniu w dniu 12 stycznia 2017 r. w Łodzi na rozprawie

sprawy z powództwa **Powiatu (...)**

przeciwko (...) **Towarzystwu (...)** Spółce Akcyjnej z siedzibą w **W. i D. M. (1)**

o odszkodowanie

na skutek apelacji strony powodowej

od wyroku Sądu Okręgowego w Łodzi

z dnia 29 marca 2016 r. sygn. akt II C 391/13

1. oddala apelację;

2. nie obciąża strony powodowej kosztami postępowania apelacyjnego.

Sygn. akt I ACa 867/16

UZASADNIENIE

Zaskarżonym wyrokiem z dnia 29 marca 2016 r. Sąd Okręgowy w Łodzi, w sprawie z powództwa Powiatu (...) przeciwko (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W. i D. M. (1) o odszkodowanie, zasądził od pozwanych na rzecz powoda kwotę 13.614,42 zł z ustawowymi odsetkami od dnia 20 marca 2013 r. do dnia 31 grudnia 2015 r. oraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie w wysokości równej sumie stopy referencyjnej Narodowego Banku Polskiego i 5,5 punktów procentowych od dnia 1 stycznia 2016 r. do dnia zapłaty, z tym zastrzeżeniem, że spełnienie wymienionego świadczenia przez jednego z pozwanych zwalnia drugiego do wysokości zapłaconej kwoty (pkt 1), oddalił powództwo w pozostałym zakresie (pkt 2), a także zasądził od powoda tytułem zwrotu kosztów procesu na rzecz (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. kwotę 6.242,47 zł, natomiast na rzecz D. M. (1) kwotę 7.494,99 zł.

Powyższe rozstrzygnięcie zostało wydane na podstawie ustaleń, które Sąd Apelacyjny w całości podzielił i przyjął za własne. Z ustaleń tych wynikało,

że w dniu 13 września 2011 r. kierujący pojazdem marki S. typu P 93 o nr. rej. (...) oraz masie własnej 7,4 tony - D. M. (1) wjechał na drewniany most prowadzący przez rzekę M. w miejscowości T., gm. D..

Przed wjazdem na w/w most ustawiony był znak zakazujący wjazdu pojazdom o rzeczywistej masie całkowitej przekraczającej 2,5 tony.

W następstwie powyższego doszło do uszkodzenia części mostu.

D. M. (1) zatrzymał samochód za mostem, wysiadł i doszedł do miejsca na moście, w którym zobaczył złamane 3-4 deski. Pozwany zabezpieczył dziurę przy barierze przy prawej krawędzi taśmą białą – czerwoną. Następnie pozwany pojechał do W., gdzie mieszkał i zadzwonił na policję. Kazano mu wrócić na miejsce zdarzenia.

Po przyjeździe policji D. M. (1) przyznał się do uszkodzenia mostu. Funkcjonariusze odgradzili taśmami wjazd na most z jednej strony, aby uniemożliwić samochodom poruszanie się po części, która była uszkodzona. D. M. (1) został ukarany mandatem karnym, który przyjął.

Po 13 września 2011 r. na moście odbywał się ruch wahadłowy na części nieuszkodzonej.

W dniu 20 września 2011 r. przedstawiciele Wydziału (...) i M. Starostwa Powiatowego w P., Wójt Gminy D. oraz Inspektor ds. gosp. kom. i planowania przestrzennego oraz insp. ds. obronnych Urzędu Gminy w D. przeprowadzili wizję lokalną przedmiotowego mostu, w wyniku której stwierdzono, że jest on na tyle uszkodzony, że nie nadaje się do ruchu. Na chwilę dokonywania wizji lokalnej uszkodzenia mostu były prawidłowo oznakowane, lecz nie wszyscy kierowcy pojazdów (powyżej 3,5 tony) się do nich stosowali, dlatego stwierdzono konieczność zamknięcia mostu.

W dniu 20 września 2011 r. most drewniany w miejscowości T. został zamknięty. Do czasu wykonania kompleksowej naprawy droga między Lizaniem a R. w miejscowości J. (w rejonie mostu) została wyłączona z ruchu.

Powiat (...) po sporządzeniu opinii technicznej we wrześniu 2011 r. podjął decyzję o przebudowie mostu, remoncie jego konstrukcyjnych elementów – przyczółków. Uzyskano dokumentację projektową, pozwolenia wodno - prawne, decyzję lokalizacyjną, pozwolenie na budowę. Czas trwania prac był uzależniony od zgromadzenia środków finansowych na remont. Powód nie dysponował wcześniej planem remontu mostu.

Zgłoszenia szkody (...) .U. S.A. powód dokonał telefonicznie w dniu 25 października 2011 r.

W dniu 8 listopada 2011 r. na zlecenie (...) .U. S.A. na miejsce powstania szkody przybył przedstawiciel (...) Biuro (...), który sporządził protokół szkody. W dniu 29 listopada 2011 r. wykonano kosztorys inwestorski uwzględniający rozebranie i wybudowanie nawierzchni drewnianej mostu oraz balustrad.

W dniu 1 grudnia 2011 r. pozwane Towarzystwo (...) w oparciu o w/w protokół szkody podjęło decyzję o przyznaniu stronie powodowej odszkodowania w kwocie 18.571,43 zł netto.

W odpowiedzi na powyższe pismo otrzymane przez stronę powodową w dniu 8 grudnia 2011 r., w piśmie z dnia 2 stycznia 2012 r. Powiat (...) wskazał, że koszty związane z uszkodzeniem mostu w miejscowości T. (gm. D.), będące następstwem zdarzenia drogowego z dnia 13 września 2011 r. wynoszą 216.621,01 zł brutto i wniósł o uwzględnienie tej kwoty przez pozwane Towarzystwo (...) przy wycenie szkody.

Decyzją z dnia 8 grudnia 2011 r. Minister Gospodarki na wniosek Wojewody (...) udostępnił nieodpłatnie z rezerw strategicznych konstrukcję składanego mostu drogowego typu (...) 65 o długości 15 m i szerokości całkowitej 4,2 m z obustronnymi barierami ochronnymi na rzecz Starostwa Powiatowego w P.. Powyższy asortyment miał zostać wykorzystany do budowy mostu tymczasowego na rzece M. w miejscowości T. i podlegał zwrotowi w stan rezerw strategicznych do 31 grudnia 2012 r. Decyzją z 16 października 2012 r. Minister Gospodarki przedłużył termin zwrotu mostu do 30 czerwca 2013 r.

W związku z w/w decyzją w sprawie nieodpłatnego udostępnienia specjalistycznego asortymentu rezerw strategicznych w dniu 19 grudnia 2011 r. Powiat (...) zawarł z Agencją Rezerw Materiałowych z siedzibą w W. umowę czasowego udostępnienia składanego mostu drogowego typu (...)65.

Na zlecenie powoda w dniu 2 stycznia 2012 r. sporządzony został kosztorys inwestorski określający koszt remontu mostu na kwotę 111.614,19 zł, który uwzględniał przebudowę przyczółka, rozbiórkę i odtworzenie nawierzchni drewnianej mostu w większym zakresie niż uszkodzenia oraz dojazd do mostu. W oparciu o sporządzony w dniu 9 czerwca 2012 r. przez (...) s.c. na zlecenie (...) .U. S.A. kosztorys w sprawie szkody powstałej z tytułu uszkodzenia mostu na rzece M. ustalono, że wartość zniszczonej nawierzchni drewnianej mostu, głównych belek drewnianych mostu, poprzecznicy drewnianych na podporach mostu, jednostronnej balustrady, naprawa uszkodzonych górnych części przyczółka i filara, rozebranie i odtworzenie nawierzchni dojazdu do mostu wynosi 10.493,87 zł.

Decyzją z dnia 21 grudnia 2012 r. pozwane Towarzystwo (...) przyznało stronie powodowej odszkodowanie w kwocie 10.493,87 zł. Kwota ta została wypłacona powodowi w dniu 27 grudnia 2012 r.

Do czerwca 2009 r. most na rzece M. był przejezdny, obowiązywało na nim ograniczenie nośności pojazdów do 5 ton.

W przeglądzie rozszerzonym mostu wykonanym w czerwcu 2009 r. na zlecenie Starostwa Powiatowego w P. mgr inż. J. B. stwierdził, że most jest w awaryjnym stanie technicznym, uszkodzenia stwarzają zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu publicznego i grożą katastrofą budowlaną, przyczółki są całkowicie zniszczone – zabezpieczone prowizorycznymi drewnianymi rozporami, z dużymi ubytkami w poziomie spiętrzonyj wody, pęknięciami, przemieszczeniami, nawierzchnia to popękane, zbutwiałe, przegniłe i z dużymi ubytkami bale drewnianej jezdni i balustrady mostu, na wszystkich elementach mostu wegetują rośliny, nawierzchnia jezdni na dojazdach do mostu jest zdeformowana.

W przeglądzie zalecono: rozważenie możliwości wyłączenia mostu z eksploatacji, wykonanie przeglądu szczegółowego i ekspertyzy dotyczącej nośności mostu i przydatności konstrukcji do dalszej eksploatacji, wprowadzenie ograniczenia prędkości ruchu pojazdów (20 km/h), ograniczenie nośności pojazdów do 2,5 t., ograniczenie skrajni poziomej na moście z wymuszeniem dozwolonej szerokości pojazdów dla samochodów osobowych (200 cm).

Po wykonanym przeglądzie, który nie był przez powoda kwestionowany, na moście wprowadzono zakaz wjazdu pojazdów powyżej 2,5 tony, lecz nie zastosowano ograniczenia skrajni poziomej. Starostwo Powiatowe w P. nie rozważało możliwości wyłączenia mostu z użytkowania.

Na przełomie czerwca i lipca 2011 r. zostały wymienione niektóre deski pomostu. Ponadto po przeglądzie w 2009 r. dokonywano wycinki traw i wykaszania, uzupełniano ubytki na dojazdach do mostu i desek pomostu, wymieniano bale, wykonywano prace porządkowe. Nie wykonywano innych większych prac remontowych.

Przy wymianie bali, nie zajmowano się tym, co się pod nimi znajduje. Bale opierały się na konstrukcji nośnej oraz dźwigarach drewnianych, które także były zniszczone.

W 2010 i 2011 r. Starostwo Powiatowe w P. nie zlecało przeglądu mostu drewnianego i ekspertyzy dotyczącej nośności mostu oraz przydatności do dalszej eksploatacji.

We wrześniu 2012 r. mgr inż. J. B. wykonał ekspertyzę techniczno – eksploatacyjną konstrukcji mostu składanego drogowego typu (...)65 nad rzeką M. w miejscowości T., stwierdzając, że stan techniczny tych elementów jest zadawalający, konstrukcja może być eksploatowana do dnia 30 czerwca 2013 r., natomiast w okresie przedłużenia eksploatacji należy wykonywać zalecenia dotyczące przeglądów codziennych

i okresowych.

Powód poniósł koszty związane z zaprojektowaniem, wypożyczeniem konstrukcji i wykonaniem mostu tymczasowego na rzece M. w wysokości 110.317,56 zł brutto. Koszty te nie są związane bezpośrednio z kosztami prac niezbędnych do przywrócenia mostu do stanu poprzedniego przed uszkodzeniem przez D. M. (1).

Remont mostu trwał od 3 czerwca 2013 r. do 29 października 2013 r. Przed jego rozpoczęciem zdemontowano most tymczasowy, pozostawiając na ten okres jedynie kładkę dla pieszych.

Powód nie wykonał zaleceń z przeglądów podstawowych i rozszerzonego z 2009 r. Mimo bardzo złego stanu technicznego mostu, w szczególności przyczółków i konstrukcji nośnej, wprowadzono tylko ograniczenie ciężaru pojazdów przejeżdżających przez most. Nie wykonano przeglądu szczegółowego i ekspertyzy dotyczącej nośności i przydatności konstrukcji nośnej mostu do dalszej eksploatacji. Wykonywanie bieżącego utrzymania ograniczonego do wymiany zniszczonych drewnianych elementów nawierzchni było niewystarczające. Nie ograniczono skrajni poziomej na moście z wymuszeniem dozwolonej szerokości pojazdów dla samochodów osobowych 200 cm. Takie ograniczenie w sposób fizyczny ograniczyłoby możliwość wjazdu na most pojazdom szerszym niż 200 cm i jednocześnie cięższym. W 2009 r. droga dojazdowa do mostu od strony południowej na długości kilku kilometrów miała nawierzchnię tłuczniową. W następnych latach znalazły się środki na jej przebudowę i wykonanie nawierzchni asfaltowej, co spowodowało, że większe pojazdy zaczęły korzystać z tej drogi. Na „zajęcie się” mostem środków nie znaleziono. Powód przy podejmowaniu decyzji dotyczących mostu lub ich braku, w znacznym stopniu przyczynił się do zniszczenia konstrukcji mostu.

Koszty poniesione przez Powiat (...) na wykonanie tymczasowego mostu typu (...)65 nie są uzasadnione. Przy prawidłowym utrzymaniu mostu, wyciąganiu wniosków z przeglądów mostu i jego rzeczywistego stanu technicznego, nie doszłoby do wjazdu pojazdu i uszkodzenia mostu. Po uszkodzeniu mostu można było zlecić wykonanie dokumentacji docelowej bez ponoszenia dodatkowych kosztów na most tymczasowy.

Zniszczenie konstrukcji belek i przyczółków na moście było tak duże, że naprawa uszkodzeń dokonanych przez pozwanego była nieuzasadniona ekonomicznie, nie poprawiłaby stanu technicznego mostu - nie przyczyniłaby się do tego, że most miałby większą nośność i tym samym mogłyby po nim przejeżdżać większe samochody. Gdyby most nie wymagał remontów to można byłoby go naprawić w zakresie uszkodzeń wykonanych przez pozwanego. Usuwanie usterek wraz z naprawą elementów betonowych tzw. przyczółków zajęłoby 1,5 – 2 miesiące. Wówczas należałoby wyłączyć most z użytkowania. Jednak most składany musiałby znajdować się nad mostem uszkodzonym, co znacznie utrudniłoby prace remontowe. Dlatego montowanie mostu składanego w takiej sytuacji, z uwagi na panujące warunki byłoby pozbawione sensu. Zamontowanie mostu tymczasowego byłoby celowe tylko w przypadku wykonania generalnego remontu mostu, pozwoliłoby na przygotowanie dokumentów i projektu mostu docelowego. Z uwagi na panujące warunki na moście drewnianym nie było sensu montowania mostu składanego. Takie mosty są projektowane i instalowane na kilka lat.

Zamknięcie mostu na rzece M. na czas remontu podpór było nieuniknione. Wówczas należałoby wyznaczyć drogę objazdową, bądź też na pewien czas ustawić przeprawę tymczasową - choćby (...) 65. Te koszty były nieuniknione. Katastrofa budowlana mostu z 13 września 2011 r. tylko przyspieszyła ten proces. Powiat P. miał rozeznanie, jaki jest stan techniczny mostu w ciągu drogi powiatowej nr (...) D. – L. – T. przez rzekę M. w miejscowości T.. Opracowania techniczne – przeglądy bieżące i rozszerzony dawały rzetelny obraz walorów użytkowych przedmiotowego obiektu. Podpory zostały w jednym z nich cenione na „1”, czyli jako stan przed awaryjny, tzn. obiekt wykazywał nieodwracalne uszkodzenia dyskwalifikujące jego przydatność użytkową. Drewniany most przez pewien czas funkcjonowałby bez przekroczenia tonażu, ale w przyszłości nawet przy ograniczonym ruchu tonażu, doszłoby do katastrofy.

Kosztorys ujmujący zakres robót naprawczych pozwalających na odtworzenie mostu do stanu sprzed awarii opiewa na kwotę 21.166,29 zł (26.034,54 zł brutto). Kosztorys ten ujmuje zakres robót, jakie należało wykonać, aby remont

mostu można było skutecznie przeprowadzić, ale nie zmieniać jego parametrów geometrycznych i nośności. Kosztorys ten ma charakter teoretyczny, ponieważ ze względów technicznych taki remont byłby nieracjonalny.

Remont mostu drewnianego był absolutnie niezbędny i nieunikniony nawet przy jego ograniczonej eksploatacji. Gdyby naprawa mostu była zaplanowana, istniałaby konieczność zamontowania mostu tymczasowego w sąsiedztwie istniejącego, aby zapewnić ciągłość na tym ciągu komunikacyjnym. Wymagałoby to odpowiedniego przygotowania brzegów oraz dojazdów. Natomiast instalacja mostu tymczasowego nad przedmiotowym, uszkodzonym byłaby niezasadna dla zachowania ciągłości ruchu na terenie mostu. Koszt mostu tymczasowego, jego zamontowanie byłoby bardzo zbliżone do kosztów zamontowania tego mostu po katastrofie. Gdyby po przedmiotowym zdarzeniu podjęto decyzję o naprawie tylko uszkodzeń dokonanych przez pozwanego to remont mostu trwałby około półtora miesiąca.

Zarządca miał obowiązek, oprócz wykonania zaleceń wynikających z przeglądu, przystąpić do wykonania wszelkich działań mających na celu doprowadzenie do bezpiecznego użytkowania przedmiotowego mostu (zlecenie sporządzenia projektu przebudowy mostu, uzyskanie stosownych zezwoleń, ogłoszenie przetargu i po wyłonieniu wykonawcy sprawowanie poprzez inspektora nadzoru kontroli nad przebudową). Pomimo awaryjnego stanu mostu nie badano natężenia ruchu na moście do 2014 r. Badanie to było konieczne, jeśli zarządca myślał o rozwiązaniu problemu transportu przez przedmiotowy most. W przypadku dużego średnio – dobowego ruchu pojazdów decyzja o wykonaniu tymczasowego mostu na czas remontu byłaby w tym przypadku społecznie uzasadniona. W przeciwnym wypadku zarządca mógł zdecydować się na objazd (ok. 16 km). Przy małym średnio - dobowym ruchu pojazdów nieopłacalnym byłoby wykonywanie stosunkowo kosztownego mostu tymczasowego (ok. 70.000 zł). Pozostałoby wyznaczenie objazdu, na bazie analizy kosztów (z jednej strony wysokość kosztów montażu, demontażu mostu tymczasowego, z drugiej strony koszty związane z pokonaniem objazdu przez określoną ilość pojazdów).

Gdyby doszło do planowanego remontu mostu ze względu na jego stan stwierdzony już w trakcie przeglądu rozszerzonego w 2009 r. instalacja mostu tymczasowego nad przedmiotowym – uszkodzonym byłaby niezasadna dla zachowania ciągłości ruchu na terenie mostu. Zasadnym dla zachowania ciągłości ruchu byłoby zainstalowanie mostu tymczasowego obok przedmiotowego. Spełniałby on na czas przebudowy uszkodzonego mostu funkcję przeprawy przez rzekę w miejscowości T..

Decyzja o remoncie całego mostu nie była przedwczesna i wynikała z nagłej sytuacji. Gdyby przystąpiono wcześniej do projektu naprawczego, to nie istniałaby wówczas potrzeba remontowania całego mostu po uszkodzeniu przez pozwanego i montowania mostu tymczasowego, ponieważ awaria wystąpiła tylko po jednej stronie mostu. Wtedy istniałaby możliwość wyłączenia z ruchu tylko jednej części mostu i przeprowadzenia przejazdów tą stroną mostu, która nie została uszkodzona.

Sąd Okręgowy uzasadniając wydane orzeczenie wskazał, że powód domagał się zasądzenia in solidum od pozwanych kwoty 273.335,46 zł tytułem odszkodowania za uszkodzenie mostu przez poruszającego się (...), która obejmowała koszty naprawy mostu, wykonania tymczasowej przeprawy w postaci mostu składanego, transportu tego mostu, montażu i ubezpieczenia, a także odsetki. Jednocześnie zauważył, że strona pozwana nie kwestionowała zasady swojej odpowiedzialności, a jedynie wysokość roszczenia. Za podstawę rozważanej odpowiedzialności pozwanego D. M. (1) Sąd Okręgowy uznał art. 436 § 1 k.c. w zw. z art. 435 § 1 k.c., natomiast za podstawę odpowiedzialności pozwanego (...) S.A. z siedzibą w W. przepis art. 822 § 1 k.c.

Sąd Okręgowy miał na uwadze, że powstanie szkody musi być przyczynowo powiązane z ruchem pojazdu mechanicznego wprawianego w ruch za pomocą sił przyrody, a konstrukcja art. 436 k.c. w zw. z art. 435 k.c. polega na ustaleniu przyczyn powstania szkody na zasadzie ryzyka w płaszczyźnie przyczynowości na gruncie art. 361 § 1 k.c., tj. adekwatnego związku przyczynowego.

Stan mostu istniejący przed najechaniem na niego przez pozwanego D. M. (1) w dniu 13 września 2011 r. wskazywał na potrzebę przeprowadzenia prac naprawczych w znacznie większym zakresie, niż związanych z naprawieniem szkody spowodowanej przez pozwanego. W związku z tym zdaniem Sądu Okręgowego pozwany D. M. (1) (a tym samym także pozwany Towarzystwo (...)) obowiązany jest jedynie do wyrównania szkody spowodowanej jego działaniem, co winno polegać na zapłacie odpowiedniej sumy pieniężnej (art. 363 § 1 k.c.). W stanie faktycznym sprawy, w ślad za opinią biegłego z zakresu budownictwa B. O. Sąd Okręgowy stwierdził, że koszt naprawienia uszkodzeń spowodowanych przez pozwanego D. M. (1), tj. wartość prac koniecznych dla przywrócenia poprzedniego stanu (przed uszkodzenia) stanowi kwotę 21.166,29 zł netto i tylko za szkodę w tej wysokości odpowiedzialność ponoszą pozwani. W okolicznościach niniejszej sprawy nie było natomiast podstaw do przyjęcia adekwatnego charakteru powiązania pomiędzy ruchem pojazdu pozwanego a szkodą poniesioną przez stronę powodową w postaci kosztów naprawy mostu przekraczających wskazaną kwotę.

Z przeprowadzanych przeglądów mostu, w tym przeglądu rozszerzonego z 2009 r. wynikało, że przedmiotowy most był w bardzo złym stanie technicznym. Jednakże powód pomimo posiadania wiedzy o jego stanie, w szczególności o stanie przyczółków i konstrukcji nośnej, nie wykonał wszystkich zaleceń wymienionych w przeglądzie z 2009 r. Wprowadził jedynie ograniczenie ciężaru pojazdów przejeżdżających przez most i dokonywał drobnych napraw. Z uwagi na stan techniczny mostu jego remont był niezbędny i nieunikniony. W konsekwencji Sąd Okręgowy stanął na stanowisku, że to stan mostu istniejący przed przedmiotowym zdarzeniem wywołał potrzebę dokonania prac naprawczych w znacznie większym zakresie niż wynikało to z uszkodzeń dokonanych przez D. M. (1). Decyzja ta była racjonalna, ale jej globalny koszt nie mógł obciążać pozwanych wobec braku adekwatnego związku przyczynowego pomiędzy remontem całościowym mostu a działaniem D. M. (1).

Sąd Okręgowy podkreślił w ślad za opiniami wszystkich biegłych powołanych w tej sprawie, że gdyby strona powodowa przystąpiła do projektu naprawczego przed uszkodzeniem mostu przez D. M. (1), nie istniałaby potrzeba remontowania całego mostu i montowania mostu tymczasowego, ponieważ awaria wystąpiła tylko po jednej stronie mostu. Wtedy istniałaby możliwość wyłączenia z ruchu tylko jednej części mostu i przeprowadzenia przejazdów w ruchu wahadłowym tą stroną mostu, która nie została uszkodzona. Jednocześnie Sąd dostrzegł, że przez okres pomiędzy uszkodzeniem mostu przez pozwanego w dniu 13 września 2011 r. na skutek wjechania na niego ciężarówką mimo obowiązującego zakazu, a zamknięciem mostu, które nastąpiło w dniu 20 września 2011 r., niektórzy kierowcy nie stosowali się do istniejącego ograniczenia, tj. zakazu wjazdu przez pojazdy o masie powyżej 2,5 tony, co mogło prowadzić do zwiększenia rozmiaru szkody poprzez powiększenie powstałych uszkodzeń.

W świetle zgromadzonego materiału dowodowego poniesione przez powoda koszty związane z zaprojektowaniem, wypożyczeniem konstrukcji i wykonaniem tymczasowego mostu na rzece M. Sąd Okręgowy uznał za nie związane bezpośrednio z kosztami prac niezbędnych do przywrócenia mostu do stanu poprzedniego, tj. przed jego uszkodzeniem przez D. M. (1). Strona powodowa decyzji o zamontowaniu mostu tymczasowego na M. nie poparła żadnymi badaniami w przedmiocie natężenia ruchu w tym miejscu. Ponadto w toku postępowania nie wykazała, że zainstalowanie mostu tymczasowego było racjonalne i konieczne. Tym samym nie zdołała wykazać, że zamontowanie tymczasowej przeprawy było niezbędne, choćby z uwagi na aspekt społeczny – potrzeby okolicznych mieszkańców, a wyznaczenie objazdu niewystarczające. Za brakiem takiej potrzeby przemawiała zaś okoliczność, że po zdemontowaniu mostu tymczasowego na czas remontu trwającego w okresie od 3 czerwca do 29 października 2013 r. istniała kładka dla pieszych, która z pewnością zaspokajała potrzeby w zakresie przechodu osób mieszkających w pobliżu.

Ponadto Sąd Okręgowy ustalił, że usuwanie uszkodzenia spowodowanego przez pozwanego (wraz z naprawą elementów betonowych tzw. przyczółków) zajęłoby nie więcej niż 2 miesiące. Wówczas należałoby wyłączyć most z użytkowania, ale z uwagi na krótki czas prac instalowanie mostu składanego byłoby nieuzasadnione.

Mając na uwadze, że zgodnie z dokonanymi w niniejszej sprawie ustaleniami faktycznymi koszt naprawienia uszkodzeń spowodowanych przez pozwanego D. M. (1) opiewał na kwotę 21.166,29 zł netto, a pozwane Towarzystwo (...) S.A. na etapie postępowania przedsądowego wypłaciło stronie powodowej w dniu 27 grudnia 2012 r. tytułem odszkodowania

kwotę 10.493,87 zł, za podlegającą zasądzeniu Sąd Okręgowy uznał kwotę 10.672,42 zł.

Niezależnie od powyższego Sąd Okręgowy zauważył, że powód dokonał zgłoszenia szkody telefonicznie, lecz dopiero w piśmie z 2 stycznia 2012 r. wskazał, że koszty związane z uszkodzeniem mostu w miejscowości T. gm. D., będące następstwem zdarzenia drogowego z dnia 13 września 2011 r. wynoszą 216.621,01 zł brutto i wniósł o uwzględnienie tej kwoty przez pozwane Towarzystwo (...) przy wycenie szkody. W związku z tym odsetki od wypłaconej przez pozwane Towarzystwo na etapie postępowania przedsądowego tytułem odszkodowania kwoty 10.493,87 zł Sąd Okręgowy zasądził za okres

od dnia 3 stycznia 2012 r. (zważywszy, że pismo strony powodowej z dnia 2 stycznia 2012 r. zawierało żądanie zapłaty tytułem odszkodowania kwoty 216.621,01 zł) do dnia 27 grudnia 2012 r., co stanowiło kwotę 1.345,52 zł. Odsetki od zasądzonej tytułem odszkodowania na rzecz powoda kwoty 10.672,42 zł za okres od 3 stycznia 2012 r. do dnia 25 lutego 2013 r. (wg żądania pozwu) wyniosły natomiast 1.596,48 zł.

Kierując się ostatecznie kwotą odszkodowania i należnych odsetek Sąd Okręgowy zasądził od pozwanych na rzecz powoda łącznie kwotę 13.614,42 zł (10.672,42 zł + 1.596,48 zł + 1.345,52 zł). Z uwagi na to, że odpowiedzialność pozwanych wobec strony powodowej miała charakter odpowiedzialności in solidum, Sąd Okręgowy w wyroku zasądzając wskazaną kwotę zastrzegł, że spełnienie wymienionego świadczenia przez jednego z pozwanych zwalnia drugiego do wysokości zapłaconej kwoty.

W pozostałym zakresie powództwo, jako nieuzasadnione, Sąd Okręgowy oddalił.

O odsetkach za opóźnienie od zasądzonej na rzecz strony powodowej kwoty Sąd Okręgowy orzekł zgodnie z żądaniem pozwu, tj. zasądził odsetki ustawowe od wskazanej kwoty od dnia 20 marca 2013 r. (data wniesienia pozwu) do dnia 31 grudnia 2015 r., zaś od 1 stycznia 2016 r. (wobec zmiany brzmienia art. 481 k.p.c.) odsetki ustawowe za opóźnienie w wysokości równej sumie stopy referencyjnej Narodowego Banku Polskiego i 5,5 punktów procentowych, do dnia zapłaty.

O kosztach procesu Sąd Okręgowy orzekł na podstawie art. 100 zd. 1 k.p.c., dokonując ich stosunkowego rozliczenia.

Apelację od wyroku Sądu Okręgowego wywiódł powód, zaskarżając go w części oddalającej powództwo ponad kwotę 13.614,42 zł oraz podnosząc następujące zarzuty:

1. błędu w ustaleniach faktycznych przyjętych za podstawę wydania zaskarżonego wyroku, polegającego na stwierdzeniu, że Minister Gospodarki na wniosek Wojewody (...) udostępnił nieodpłatnie z rezerw strategicznych konstrukcję składanego mostu drogowego (...), podczas gdy z zebranego w sprawie materiału dowodowego, w szczególności załączonych do pozwu rachunków i faktur wynika, że powód poniósł de facto „(...) koszty związane z zaprojektowaniem, wypożyczeniem konstrukcji i wykonaniem mostu tymczasowego na rzece M. w wysokości 110.317,56 zł brutto (...)”, co Sąd przyznał w treści uzasadnienia rzeczowego wyroku,

2. naruszenia przepisów prawa procesowego, tj.:

- art. 233 § 1 k.p.c. wskutek ustalenia, że „Koszty poniesione przez Powiat (...) na wykonanie tymczasowego mostu typu (...)65 nie są uzasadnione.”, podczas gdy zebrany w sprawie materiał dowodowy, w szczególności zeznania świadka J. N., a nadto treść § 6 ust. 1 pkt 6) załącznika do uchwały nr XXV./62/03 Rady Powiatu (...) z dnia

19 września 2003 r. - Statut Powiatu (...) przeczą takiemu twierdzeniu,

- art. 233 § 1 k.p.c. wskutek ustalenia, że „Z uwagi na panujące warunki na moście drewnianym nie było sensu montowania mostu składanego.”, podczas gdy z zebranego w sprawie materiału dowodowego, w szczególności zeznań świadka J. N. oraz zeznań pozwanego D. M. (1) wynika, że stan przedmiotowego mostu był na tyle zadowalający, że do chwili zdarzenia z udziałem pozwanego D. M. (1) odbywał się po nim ruch kołowy,

- art. 233 § 1 k.p.c. wskutek ustalenia, że „(...) zarządca – powód mógł zdecydować się na objazd (ok. 16 km).”, podczas gdy z treści § 6 ust. 1 pkt 6) załącznika do uchwały nr XXV/62/03 Rady Powiatu (...) z dnia 19 września 2003 r. - Statut Powiatu (...) wynika, że powód zobowiązany był do zapewnienia przejazdu drogą powiatową, jaką była droga prowadząca przez rzekę M., a tym samym zmuszony był do instalacji mostu tymczasowego, a nadto odległość 16 km przyjęta przez Sąd jest całkowicie dowolna, bowiem w tym zakresie nie przeprowadzono stosownego postępowania dowodowego,

- art. 233 § 1 k.p.c. wskutek przyjęcia, że „(...) koszt naprawienia uszkodzeń spowodowanych rzez pozwanego D. M. (1), tj. wartość prac koniecznych dla przywrócenia poprzedniego stanu (sprzed uszkodzenia) stanowi kwotę 21.166,29 zł netto(...)”, podczas gdy z dokumentów załączonych do akt sprawy w szczególności rachunków i faktur wynika, że koszt naprawy mostu zamknął się kwotą dochodzoną pozwem, a wjechanie przez pozwanego D. M. (1) pojazdem dwukrotnie przekraczającym dopuszczalną nośność mostu doprowadziło do zniszczenia jego przyczółków i podpór, co skutkowało koniecznością gruntownego remontu przeprawy,

- art. 233 § 1 k.p.c. wskutek ustalenia, że „(...) brak jest adekwatnego związku przyczynowego pomiędzy remontem całościowym mostu a działaniem D. M.”, podczas gdy z zebranego w sprawie materiału dowodowego wynika, że twierdzenie takie jest całkowicie dowolne, bowiem działanie pozwanego D. M. (1) skutkowało zniszczeniem przyczółków i podpór, stanowiących w istocie fundament mostu, a tym samym wywołało konieczność remontu najistotniejszych i najbardziej kosztotwórczych elementów przeprawy, co doprowadziło w rezultacie do konieczności całej przebudowy mostu, a przez to skutki działania D. M. pozostawały w adekwatnym związku przyczynowym z całościowym remontem mostu,

- art. 233 § 1 k.p.c. wskutek stwierdzenia, że „gdyby strona powodowa przystąpiła do projektu naprawczego przed uszkodzeniem mostu przez D. M. (1), nie istniałaby potrzeba remontowania całego mostu i montowania tymczasowego, ponieważ awaria wystąpiła tylko po jednej stronie mostu.”, podczas gdy twierdzenie takie jest całkiem dowolne, bowiem pozwani, na których spoczywał w świetle art. 6 k.c. ciężar udowodnienia tego faktu nie wykazali, że istotnie wcześniejszy remont mostu zapobiegłby szkodzie o takich rozmiarach, jaką swoim działaniem wywołał pozwany D. M. (1), a tym samym w zebranych materiale dowodowym brak jest dowodów, które potwierdzałyby słuszność twierdzenia Sądu,

- art. 233 § 1 k.p.c. wskutek stwierdzenia, że „Strona powodowa decyzji o zamontowaniu mostu tymczasowego na rzece M. nie poparła żadnymi badaniami w przedmiocie natężenia ruchu w tym miejscu.”, podczas gdy badania takie były zbędne w świetle treści przepisu § 6 ust. 1 pkt 6) załącznika do uchwały nr XXV/62/03 Rady Powiatu (...) z dnia 19 września 2003 r. - Statut Powiatu (...),

- art. 233 § 1 k.p.c. wskutek ustalenia, że strona powodowa w żaden sposób nie wykazała, że zamontowanie tymczasowej przeprawy było niezbędne, choćby z uwagi na aspekt społeczny - potrzeby okolicznych mieszkańców, a wyznaczenie objazdu niewystarczające.”, podczas gdy badania takie były zbędne w świetle treści § 6 ust. 1 pkt 6) załącznika do uchwały nr XXV/62/03 Rady Powiatu (...) z dnia 19 września 2003 r. - Statut Powiatu (...).

W konkluzji skarżący wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku poprzez uwzględnienie powództwa w całości, jak również o zwrot kosztów procesu za obie instancje, ewentualnie zaś o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy Sądowi I instancji do ponownego rozpoznania.

Pozwany D. M. (1) odpowiadając na apelację wniósł o jej oddalenie, a także zwrot kosztów postępowania apelacyjnego.

Sąd Apelacyjny zważył, co następuje:

Apelacja nie jest zasadna.

Strona powodowa domagała się naprawienia szkody poprzez zapłatę kwoty 273.335,46 zł, na którą składały się dwa elementy: koszty naprawy uszkodzonego przez pozwanego D. M. (1) mostu na rzece M. w miejscowości T. oraz koszty wykonania tymczasowej przeprawy w postaci mostu składanego, transportu tego mostu, montażu i ubezpieczenia.

Ostatecznie strona pozwana nie kwestionowała zasady swojej odpowiedzialności, a jedynie zakres i wysokość szkody.

Sąd Okręgowy prawidłowo wskazał, że podstawę odpowiedzialności pozwanego D. M. (1), który uszkodził most wjeżdżając na niego zbyt ciężkim pojazdem stanowi art. 436 § 1 k.c. w związku z art. 435 § 1 k.c., zaś pozwany ubezpieczyciel – (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. ponosi odpowiedzialność na zasadzie art. 822 § 1 k.c.

Rację ma też Sąd I instancji, że powstanie szkody musi być przyczynowo powiązane z ruchem pojazdu mechanicznego wprawianego w ruch za pomocą sił przyrody. Na gruncie kodeksu cywilnego przyjmuje się teorię adekwatnego związku przyczynowego. Z art. 361 § 1 k.c. wynika wprost, że zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła.

Regulacja związku przyczynowego ustanowiona w art. 361 § 1 k.c. pełni dwie role. Po pierwsze, związek ten jest przesłanką odpowiedzialności odszkodowawczej, po drugie, koncepcja tak ujętego związku przyczynowego wyznacza zasięg odpowiedzialności dłużnika.

Tylko taka szkoda może być objęta roszczeniem, która stanowi konsekwencję naruszenia interesów poszkodowanego pozostającego w związku przyczynowym według art. 361 § 1 k.c. ze zdarzeniem szkodzącym. Ustalenie, że dane naruszenie pozostaje ze zdarzeniem szkodzącym w związku przyczynowym, na dalszym etapie rozumowania wymaga określenia, w jaki sposób naruszenie to wpłynęło na stan dóbr poszkodowanego. Ustalenie rozmiarów szkody dokonuje się przez porównanie dwóch stanów dóbr poszkodowanego: aktualnego oraz hipotetycznego, to znaczy takiego, jaki by istniał, gdyby nie wystąpiły następstwa zdarzenia szkodzącego powiązane z tym zdarzeniem wymaganym związkiem przyczynowym.

W niniejszej sprawie należało wyjaśnić czy szkoda w postaci konieczności poniesienia wydatków na całościową przebudowę mostu oraz wybudowania przeprawy tymczasowej, pozostaje w normalnym związku przyczynowym ze zdarzeniem szkodzącym w postaci wjechania na most przez D. M. (1) zbyt ciężkim samochodem i spowodowania określonych uszkodzeń.

Uszkodzenia mostu związane z działaniem pozwanego D. M. (1) opisane w opinii biegłego J. B. to połamanie dyliny grubości 10 cm nawierzchni drewnianej mostu na długości 6 m pasa ruchu, złamanie dwóch belek podłużnych, nośnych, drewnianych o długości 6m pod pasem ruchu, zniszczenie drewnianych poprzecznicy na przyczółku i filarach, uszkodzenie betonowych, górnych części przyczółka i filara pod zniszczonymi poprzecznicy. Według tego biegłego, gdyby most nie wymagał remontu z uwagi na jego wcześniejszy zły stan, to można by było go naprawić w zakresie uszkodzeń spowodowanych przez pozwanego i wówczas koszt naprawy wyniósłby 10.493,87 zł, a naprawa zajęłaby kilka tygodni (najdłużej 1,5 do dwóch miesięcy).

Biegły B. O. również nie widział potrzeby całościowego remontu mostu tylko z uwagi na uszkodzenia powstałe wskutek wjechania na most przez pozwanego D. M. (1) zbyt ciężkim pojazdem. Koszt robót naprawczych

z tej przyczyny, pozwalających na przywrócenia stanu mostu sprzed uszkodzenia, ten biegły ocenił na kwotę 26.034,54 zł. Zakres prac w takim przypadku biegły określił jako odtworzenie uszkodzonych elementów, przy założeniu pozostawienia nośności 2,5 tony. Czas takiego remontu biegły ocenił na nie więcej niż półtora miesiąca.

Żaden z biegłych nie stwierdził zatem, aby same uszkodzenia spowodowane działaniem pozwanego powodowały konieczność przebudowy całego mostu.

Również biegły C. D. w swojej ustnej opinii składanej w dniu 14 marca 2016 r. stwierdził, że nie było potrzeby remontowania całego mostu po uszkodzeniu przez pozwanego. Według tego biegłego, załamanie szczeblin nastąpiło po prawej stronie mostu, co nie oznacza, że po lewej stronie most nie nadawał się do użytkowania. Można było zatem, zdaniem biegłego, wyremontować most po uszkodzonej przez pozwanego stronie i wyłączyć z ruchu tę część mostu, a ruch pojazdów byłby prowadzony po części nieuszkodzonej.

Słusznie zatem Sąd Okręgowy przyjął, że pozwany D. M. (1) (a tym samym także pozwane Towarzystwo (...)) obowiązany jest jedynie do wyrównania szkody spowodowanej jego działaniem, co winno polegać na zapłacie odpowiedniej sumy pieniężnej wyliczonej przez biegłych. Brak jest bowiem adekwatnego związku przyczynowego pomiędzy remontem całościowym mostu, który faktycznie został przeprowadzony, a działaniem D. M. (1). Wjazd przez pozwanego na most zbyt ciężkim pojazdem nie spowodował, wbrew twierdzeniom apelującego, zniszczenia przyczółków i podpór, a jedynie zniszczenie drewnianych poprzecznic na przyczółku i filarach, uszkodzenie betonowych, górnych części przyczółka i filara pod zniszczonymi poprzecznicami, co wymagało remontu tylko tych elementów, co zostało uwzględnione w opiniach biegłych i wycenione na kwotę nieco ponad 20.000 zł. Nie ma racji apelujący, że pozwani nie udowodnili tego faktu, gdyż rodzaj uszkodzeń, zakres naprawy i jej koszt spowodowane działaniem pozwanego D. M. (1) wynikały z opinii trzech biegłych inżynierów, składanych zarówno pisemnie, jak i ustnie.

Zarzuty naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. odnoszące się do określenia rozmiarów szkody i powiązania jej adekwatnym związkiem przyczynowym z wjechaniem przez pozwanego D. M. (1) na most zbyt ciężkim pojazdem nie znajdują uzasadnienia.

Z materiału dowodowego zebranego w sprawie, w szczególności w postaci dokumentów i opinii biegłych wynikało, że już w przeglądzie rozszerzonym mostu z czerwca 2009 r. sporządzonym na zlecenie Starostwa Powiatowego w P. stwierdzono, że most na rzece M. jest w awaryjnym stanie technicznym, uszkodzenia stwarzają zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu publicznego i grożą katastrofą budowlaną. Stwierdzono wówczas, że przyczółki są całkowicie zniszczone, zabezpieczone prowizorycznymi, drewnianymi rozporami, z dużymi ubytkami, pęknięciami, przemieszczeniami, nawierzchnia to popękane, zbutwiałe, przegniłe i z dużymi ubytkami bale drewniane, na wszystkich elementach mostu wegetują rośliny. Przy okazji rozszerzonego przeglądu mostu sformułowano szereg zaleceń dla zarządcy, które jednakże nie zostały wykonane. Tymczasem most wymagał całościowego remontu z uwagi na jego stan sprzed zdarzenia z 13 września 2011 r. Już wówczas zniszczenie konstrukcji belek i przyczółków było tak duże, że sama ich naprawa, bez wymiany, byłaby nieuzasadniona ekonomicznie. Poza tym, jak stwierdził biegły J. B., przyczółki mostu już w 2009 r. były tak uszkodzone, że praktycznie nie istniały, w tym sensie, że nie spełniały swoich zadań, do których były przeznaczone - nie przenosiły obciążeń. Z kolei w opinii pisemnej biegły B. O. podniósł, że z przeglądów bieżących i rozszerzonego dokonanych przed 2011 r. wynikało, że podpory mostu ocenione zostały w nich na „1”,

co oznaczało stan przedawaryjny, tzn. obiekt wykazywał nieodwracalne uszkodzenia dyskwalifikujące jego przydatność użytkową. Według tego biegłego ocena podpór mostu na „1”, faktycznie powinna po tym przeglądzie spowodować jego zamknięcie, ponieważ podpora jest podstawowym elementem nośnym

i rzutuje bezpośrednio na bezpieczeństwo użytkownika obiektu. Remont całościowy mostu, zdaniem biegłego B. O., był absolutnie niezbędny

i było to coś nieuchronnego, nawet przy ograniczonej eksploatacji. Zdarzenie

z 13 września 2011 r. tylko zainicjowało taki remont, ale nie stanowiło jego przyczyny. Podobnie wypowiedział się biegły C. D., który stwierdził, że po negatywnej ocenie stanu technicznego mostu z 2009 r. zarządca miał obowiązek

oprócz wykonania zaleceń wynikających z przeglądu, przystąpić do podjęcia wszelkich działań mających na celu doprowadzenie do bezpiecznego użytkowania mostu, w tym do przygotowania prac prowadzących do przebudowy mostu. Według biegłego, skoro z przeglądu rozszerzonego wynikało, że stan mostu grozi katastrofą budowlaną, to działania zarządcy powinny być natychmiastowe, tymczasem wykonano jedynie drobne naprawy, a upływ czasu do 2011 r. spowodował, że stan mostu jeszcze się pogorszył.

Zatem Sąd Okręgowy trafnie ocenił, że stan mostu istniejący przed wjechaniem na niego przez pozwanego D. M. (1) zbyt ciężkim samochodem wskazywał na konieczność przeprowadzenia remontu w postaci przebudowy mostu, czyli na przeprowadzenie prac naprawczych w znacznie większym zakresie, niż związanych z naprawieniem szkody spowodowanej przez pozwanego.

Nie sposób zatem przyjąć istnienia adekwatnego związku przyczynowego pomiędzy ruchem pojazdu pozwanego D. M. (1) a potrzebą poniesienia przez stronę powodową kosztów przebudowy mostu.

W tym zakresie zarzut apelacji naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. również nie jest zasadny.

Konsekwencją tak przyjętego zakresu szkody, za którą odpowiedzialność ponosi pozwany D. M. (1) (a za niego pozwany ubezpieczyciel), jest trafna ocena Sądu Okręgowego, co do braku konieczności zamontowania na rzece M. mostu tymczasowego, co miałyby wynikać tylko z potrzeby naprawy uszkodzeń mostu spowodowanych przez D. M. (1).

Biegły J. B. stwierdził w ustnej opinii, że zamontowanie mostu tymczasowego miało sens tylko w przypadku wykonania generalnego remontu mostu. Pozwoliłoby to na przygotowanie szeregu dokumentów i projektu mostu docelowego, co mogłoby pochłonąć od 9 miesięcy do roku czasu. Według biegłego B. O., gdyby całościowa naprawa mostu była zaplanowana, byłaby konieczność zamontowania mostu tymczasowego. Byłoby to spowodowane tym, że remont podstawowych elementów ustroju nośnego mostu wymagałby rozebrania części tego ustroju, co skutkowałoby przerwaniem ciągłości drogi w miejscu przeprawy mostowej, a poza tym montaż mostu tymczasowego byłby konieczny z uwagi na to, że przeprowadzenie remontu w tak szerokim zakresie wymaga przygotowanie dokumentacji projektu naprawy i mapy geodezyjnej oraz uzyskania pozwolenia wodno - prawnego, skosztorysowania całości zadania, ogłoszenia przetargu, wyłonienia wykonawcy, podpisania umowy, co zajęłoby według tego biegłego minimum 9 miesięcy, w czasie których potrzebna byłaby przeprawa przez rzekę przez most tymczasowy. Remont w trybie awaryjnym, po uszkodzeniu mostu przez ciężarówkę, polegałby na innej technologii i czas naprawy byłby krótszy – około 1,5 miesiąca. Mogłoby to być jedynie odtworzenie zniszczonych elementów i pozostawienie nośności 2,5 tony. Skoro przeprawa przez rzekę byłaby wyłączona jedynie w czasie podanym przez biegłego, a koszty naprawy uszkodzeń wyniosłyby nieco ponad 20.000 zł, nie byłoby sensu montowania mostu tymczasowego, którego koszty przewiezienia i montażu byłyby wielokrotnie wyższe.

Biegły C. D. również nie dostrzegł potrzeby montowania mostu tymczasowego w przypadku dokonywania napraw uszkodzeń spowodowanych przez pozwanego D. M. (1). Biegły ten stwierdził, że gdyby zarządca przedsięwziął tuż po otrzymaniu negatywnego przeglądu mostu, działania zmierzające do jego naprawy, budowa mostu tymczasowego nie byłaby wskazana, uwzględniając fakt, że uszkodzenie mostu przez pozwanego nastąpiło tylko po jednej stronie mostu i tylko tę część należałoby wyłączyć z ruchu na czas naprawy, a ruch pojazdów byłby prowadzony na części nieuszkodzonej. Według biegłego C. D., nawet naprawa przyczółków i elementów konstrukcyjnych mostu jest możliwa w zależności od uszkodzeń i ich zakresu, bowiem są elementy, które pozwalają na zabezpieczenie takiego mostu i pewnych uszkodzeń, aby nie wykluczać go z ruchu.

Poza tym, w razie gdyby nawet przyjąć potrzebę budowy mostu tymczasowego na czas remontu uszkodzeń mostu po wjeździe ciężarówki, to powstałby problem miejsca montażu tego mostu. Montowanie mostu nad mostem istniejącym utrudniałoby czy wręcz uniemożliwiałoby wykonanie remontu, możliwa z technicznego punktu widzenia byłaby jedynie budowa mostu tymczasowego obok istniejącego. Jednak po dokonaniu oględzin na miejscu, biegły C. D. stwierdził, że budowa mostu tymczasowego obok starego byłaby kosztowna i pracochłonna, a więc ekonomicznie nieuzasadniona,

gdyż w innym miejscu niż most istniejący, rzeka znacznie się poszerza tworząc rozlewisko, zatem most musiałby być dużo dłuższy i jego koszt przekroczyłby wybudowanie mostu w miejscu starego. Z drugiej strony mostu budowa tymczasowej przeprawy jest niemożliwa z uwagi na istniejący tam zabytkowy młyn zasilany zastawkami. Zresztą most tymczasowy, który powstał, faktycznie został zamontowany na miejscu starego mostu, po jego rozmontowaniu i na czas uzyskiwania potrzebnych dokumentów, projektów i zezwoleń na całkowitą przebudowę mostu. Następnie musiał zostać zdemontowany, gdyż w tym

samym miejscu wybudowano nowy most i prowadzenie prac w tym zakresie, a tym bardziej - gdyby w starym moście były usuwane jedynie uszkodzenia spowodowane przez pozwanego D. M. (1), przy istnieniu w tym miejscu mostu tymczasowego, nie byłoby w ogóle możliwe.

Skoro zatem most tymczasowy został zamontowany na miejscu mostu starego, który został zdemontowany z uwagi na zły stan techniczny mostu, istniejący już przed uszkodzeniem go przez pozwanego, i nie było potrzeby ani możliwości technicznych, czy racjonalnego uzasadnienia dla budowy mostu tymczasowego tylko na potrzeby naprawy uszkodzeń powstałych 13 września 2013 r., to oznacza, że szkoda w postaci wydatków na zamontowanie mostu tymczasowego nie pozostaje w adekwatnym związku przyczynowym z działaniem pozwanego D. M. (1) i nie podlega naprawieniu w ramach odpowiedzialności tego pozwanego.

Nie można zatem podzielić zarzutów apelacji naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. sformułowanych w tym zakresie.

Apelacja podlegała więc oddaleniu na podstawie art. 385 k.p.c.

O kosztach postępowania apelacyjnego orzeczono w oparciu o art. 102 k.p.c. w związku z art. 391 § 1 k.p.c.

Strona powodowa wygrała proces jedynie w 5%, a zasądzone od tej strony koszty procesu poniesione przez pozwanych pochłonęły całą kwotę zasądzoną

z tytułu odszkodowania. Strona powodowa faktycznie poniosła znacznie wyższe koszty remontu mostu i mogła starać się na drodze apelacji wykazywać, że jej szkoda, którą winni pokryć pozwani jest wyższa niż przyjął to Sąd Okręgowy. Powód co prawda przegrał apelację, ale gdyby zasądzić od niego zwrot kosztów postępowania apelacyjnego na rzecz pozwanych, to mimo, że poniósł on szkodę skutkiem czynu niedozwolonego popełnionego przez pozwanego D. M. (1), to nie dość, że nie otrzymałby on faktycznie żadnej kwoty tytułem odszkodowania, to oprócz skompensowania tej należności z kosztami na rzecz pozwanych musiałby dopłacić im dodatkowo pewne sumy z tytułu kosztów procesu. Sąd Apelacyjny uznał zatem, że jest to szczególny wypadek, który uzasadnia odstąpienie od obciążania przegrywającej apelację strony powodowej kosztami postępowania apelacyjnego.