



Sygn. akt II CSK 857/16

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 8 września 2017 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Kazimierz Zawada (przewodniczący, sprawozdawca)

SSN Paweł Grzegorzczak

SSN Marta Romańska

w sprawie z powództwa PKP Polskie Linie Kolejowe Spółki Akcyjnej
z siedzibą w Warszawie
przeciwko A. Ubezpieczenia Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji
Spółce Akcyjnej z siedzibą w Warszawie (poprzednio A. Towarzystwo Ubezpieczeń
i Reasekuracji Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie)
i PKP CARGO Spółce Akcyjnej z siedzibą w Warszawie
o zapłatę,
po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Cywilnej
w dniu 8 września 2017 r.,
skarg kasacyjnych wszystkich stron
od wyroku Sądu Apelacyjnego w [...] z dnia 10 maja 2016 r.,

**uchyła zaskarżony wyrok w części zmieniającej wyrok Sądu
Okręgowego w [...] z dnia 29 kwietnia 2015 r., sygn. akt IX GC
.../12, oraz orzekającej o kosztach postępowania apelacyjnego,
jak też oddalającej apelację co do żądania zasądzenia od PKP
Cargo S.A. z siedzibą w Warszawie odsetek ustawowych od**

kwoty 202.064,56 zł (dwieście dwa tysiące sześćdziesiąt cztery złote pięćdziesiąt sześć groszy), i w tym zakresie przekazuje sprawę Sądowi Apelacyjnemu w [...] do ponownego rozpoznania, pozostawiając temu Sądowi rozstrzygnięcie o kosztach postępowania kasacyjnego.

UZASADNIENIE

PKP Polskie Linie Kolejowe domagały się w pozwie z dnia 9 lutego 2012 r., skierowanym przeciwko A. Towarzystwu Ubezpieczeń i Reasekuracji S.A. (dalej: „Towarzystwo Ubezpieczeń A.”) oraz PKP Cargo SA, zasądzenia od pozwanych na zasadach solidarności niewłaściwej kwoty 1.610.219,55 zł z odsetkami ustawowymi, od 1.408.154,99 zł od dnia 1 marca 2009 r., a od 202.064,56 zł od dnia wytoczenia powództwa. Strona powodowa dochodziła od pozwanych sumy objętej pozwem, częściowo tytułem uzupełnienia odszkodowania ponad dobrowolnie wypłaconą jej kwotę 2.707.959,48 zł, a częściowo tytułem skapitalizowanych odsetek za opóźnienie w spełnieniu świadczenia odszkodowawczego.

Podłożem sporu jest wypadek kolejowy. W dniu 28 czerwca 2008 r. wykołcił się na trasie Biskupice – Kobylnica pociąg towarowy przewoźnika PKP Cargo SA. Przyczyną był niewłaściwy stan techniczny jednego z wagonów. W wyniku wypadku uszkodzeniu uległa infrastruktura kolejowa strony powodowej. Strona powodowa dokonała naprawy i pismem z dnia 25 lutego 2009 r. wezwała PKP Cargo do zapłaty odszkodowania w wysokości 4.451.722,35 zł. Ostatecznie ograniczyła żądanie do kwoty 4.116.114,47 zł. PKP Cargo przekazały to żądanie swojemu ubezpieczycielowi Towarzystwu Ubezpieczeń A.. W ocenie tego ubezpieczyciela strona powodowa poniosła szkodę w wysokości niższej od sumy żądanego odszkodowania. Towarzystwo Ubezpieczeń A. na podstawie ekspertyzy sporządzonej w toku postępowania likwidacyjnego ustaliło wysokość szkody strony powodowej na 2.707.959, 48 zł. PKP Cargo były ubezpieczone od odpowiedzialności cywilnej także w X. Company SE w Londynie. Udział Towarzystwa Ubezpieczeń A. w ryzyku ubezpieczeniowym wynosił 60%, a udział X. - 40%.

Sąd Okręgowy w [...] wyrokiem z dnia 29 kwietnia 2015 r. oddalił powództwo. W ocenie tego Sądu, strona powodowa błędnie obliczyła wysokość szkody. Ustalenie, że szkoda wyniosła 4.116.114,47 zł pomijało bezzasadnie fakt zużycia uszkodzonej infrastruktury kolejowej. Z opinii instytutu naukowego wchodzącej w zakres materiału dowodowego wynika, że stopień zużycia uszkodzonego odcinka

linii kolejowej przed wypadkiem był w odniesieniu do poszczególnych elementów zróżnicowany - co do niektórych sięgał nawet 90%, a ogólnie wynosił 57%. Nawierzchnia toru mogła być jeszcze eksploatowana do czasu planowanego w 2011 r. remontu kapitalnego. Jednakże choć dokonana naprawa miała charakter remontu awaryjnego, a jej celem było możliwie najszybsze uruchomienie uszkodzonej infrastruktury, to naprawa została przeprowadzona tak, że najbliższy planowany remont kapitalny nie musiał się już odbyć. W konsekwencji, wysokość szkody nie mogła równać się kwocie całości kosztów przeprowadzonego remontu. Uwzględniając na podstawie opinii instytutu naukowego stopień zużycia infrastruktury przed wypadkiem, Sąd Okręgowy w [...] ustalił, że szkoda strony powodowej spowodowana wypadkiem wyniosła 2.409.204 zł. W następstwie zaś tego wypadku stronie powodowej wypłacono nawet więcej niż wynosi ta kwota. W konsekwencji, powództwo należało oddalić. Oddalając powództwo, Sąd Okręgowy w [...] odwołał się także do, jeszcze wówczas nieprawomocnego, a obecnie mającego już taki przymiot, wyroku Sądu Okręgowego w K., oddalającego roszczenia regresowe Towarzystwa Ubezpieczeń A. i X. Company SE wobec właściciela wagonu, który wchodził w skład wykolejonego pociągu, i którego wada była przyczyną wykolejenia pociągu. W wyroku tym wysokość szkody doznanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA została ustalona na 1.938.930,67 zł.

Sąd Apelacyjny wyrokiem z dnia 10 maja 2016 r., wydanym na skutek apelacji strony powodowej, zmienił wyrok Sądu Okręgowego w [...] z dnia 29 kwietnia 2015 r. w ten sposób, że na rzecz strony powodowej zasądził od PKP Cargo kwotę 1.149.712,98zł z odsetkami ustawowymi od dnia 1 marca 2009 r. i kwotę 202.064,56 zł, a od Towarzystwa Ubezpieczeń A. kwotę 689.827,79 zł z odsetkami ustawowymi od dnia 1 stycznia 2010 r. i kwotę 64.028,46 zł; zmienił także rozstrzygnięcie o kosztach procesu; w pozostałej części apelację oddalił; ponadto orzekł o kosztach postępowania apelacyjnego.

Sąd Apelacyjny nie podzielił zarzutów procesowych kwestionujących prawidłowość postępowania dowodowego, uznał natomiast za trafny podniesiony w apelacji zarzut błędnej wykładni art. 363 § 1 k.c. W ocenie Sądu Apelacyjnego, w świetle wymienionego przepisu, pozwani są zobowiązani do pokrycia szkody w wysokości odpowiadającej kosztom przywrócenia infrastruktury kolejowej do

stanu używalności z zachowaniem poprzednich parametrów, a nie jedynie do pokrycia szkody w wysokości odpowiadającej kosztom przywrócenia infrastruktury do stanu zużycia sprzed wypadku. Wysokość odszkodowania powinna pokryć wszystkie celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki niezbędne do przywrócenia stanu poprzedniego. Miarą strat i utraconych korzyści poszkodowanego jest wartość użytkowa obiektu. Poszkodowany przywracając stan poprzedni nie musi dążyć do minimalizacji cen zakupionych materiałów i minimalizacji wynagrodzenia zamawianych usług. Przy ustalaniu odszkodowania należy uwzględnić ceny materiałów i stawki wynagrodzenia usług dostępnych w danym czasie.

W rezultacie, Sąd Apelacyjny ustalił wysokość szkody poniesionej przez stronę powodową z pominięciem stopnia zużycia infrastruktury i uwzględnił całą cenę tłucznia użytego na podsypkę przy naprawie toru. To że nowa podsypka usuwała skutki zużycia normalnego, wynikającego z wieloletniej eksploatacji, Sąd Apelacyjny uznał za niemogące stanowić przeszkody w zaliczeniu na poczet szkody całego kosztu wymiany podsypki. Jeżeli nawet wymiana starej podsypki na nową spowodowała poprawę stanu technicznego toru, to zmuszenie poszkodowanego do naprawy toru przed planowanym remontem, można uznać za postać szkody. Ponadto bez przeprowadzenia robót w tym zakresie nie byłby z dużym prawdopodobieństwem możliwy odbiór techniczny remontowanego odcinka linii kolejowej.

To że po dokonaniu naprawy trwałość infrastruktury jest większa i nie był już konieczny w związku z tym planowany wcześniej remont kapitalny, nie pozwala - zdaniem Sądu Apelacyjnego - uznać *poszkodowanego* za bezpodstawnie wzbogaconego w tym zakresie, gdyż przeprowadzona naprawa była jedynie remontem awaryjnym, a nie kapitalnym. Poza tym wartość użytkowa nawierzchni toru w wyniku naprawy nie wzrosła znacząco.

Według Sądu Apelacyjnego, doznana przez stronę powodową szkoda wyniosła 3.857.672,46 zł. Wyplacono jej już tytułem odszkodowania 2.707.959,48 zł. Różnicę między tymi kwotami w wysokości 1.149.712,98 zł można było jednak zasądzić tylko od PKP Cargo. Od Towarzystwa Ubezpieczeń A. można było zasądzić jedynie 689.827,79 zł, tj. 60% kwoty stanowiącej wskazaną wyżej różnicę

między ustaloną wysokością szkody a sumą wypłaconego dotychczas odszkodowania, udział bowiem Towarzystwa Ubezpieczeń A. w ryzyku ubezpieczeniowym wynosi 60%.

Odsetki ustawowe w stosunku do PKP Cargo Sąd Apelacyjny zasądził od dnia 1 marca 2009 r. - kierując się treścią żądania pozwu i wymagalnością dochodzonego roszczenia, wynikającą z wezwania do zapłaty (art. 120 § 1 w związku z art. 455 k.c.) - a w stosunku do Towarzystwa Ubezpieczeń A., od dnia 1 stycznia 2010 r., tj. od dnia, w którym - zdaniem Sądu Apelacyjnego - odszkodowanie w wysokości ustalonej w ekspertyzie sporządzonej w toku postępowania likwidacyjnego było bezsporne w rozumieniu art. 817 k.c.

Skargi kasacyjne wniosły wszystkie strony.

PKP Cargo, zaskarżając wyrok Sądu Apelacyjnego z dnia 10 maja 2016 r. w części, w jakiej Sąd ten uwzględnił wobec nich powództwo i orzekł stosownie do tego rozstrzygnięcia o kosztach procesu, przytoczyły jako podstawy kasacyjne naruszenie art. 233 § 1, art. 278 § 1., art. 378 § 1, art. 382 i 391 § 1 k.p.c. oraz art. 361 § 2 i art. 363 k.c. - w różnych konfiguracjach.

Towarzystwo Ubezpieczeń A., zaskarżając wyrok Sądu Apelacyjnego z dnia 10 maja 2016 r. w części, w jakiej Sąd ten uwzględnił wobec niego powództwo i orzekł stosownie do tego rozstrzygnięcia o kosztach procesu, przytoczyło jako podstawy kasacyjne naruszenie art. 99, 100, 105 § 2, art. 187 § 1 pkt 2, art. 217 § 2, art. 227, 232 zdanie drugie, art. 278 § 1, art. 286, 290 § 1, art. 321 § 1, art. 328 § 2, art. 382 i 391 § 1 k.p.c., art. 6, 361, 363 § 1, art. 369, 481 § 1 i art. 817 § 2 k.c., art. 45 ust. 1 Konstytucji, art. 6 Konwencji o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności (Dz.U.1993.61.284 ze zm.) i § 6 pkt 7 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów nieopłaconej pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu (Dz.U. 2013.490 ze zm.) - w różnych układach i powiązaniach.

Strona powodowa zaskarżyła wyrok Sądu Apelacyjnego z dnia 10 maja 2016 r. w części oddalającej jej apelację w zakresie odnoszącym się do nieuwzględnienia żądania zasądzenia od PKP Cargo odsetek od kwoty 202.064,56

zł od dnia 9 lutego 2012 r. Zarzuciła temu wyrokowi w tej części naruszenie art. 328 § 2, art. 321, 378 § 1, art. 386 § 1 i art. 391 § 1 k.p.c. - w różnych konfiguracjach.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Zasadnicze znaczenie w sprawie w granicach objętych skargami pozwanych ma rozstrzygnięcie kwestii wpływu na zakres szkody podlegającej naprawieniu, a w konsekwencji - na wysokość należnego odszkodowania, stopnia zużycia infrastruktury kolejowej uszkodzonej w wypadku i zastąpienia przez poszkodowaną stronę powodową w ramach usuwania skutków wypadku starych, uszkodzonych elementów tej infrastruktury, elementami nowymi.

Odpowiedzialność odszkodowawcza pełni niewątpliwie funkcję kompensacyjną. W polskim prawie cywilnym obowiązuje zasada pełnego odszkodowania. Wyraża ją art. 361 § 2 k.c. Według art. 361 § 1 k.c., zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła, a art. 361 § 2 k.c. stanowi, że w powyższych granicach, w braku odmiennego przepisu ustawy lub postanowienia umowy, naprawienie szkody obejmuje straty, które poszkodowany poniósł, oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby mu szkody nie wyrządzono.

Choć więc zasadą jest pełne odszkodowanie, możliwe są w określonych granicach odstępstwa od tej zasady (por. w związku z tym wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 23 września 2003 r., K 20/02, oraz postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 11 października 2013 r., I CSK 697/12).

W konsekwencji przyjęcia w art. 361 § 2 k.c. zasady pełnego odszkodowania miarodajna przy ustalaniu wysokości szkody i należnego odszkodowania jest co do zasady taka wartość, jaką uszkodzona rzecz miała dla poszkodowanego (*pretium singulare*).

Według przyjmowanej na gruncie polskiego prawa cywilnego „teorii różnicy” (zob. w szczególności wyroki Sądu Najwyższego z dnia 11 lipca 1957 r., II CR 304/55, i z dnia 14 stycznia 2005 r., III CK 193/04.), rozmiar szkody majątkowej podlegającej zgodnie z art. 361 § 2 k.c. naprawieniu ustala się przez porównanie dwóch stanów majątkowych: tego, w jakim poszkodowany rzeczywiście się znajduje wskutek zdarzenia szkodzącego, z tym, w jakim by się znajdował,

gdyby zdarzenie szkodzące nie nastąpiło. O ile następstwa zdarzenia szkodzącego w odniesieniu do prawnie chronionych dóbr poszkodowanego są określane według przewidzianego w art. 361 § 1 k.c. kryterium normalności (adekwatności), o tyle wpływ tych następstw na wskazane wyżej dwa stany majątkowe poszkodowanego, wyznaczające rozmiar szkody, uwzględnia się, jeżeli biorąc pod uwagę indywidualną sytuację poszkodowanego, następstwa te są warunkiem *sine qua non* określonego ukształtowania się tych stanów (por. np. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 października 1966 r., III CR 226/66, uchwałę Sądu Najwyższego - zasadę prawną - z dnia 12 sierpnia 1968 r., III PZP 28/68, i postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 12 marca 2010 r., III CZP 7/10).

Rozmiar odszkodowania nie powinien więc w zasadzie przekraczać wysokości szkody; gdy zaś w danym przypadku ze zdarzenia szkodzącego wynikają dla poszkodowanego także korzyści, szkoda i odszkodowanie powinny ulec odpowiedniemu zmniejszeniu o te korzyści (por. np. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 7 marca 2002 r., II CKN 727/09, i 13 października 2005 r., I CK 185/05, oraz uchwała Sądu Najwyższego z dnia 18 listopada 2015 r., III CZP 71/15).

Ocenny w znacznym stopniu charakter stosowanych kryteriów sprawia, że rozmiaru szkody nie da się oczywiście ustalić z matematyczną dokładnością (zob. w związku z tym art. 322 k.p.c.). Ze względu na funkcję odszkodowania istotne znaczenie przy ustalaniu rozmiaru szkody i w konsekwencji odszkodowania może mieć też aspekt słusznościowy (por. postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 12 marca 2010 r., III CZP 7/10).

Sam zaś sposób naprawienia szkody jest co do zasady pozostawiony wyborowi poszkodowanego. Zgodnie z art. 363 § 1 k.c., naprawienie szkody powinno nastąpić według wyboru poszkodowanego: bądź przez przywrócenie stanu poprzedniego, bądź przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej; jednakże gdyby przywrócenie stanu poprzedniego było niemożliwe albo gdyby pociągało za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do świadczenia w pieniądzu. Jeżeli naprawienie szkody ma nastąpić w pieniądzu, wysokość odszkodowania powinna być, w myśl art. 363 § 2 k.c.,

ustalona według cen z daty ustalenia odszkodowania, chyba że szczególne okoliczności wymagają przyjęcia za podstawę cen istniejących w innej chwili.

W przypadku wyboru przez poszkodowanego naprawienia szkody przez przywrócenie stanu poprzedniego, sąd, w razie uwzględnienia powództwa, orzeka, w zależności od treści żądania poszkodowanego, albo o nakazaniu dokonania naprawy pozwanemu dłużnikowi albo o upoważnieniu poszkodowanego do dokonania naprawy na koszt pozwanego dłużnika.

Jeżeli - tak jak w niniejszej sprawie - poszkodowany naprawił szkodę i domaga się od dłużnika przed sądem zwrotu poniesionych w związku z tym kosztów, to chodzi tu oczywiście, wbrew nierzadko spotykanym w orzecznictwie odmiennym wypowiedziom, o żądanie naprawienia szkody przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej, a nie o żądanie naprawienia szkody przez przywrócenie stanu poprzedniego. W niniejszej sprawie wybór naprawienia szkody przez przywrócenie stanu poprzedniego byłby przy tym nieskuteczny w stosunku do Towarzystwa Ubezpieczeń A., ponieważ art. 363 § 1 k.c. w zakresie dopuszczającym wybór tego sposobu naprawienia szkody nie ma zastosowania w ubezpieczeniach majątkowych, gdyż z mocy przepisów szczególnych (art. 805 § 2 i art. 822 § 1 k.c.) jedynym dopuszczalnym sposobem naprawienia szkody jest tu zapłata odszkodowania (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 czerwca 2003 r., V CKN 308/01).

W takich sprawach, jak niniejsza - gdzie strona powodowa dochodzi odszkodowania w pieniądzu po uprzednim naprawieniu szkody - ujawnia się silnie praktyczne znaczenie zastrzeżonej w art. art. 363 § 2 k.c. możliwości zastosowania przy naprawieniu szkody w pieniądzu, w drodze wyjątku, innych cen niż ceny z daty ustalenia odszkodowania. W takich sprawach może być uzasadnione zastosowanie cen z daty przeprowadzenia naprawy.

W świetle przedstawionej regulacji art. 361 i 363 k.c., ustalenie w zaskarżonym wyroku wysokości szkody doznanej przez stronę powodową z pominięciem stopnia zużycia uszkodzonej infrastruktury kolejowej i uwzględnieniem całości kosztów remontu przeprowadzonego po wypadku nie mogło być uznane za trafne.

Kwestia wpływu zużycia rzeczy uszkodzonej w wyniku czynu niedozwolonego na rozmiar spowodowanej tym czynem szkody, a w konsekwencji - na wysokość należnego odszkodowania, jest w orzecznictwie najczęściej podejmowana w sprawach powypadkowych szkód samochodowych. W orzeczeniach zapadających w tych sprawach trafnie, w zgodzie z treścią regulacji art. 361 i 363 k.c., podnosi się, że odszkodowanie powinno być ustalone w wysokości pokrywającej ekonomicznie uzasadnione wydatki, niezbędne do przywrócenia pojazdu do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę - uwzględniając wszystkie istotne z punktu widzenia poszkodowanego parametry wyznaczające ten stan, w szczególności takie, jak: sprawność techniczną, bezpieczeństwo pasażerów i uczestników ruchu, funkcje użytkowe, estetykę, komfort jazdy. Uogólniając, chodzi o osiągnięcie stanu używalności pojazdu porównywalnego ze stanem istniejącym przed wyrządzeniem szkody, czyli o zapewnienie podobnej wartości użytkowej pojazdu do tej, jaką miał on przed wypadkiem. W szczególności do celowych i ekonomicznie uzasadnionych wydatków podlegających objęciu odszkodowaniem zalicza się co do zasady koszty nabycia nowych części i innych materiałów niezbędnych do przywrócenia - w przedstawionym wyżej znaczeniu - stanu poprzedniego (zob. w szczególności wyroki Sądu Najwyższego z dnia 20 października 1972 r., II CR 425/72, i 5 listopada 1980 r., III CRN 223/80, uchwałę składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia 2012 r., III CZP 80/11, oraz postanowienie składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 20 czerwca 2012 r., III CZP 85/11).

Zaskarżony wyrok w zakresie, w jakim przy ustaleniu odszkodowania pomija stopień zużycia uszkodzonej infrastruktury kolejowej i zalicza do szkody cały koszt jej remontu, wyraźnie nawiązuje do wskazanego wyżej nurtu orzecznictwa, jednak czyni to z pominięciem istotnych przesłanek stanowiska zajmowanego w orzeczeniach tego nurtu, doniosłych w okolicznościach niniejszej sprawy.

Specyfiką powypadkowych szkód samochodowych jest to, że po wypadku, samochód, kwalifikujący się do naprawy, jeżeli nie jest nadmiernie wyeksploatowany, to choćby był naprawiony z użyciem nowych części, może nie zwiększyć swej wartości, a nawet mieć mniejszą wartość handlową niż przed wypadkiem, a utrata tej wartości także wchodzi w zakres szkody podlegającej,

zgodnie z art. 361 § 2 k.c., naprawieniu przez osobę ponoszącą odpowiedzialność odszkodowawczą (uchwała Sądu Najwyższego z dnia 12 października 2001 r., III CZP 57/01). Dopóty zatem, dopóki koszt naprawy nie zwiększy wartości całego pojazdu, to choćby naprawa była dokonana przy użyciu nowych części, koszt ten mieści się w określonych przez art. 361 § 2 k.c. granicach szkody, objętej obowiązkiem odszkodowania. Wynika to z zastosowania „teorii różnicy”. Różnica między wartością pojazdu po wypadku i przed wypadkiem przekłada się na różnicę między wartością całego majątku poszkodowanego po i przed wypadkiem (por. co do stosowania „teorii różnicy” w podobnej sytuacji uchwała Sądu Najwyższego z dnia 18 listopada 2015 r., III CZP 71/15). W takich więc sytuacjach zasądzenie odszkodowania obejmującego koszty nowych części i materiałów nie narusza ani art. 361 § 2, ani art. 363 § 1 k.c.

Inaczej jest - na co wyraźnie zwrócono uwagę w wielu orzeczeniach zapadłych w sprawach dotyczących powypadkowych szkód samochodowych (zob. w szczególności uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia 2012 r., III CZP 80/11, i postanowienie składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 20 czerwca 2012 r., III CZP 85/11) - gdy ze względu na stopień zużycia pojazdu naprawa przywracająca go do stanu używalności sprzed wypadku zwiększałaby jego wartość. Wówczas odszkodowanie nie może objąć kosztów naprawy w zakresie zwiększającym wartość pojazdu. W tym zakresie koszty te nie mieszczą się w określonych przez art. 361 § 2 k.c. granicach szkody - modernizacja bowiem zwiększająca wartość pojazdu nie jest koniecznym następstwem zdarzenia szkodzącego - a odszkodowanie zarówno przez restytucję, jak i w pieniądzu, tj. w obu postaciach przewidzianych w art. 363 § 1 k.c., nie może, jak wiadomo, być co do zasady wyższe od szkody.

Możliwość przywrócenia uszkodzonego przedmiotu do stanu używalności, takiego jak przed wyrządzeniem szkody, nie uzasadnia zatem, ani w przypadku szkód w samochodach, ani w przypadku szkód w innych przedmiotach, objęcia odszkodowaniem kosztów naprawy w zakresie zwiększającym majątek poszkodowanego. Pokrycie pełnych kosztów przywrócenia uszkodzonego przedmiotu do stanu używalności, takiego jak przed wyrządzeniem szkody, bez względu na stopień zużycia tego przedmiotu i zastosowanie przy naprawie nowych

elementów, jest w świetle art. 361 § 2 i art. 363 § 1 k.c. uzasadnione tylko wtedy, gdy naprawa nie prowadzi do zwiększenia majątku poszkodowanego.

Niewątpliwie infrastruktura kolejowa uszkodzona w wypadku w dniu 28 czerwca 2008 r. wymagała naprawy: przywrócenia do poprzedniego stanu pod względem wszystkich parametrów użytkowych w sposób umożliwiający jej odbiór techniczny. Być może - jak twierdzi pozwane Towarzystwo Ubezpieczeń A. - istniała możliwość wykorzystania do tej naprawy i w sposób pozwalający przywrócić poprzedni stan „materiału staroużytecznego” ze składowisk strony powodowej. Niemniej przy znacznym zużyciu uszkodzonej infrastruktury za racjonalne należy uznać połączenie usunięcia skutków wykolejenia z modernizacją remontowanego odcinka linii kolejowej. Także jednak w takim przypadku koszty modernizacji nie są ponoszone wskutek zdarzenia szkodzącego, a jedynie przy jego okazji, dlatego nie można ich w świetle art. 361 § 2 i art. 363 § 1 k.c. uznać za składnik szkody i objąć odszkodowaniem.

W takich sprawach, jak niniejsza, na zakres szkody i odszkodowania nie wpływa też, tak jak to ma miejsce w przypadku powypadkowych szkód samochodowych, wartość handlowa uszkodzonego obiektu, a to zwiększa w tych sprawach możliwość oddziaływanie stopnia zużycia tego obiektu na rozmiar szkody i odszkodowania; im wyższy jest stopień zużycia, tym mniejsza może być szkoda.

Z przedstawionych przyczyn za zasadne należało uznać podniesione w skargach kasacyjnych pozwanych zarzuty naruszenia art. 361 § 2 i art. 363 § 1 k.c.

Wobec zasadności tych zarzutów bezprzedmiotowe stało się rozpatrywanie pozostałych zarzutów kasacyjnych pozwanych. Ich rozpatrywanie mogłoby mieć doniosłość tylko wtedy, gdyby przesądzona była materialnoprawna podstawa odpowiedzialności pozwanych w zakresie, w jakim Sąd Apelacyjny uwzględnił powództwo.

Warto jedynie zauważyć w odniesieniu do zarzutu naruszenia art. 369 w związku z art. 481 § 1 i art. 817 § 2 k.c., że jeżeli dwaj ubezpieczyciele odpowiadają z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za dług

ubezpieczonego w określonych częściach, to tego ubezpieczyciela, który zapłacił całą część objętą udzielonym przez niego ubezpieczeniem, nie mogą dotknąć konsekwencje niewywiązania się z zobowiązania przez drugiego ubezpieczyciela; nie daje podstaw do podważenia tak zakreślonej granicy odpowiedzialności ubezpieczyciela, który zapłacił całą część objętą udzielonym przez niego ubezpieczeniem, to, że ubezpieczyciele i ubezpieczony odpowiadają wobec wierzyciela *in solidum*.

Nie powinno także budzić wątpliwości, że w sytuacji objętej zakresem zastosowania art. 817 § 2 zdanie pierwsze k.c., termin wymagalności świadczenia nie może przypaść przed upływem 14 dni od dnia ziszczenia się przesłanki określonej w tym przepisie.

Strona powodowa w swojej skardze kasacyjnej trafnie zarzuciła naruszenie art. 328 § 2 w związku z art. 391 § 1 k.p.c. w zakresie, w jakim Sąd Apelacyjny nie podał w uzasadnieniu przyczyn odmowy zasądzenia odsetek od kwoty 202.064,12 zł od dnia 9 lutego 2012 r., mimo żądania strony powodowej. Nakazywało to uwzględnienie tej skargi, bez - oczywiście, wobec jednoczesnego uwzględnienia skarg kasacyjnych pozwanych - przesądzenia na obecnym etapie postępowania zasadności samego roszczenia strony powodowej o zapłatę wymienionej kwoty.

Z przedstawionych przyczyn Sąd Najwyższy na podstawie art. 398¹⁵ § 1 k.p.c. orzekł jak w sentencji.

kc

jw