

## POSTANOWIENIE

Dnia 7 grudnia 2018 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Monika Koba (przewodniczący, sprawozdawca)

SSN Anna Kozłowska

SSN Katarzyna Tyczka-Rote

Protokolant Katarzyna Bartczak

w sprawie z powództwa J. B.  
przeciwko (...) Zakładowi Ubezpieczeń S.A. w W.  
o zapłatę,  
na posiedzeniu jawnym w Izbie Cywilnej  
w dniu 7 grudnia 2018 r.,  
na skutek zagadnienia prawnego  
przedstawionego przez Sąd Okręgowy w S.  
postanowieniem z dnia 16 kwietnia 2018 r., sygn. akt II Ca (...),

"Czy w przypadku wyrządzenia szkody w pojeździe mechanicznym, stanowiącej szkodę częściową, w przypadku, gdy przed ustaleniem wysokości odszkodowania dojdzie do naprawy pojazdu przywracającej ten pojazd do stanu sprzed powstania szkody, odszkodowanie należne poszkodowanemu w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego ograniczone jest do równowartości wydatków faktycznie poniesionych celem naprawy pojazdu, czy też powinno być ustalone jako równowartość hipotetycznie określonych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego?"

**odmawia podjęcia uchwały.**

### UZASADNIENIE

Zagadnienie prawne przedstawione Sądowi Najwyższemu wyłoniło się w sprawie, w której wyrokiem z dnia 28 kwietnia 2017 r. Sąd Rejonowy w S. oddalił powództwo J. B. skierowane przeciwko (...) Zakładowi Ubezpieczeń Spółce

Akcyjnej w W. o zapłatę kwoty 11.310,76 zł z ustawowymi odsetkami tytułem odszkodowania.

Z poczynionych w sprawie ustaleń wynika, że w dniu 30 sierpnia 2012 r. doszło do kolizji z winy kierującego samochodem Mercedes, który był ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych u pozwanego. W wyniku kolizji uszkodzeniu uległ, będący własnością powoda, motocykl marki BMW model K 1200 S. Pozwany po ustaleniu kosztu naprawy pojazdu wypłacił powodowi tytułem odszkodowania kwotę 7.911,94 zł. Powołany przez powoda rzeczoznawca określił koszt naprawy pojazdu na kwotę 16.154,28 zł, jednak pozwany odmówił wypłaty dalej idącego odszkodowania, wobec nie przedstawienia przez powoda kosztów naprawy motocykla. Sąd Rejonowy na podstawie przeprowadzonej w sprawie opinii biegłego z zakresu techniki samochodowej ustalił, że wartość rynkowa pojazdu sprzed szkody wynosiła 22.700 zł brutto, a w stanie uszkodzonym 10.200 zł brutto. Wszystkie elementy motocykla w dniu zaistnienia szkody były oryginalne. Dla tego rodzaju pojazdu nie istnieją zamienniki części należące do grup Q, P, PI, PT. Pojazd nie miał wcześniejszych uszkodzeń zespołów, które uległy uszkodzeniu w wyniku kolizji, zużycie eksploatacyjne dotyczyło jedynie tłumika i wynosiło 50%. Naprawa pojazdu przy użyciu części nowych, oryginalnych, z zastosowaniem amortyzacji na element podlegający zużyciu eksploatacyjnemu (tłumik) nie spowoduje wzrostu wartości pojazdu względem stanu sprzed szkody. Pojazd powoda został naprawiony przez jego syna, który jest głównym użytkownikiem motocykla, a jego sprawność techniczna została w pełni przywrócona. Powód zapłacił swojemu synowi tytułem refundacji kosztów naprawy kwotę 16.200 zł.

Mimo ustalenia, że przeciętny, rynkowy koszt usunięcia uszkodzeń w pojeździe zapewniający jego przywrócenie do pełnej sprawności technicznej i nie powodujący wzrostu jego wartości do stanu sprzed szkody wynosi 16.156,33 zł, a pozwany wypłacił powodowi jedynie kwotę 7.911,94 zł. Sąd Rejonowy oddalił powództwo. Wskazał, że dochodzenie odszkodowania nie jest co do zasady uzależnione od poniesienia kosztów naprawy, poszkodowany może bowiem wstrzymać się z naprawą lub z niej zrezygnować i dochodzić odszkodowania w wysokości odpowiadającej kosztom naprawy według średnich cen rynkowych.

Dokonanie jednak naprawy pojazdu możliwość taką wyklucza, skoro sąd powinien ustalać wysokość odszkodowania biorąc za podstawę stan istniejący w chwili zamknięcia rozprawy (art. 316 § 1 k.p.c.), a naprawa konkretyzuje wysokość uszczerbku w majątku poszkodowanego. Dokonanie naprawy pojazdu, czyni bezprzedmiotowym rozliczenie według hipotetycznie ustalonych przez biegłego kosztów naprawy, zwłaszcza, gdy – jak w rozpoznawanym przypadku - naprawa miała charakter kompletny, a pojazd w jej wyniku został w pełni przywrócony do stanu poprzedniego. W takiej sytuacji powód ma roszczenie o wypłatę sumy, która ubyła z jego majątku w związku z zapłatą za naprawę rzeczy. Podkreślił Sąd, że powód nie przedstawił rachunków za zakup części, ani za usługi naprawcze, a niemożność ustalenia rzeczywiście poniesionych kosztów naprawy obciąża poszkodowanego.

Podczas rozpoznawania apelacji powoda Sąd Okręgowy w S., powziął poważne wątpliwości, którym dał wyraz w zagadnieniu prawnym, przedstawionym Sądowi Najwyższemu do rozstrzygnięcia na podstawie art. 390 k.p.c.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

W sprawie bezsporne były okoliczności w jakich doszło do szkody, rozmiar uszkodzeń w pojeździe powoda pozostający w związku z kolizją i odpowiedzialność pozwanego za naprawienie szkody na podstawie udzielanej sprawcy ochrony ubezpieczeniowej. Jediną okolicznością sporną było wyliczenie kosztów naprawy i rozstrzygnięcie, czy poszkodowany, który naprawił pojazd przywracając go do pełnej sprawności technicznej, może domagać się hipotetycznych kosztów restytucji ustalonych przez biegłego, czy też jego roszczenie odszkodowawcze ogranicza się - w takim stanie faktycznym - do rzeczywistych kosztów naprawy. Sąd Okręgowy prezentując zagadnienie prawne przychylił się do stanowiska, że w takiej sytuacji, obowiązek odszkodowawczy ubezpieczyciela obejmuje wyłącznie refundację faktycznie poniesionych wydatków, a ich nie wykazanie przez poszkodowanego powinno skutkować oddaleniem powództwa.

Przedstawione do rozstrzygnięcia zagadnienie prawne nie spełnia wymogów określonych w art. 390 § 1 k.p.c.

Po pierwsze, przedstawienie Sądowi Najwyższemu poważnej wątpliwości

prawnej może nastąpić wówczas, gdy zagadnienie opiera się na okolicznościach mieszczących się w stanie faktycznym sprawy, tak by udzielenie odpowiedzi ułatwiło sądowi formułującemu zagadnienie prawne podjęcie decyzji jurysdykcyjnej, co do istoty sprawy (por. m.in. postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 12 marca 2010 r., III CZP 7/10, nie publ., z dnia 14 września 2006 r., III CZP 61/06, nie publ., z dnia 28 lutego 2006 r., III CZP 3/06, nie publ. oraz uzasadnienie uchwał Sądu Najwyższego z dnia 4 października 2002 r., III CZP 62/02, OSNC 2004, nr 1, poz. 7 i z dnia 24 stycznia 2002 r., III CZP 76/01, nie publ.).

Według tego kryterium niewątpliwie rozstrzygnięcie przedstawionego zagadnienia nie jest możliwe, Sąd Okręgowy formułując pytanie poczynił bowiem nie znajdujące oparcia w stanie faktycznym sprawy założenie, że pojazd powoda po kolizji został w pełni przywrócony do stanu sprzed powstania szkody. Udzielona przez Sąd Najwyższy odpowiedź, oparta na błędnym założeniu, byłaby zatem nieadekwatna do stanu faktycznego sprawy. Wprawdzie poszkodowany ocenił naprawę, jako kompletną, jednak biegły dysponujący wiedzą fachową wskazał jedynie na przywrócenie sprawności technicznej pojazdu po naprawie (dopuszczenie pojazdu do ruchu), co nie może być identyfikowane z naprawą przywracającą pojazd do stanu sprzed powstania szkody. Sąd Okręgowy nie uwzględnił również, że konieczność naprawienia szkody w całości oznacza, że wartość techniczna i rynkowa pojazdu sprzed jej zaistnienia i po tym fakcie powinna być taka sama, a naprawiony pojazd ma zapewnić poszkodowanemu taki sam komfort jazdy i bezpieczeństwo, jak przed zdarzeniem. Przywrócenie stanu poprzedniego ma miejsce, jeżeli stan pojazdu po naprawie pod każdym istotnym względem (stan techniczny, zdolność użytkowania, części składowe, trwałość, wygląd estetyczny itd.) odpowiada stanowi pojazdu przed uszkodzeniem. Przywrócenie pojazdowi sprawności technicznej nie może być identyfikowane z przywróceniem pojazdu w pełni do stanu poprzedniego. Ponadto naprawa pojazdu z reguły nie powoduje, że odzyskuje on swoją pełną wartość handlową w stosunku do stanu sprzed wyrządzenia szkody. Nawet w przypadku kompleksowej naprawy w autoryzowanym zakładzie mechanicznym, zgodnie z technologią producenta, przy użyciu nowych, oryginalnych części pojazd naprawiany w realiach rynkowych, jest z reguły wart mniej niż pojazd, który nie uczestniczył w kolizji i nie

podlegał procesowi naprawczemu (por. m.in. uchwała Sądu Najwyższego z dnia 12 października 2001 r., III CZP 57/01, OSNC 2002, nr 5, poz. 57).

Po drugie, podstawą odmowy podjęcia uchwały jest również uznanie, że przedstawione zagadnienie, nie budzi poważnych wątpliwości (por. m.in. uchwały Sądu Najwyższego z dnia 13 października 2005 r., III CZP 56/05, OSNC 2006, nr 7-8, poz. 119 i z dnia 5 grudnia 2002 r., III CZP 71/02, OSNC 2003, nr 10, poz. 133 oraz postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 27 czerwca 2008 r., III CZP 25/08, OSNC 2009, nr 9, poz. 127 i z dnia 9 maja 2008 r., III CZP 26/08, OSNC 2009, nr 6, poz. 90). Sytuacja taka występuje w analizowanym przypadku. W świetle utrwalonego stanowiska Sądu Najwyższego nie ma bowiem żadnych wątpliwości, że odszkodowanie przysługujące od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej za uszkodzenie pojazdu mechanicznego nie ogranicza się, do równowartości wydatków poniesionych na naprawę pojazdu, lecz każdorazowo obejmuje niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy. W sytuacji gdy przed ustaleniem wysokości odszkodowania dojdzie do naprawy pojazdu odszkodowanie należne poszkodowanemu może być ustalone, także jako równowartość hipotetycznie określonych kosztów przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego. Jeżeli ubezpieczyciel wykaże, że taki sposób rozliczenia szkody przewyższa wielkość uszczerbku w majątku poszkodowanego, odszkodowanie – stosownie do okoliczności sprawy – może być obniżone.

Ubezpieczyciel odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego ponosi odpowiedzialność w granicach odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody i w takich też granicach ustalane jest i wypłacane odszkodowanie (art. 436 § 1 i 2 w zw. z art. 363 § 2 w zw. z art. 361 § 2 w zw. z art. 822 § 1 k.c. i w zw. z art. 36 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, jedn. tekst: Dz.U. z 2018 r., poz. 473, ze zm.). Odszkodowanie ustala się z jednej strony respektując zasadę pełnego odszkodowania, a z drugiej strony nie przekraczając wysokości faktycznie doznanej przez poszkodowanego szkody. Stosowanie art. 822 § 1 w zw. z art. 363 § 1 k.c. oznacza, że poszkodowany nie może żądać zapłaty kosztów (hipotetycznej) restytucji w sytuacji, w której przywrócenie stanu poprzedniego byłoby niemożliwe

albo też pociągało za sobą nadmierne trudności lub koszty. Koszty naprawy uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym pojazdu, nieprzewyższające jego wartości sprzed wypadku, nie są nadmierne w rozumieniu art. 363 § 1 k.c. (por. m.in. orzeczenia Sądu Najwyższego z dnia 1 września 1970 r., II CR 371/70, OSNCP 1971, z. 5, poz. 93, z dnia 3 lutego 1971 r., II CRN 450/70, OSNCP 1971, z. 22, poz. 205, z dnia 20 kwietnia 1971 r., II CR 475/70, OSPiKA 1971, z. 12, poz. 231, z dnia 20 lutego 1981 r., I CR 17/81, OSNCP 1981, z. 10, poz. 199, z dnia 13 grudnia 1988 r., I CR 280/88, nie publ., z dnia 29 stycznia 2002 r., V CKN 682/00, nie publ., z dnia 20 lutego 2002 r., V CKN 903/00, OSNC 2003, nr 1, poz. 15, z dnia 11 czerwca 2003 r., V CKN 308/00, nie publ., postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 12 stycznia 2006 r., III CZP 76/05, nie publ.). W stanie faktycznym sprawy, nie wystąpił problem nadmierności kosztów (szkody całkowitej), skoro ustalony przez biegłego koszt restytucji nie przekroczył wartości motocykla sprzed wypadku.

Roszczenie odszkodowawcze powstaje z chwilą wystąpienia w majątku poszkodowanego pierwszych negatywnych konsekwencji zdarzenia będącego przyczyną szkody. Stanowiący niezbędną przesłankę dyferencyjnej metody ustalenia szkody stan hipotetyczny majątku poszkodowanego pozwala jednak – zgodnie z dynamicznym charakterem szkody – uwzględniać zmiany, jakie nastąpiły w majątku poszkodowanego po wystąpieniu zdarzenia będącego przyczyną szkody. Treść roszczenia odszkodowawczego może zatem ulegać przemianom i każdorazowo obejmuje ono szkodę istniejącą w chwili orzekania (por. m.in. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 11 lutego 2010 r., I CSK 262/09, nie publ., z dnia 11 kwietnia 2014 r., I CSK 309/13, Glosa 2015/3/36, i z dnia 8 marca 2018 r., II CNP 32/17). Trzeba mieć jednak na uwadze, że pokrycie kosztów naprawy pojazdu jest jedynie szkodą następczą, a szkodą bezpośrednią jest uszkodzenie pojazdu i w momencie jej wystąpienia powstaje odpowiedzialność sprawcy i ubezpieczyciela.

W orzecznictwie Sądu Najwyższego utrwalony jest pogląd, że powstanie roszczenia z tytułu kosztów przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu pierwotnego, a tym samym zakres odszkodowania, nie zależą od tego czy poszkodowany dokonał restytucji i czy w ogóle ma taki zamiar. Odpowiada ono

niezbędnym i ekonomicznie uzasadnionym kosztem naprawy, a naprawa dokonana przed uzyskaniem świadczenia od ubezpieczyciela, jej koszt i faktyczny zakres nie ma zasadniczego wpływu na sposób ustalania wysokości odszkodowania. Nie ma zatem znaczenia czy naprawienie szkody następuje na podstawie faktur za naprawę pojazdu czy wyceny kosztów naprawy – zasady naprawienia szkody muszą być identyczne. W konsekwencji spotykane niekiedy w praktyce uzależnienie wypłaty należności od faktycznego dokonania naprawy i udokumentowania jej kosztów nie jest uzasadnione. Szkodą (art. 361 § 2 k.c.) jest bowiem różnica między stanem majątku poszkodowanego jaki zaistniał po zdarzeniu wywołującym szkodę, a stanem tego majątku, jaki istniałby, gdyby nie nastąpiło to zdarzenie. Roszczenie odszkodowawcze powstaje z chwilą powstania obowiązku naprawienia szkody, a nie po powstaniu kosztów naprawy pojazdu, z czym wiąże się brak obowiązku po stronie poszkodowanego udowadniania konkretnych wydatków poniesionych na naprawę pojazdu. W orzecnictwie Sądu Najwyższego w tym kontekście zwracano również uwagę, że udowodnienie kosztów faktycznie poniesionych jest często bardzo utrudnione (naprawa sposobem gospodarczym, przez samego poszkodowanego lub członków jego rodziny (znajomych), brak rachunków na zakup części i opłacenie usług warsztatu naprawczego itp.) (por. uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia 2012 r., III CZP 80/01, OSNC 2012, nr 10, poz. 112 i z dnia 17 maja 2007 r., III CZP 150/06, OSNC 2007, nr 10, poz. 144, uchwały Sądu Najwyższego z dnia 30 maja 1994 r., III CZP 71/94, OSNC 1994, nr 12, poz. 234, z dnia 15 listopada 2001 r., III CZP 68/01, OSNC 2002, nr 6, poz. 74, z dnia 13 czerwca 2013 r., III CZP 32/03, OSNC 2004, nr 4, poz. 51, z dnia 14 września 2006 r., III CZP 65/06, OSNC 2007, nr 6, poz. 83, z dnia 26 lutego 2006 r., III CZP 5/06, OSNC 2007, nr 1, poz. 6, z dnia 24 sierpnia 2017 r., III CZP 20/17, OSNC 2018, nr 6, poz. 56 oraz wyroki Sądu Najwyższego z dnia 20 października 1972 r., II CR 425/72, OSNC 1973, nr 6, poz. 111, z dnia 20 lutego 1981 r., I CR 17/81, OSNC 1981, nr 10, poz. 199, z dnia 11 grudnia 1997 r., I CKN 385/97, nie publ., z dnia 16 stycznia 2002 r., IV CKN 635/00, nie publ., z dnia 20 lutego 2002 r., V CKN 903/00, OSNC 2003, nr 1, poz. 15, z dnia 16 maja 2002 r., V CKN 1273/00, nie publ., z dnia 11 czerwca 2001 r., V CKN 266/00, nie publ., z dnia 20 lutego

2002r., V CKN 908/00, nie publ., z dnia 12 lutego 2004 r., V CK 187/03, Wokanda 2004/ 7-8/ 15, z dnia 21 sierpnia 2012 r., II CSK 707/12, OSNC 2014, nr 4, poz. 48, i z dnia 8 września 2017 r., II CSK 857/16, nie publ.).

W orzecznictwie Sądu Najwyższego dostrzeżono również, że dopuszczenie przyznawania odszkodowania z tytułu kosztów naprawy przed jej dokonaniem i bez potrzeby rozliczenia się z nich po dokonaniu naprawy, powoduje, że byłoby w sposób nieuzasadniony krzywdzące poszkodowanego stosowanie innych kryteriów rozliczeń tylko dlatego, że wykazując staranność i dysponując środkami finansowymi dokonał usunięcia uszkodzeń przed uzyskaniem odszkodowania (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 czerwca 1988 r., I CR 151/88, „Przeгляд Ustawodawstwa Gospodarczego” 1989, nr 10-12, str. 310-311). Skoro prawo do odszkodowania ma poszkodowany, który w ogóle nie naprawił pojazdu, to nie sposób przyjąć, że nie może go uzyskać poszkodowany, który poczynił nakłady na swój majątek naprawiając uszkodzony pojazd w całości lub w części, tylko z tej przyczyny, że nie wykazał rzeczywistych kosztów naprawy, skoro nie one decydują o zakresie należnego odszkodowania. Odmienne stanowisko budziłoby również wątpliwości z perspektywy konstytucyjnej zasady równości wobec prawa (art. 32 Konstytucji RP). Poszkodowani, który naprawili pojazd i którzy naprawy nie dokonali nie powinni być odmiennie traktowani, skoro w ich sytuacji prawnej nie zachodzą różnice, które by to uzasadniały (por. m.in. wyroki Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 października 2006 r., SK 41/05, OTK-A 2006, nr 9, poz. 126, z dnia 7 lutego 2006 r., SK 45/04, OTK-A 2006, nr 2, poz. 15 oraz wyroki Sądu Najwyższego z dnia 4 listopada 2015 r., I BU 9/14, M. Pr. 2016, nr 2, str. 97-105, i z dnia 5 maja 2010 r., I PK 201/09, nie publ.).

Stanowisko to uznawane jest za tak utrwalone, że w orzecznictwie Sądu Najwyższego przyjęto, iż oddalenie przez sąd powszechny powództwa tylko z tej przyczyny, że poszkodowany, który naprawił pojazd nie wykazał wysokości wydatków poniesionych tytułem kosztów naprawy uszczuplających jego majątek, a domagał się ustalenia wysokości szkody na podstawie opinii biegłego, jest tak oczywistym i rażącym naruszeniem prawa, że uzasadnia uwzględnienie skargi o stwierdzenie niezgodności z prawem wyroków opartych na takiej motywacji. Wskazano, że tego rodzaju stanowisko jest niezgodne z powszechnie



akceptowanym w piśmiennictwie i orzecznictwie Sądu Najwyższego poglądem zgodnie z którym dla odpowiedzialności ubezpieczyciela istotne znaczenie ma sam fakt powstania szkody, a nie fakt naprawienia samochodu i powstania wydatków z tego tytułu. W konsekwencji uznano za oczywiście bezpodstawne przyjęcie, że poszkodowany, w takiej sytuacji, nie może wykazać wysokości szkody na podstawie określonej przez biegłego kosztów hipotetycznej restytucji. Stanowczo również stwierdzono, że dla powstania roszczenia o naprawienie szkody w postaci kosztów naprawy pojazdu nie mają już znaczenia późniejsze zdarzenia między innymi w postaci sprzedaży uszkodzonego lub już naprawionego pojazdu. Do poszkodowanego należy również decyzja czy przystąpi w ogóle do naprawy uszkodzonego pojazdu po uzyskaniu odszkodowania czy dokona prowizorycznej naprawy za część należnej mu kwoty, czy też wydatkuje odszkodowanie na inne cele (por. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 8 marca 2018 r., II CNP 32/17, nie publ., z dnia 12 kwietnia 2018 r., II CNP 41/17, nie publ., i z dnia 12 kwietnia 2018 r., II CNP 43/17, nie publ.). Nie znajduje zatem oparcia w utrwalonym orzecznictwie Sądu Najwyższego stanowisko Sądu Okręgowego, że w przypadku naprawy pojazdu wysokość odszkodowania może być przez poszkodowanego udowodniona tylko poprzez wykazanie poniesionych *in concreto* wydatków na ten cel, które jednocześnie wyznaczają wielkość uszczerbku w jego majątku.

Mając na względzie, że Sąd Okręgowy wiąże przedstawione zagadnienie prawne z wyrównaniem korzyści z uszczerbkiem (*compensatio lucri cum damno*) wskazać należy, że jej stosowanie zmierza do zapewnienia by szkoda majątkowa, została z jednej strony naprawiona w całości (art. 361 § 2 k.c.), a z drugiej strony przyznane odszkodowanie nie przekraczało jej rozmiaru, co wymaga przy ustalaniu szkody uwzględnienia nie tylko tych zdarzeń, które zwiększają jej rozmiar, ale i tych, które rozmiar ten zmniejszają (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 13 października 2005 r., I CSK 185/05, OSNC 2006, nr 7-8, poz. 133 i orzeczenia cytowane w jego uzasadnieniu oraz postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 12 marca 2010 r., III CZP 7/10, nie publ.). Wyrównanie korzyści z uszczerbkiem nie stanowi zmniejszenia odszkodowania, ani jego miarkowania, tylko stanowi element ustalania zakresu prawnie relewantnego uszczerbku w mieniu poszkodowanego (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 21 sierpnia 2013 r., II CSK 681/12, nie publ.).

Na gruncie szkód w pojazdach mechanicznych klasycznym przykładem stosowania wyrównania korzyści z uszczerbkiem jest odliczanie przy szkodzie całkowitej wartości tzw. „pozostałości” (por. m.in. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 6 kwietnia 2004 r., I CK 557/03, nie publ.).

Trudno wskazać ogólne zasady stosowania *compensatio lucri cum damno*, na co wpływa brak materiału normatywnego, potrzeba odmiennego traktowania tej instytucji w dziedzinie szkód na osobie oraz bogactwo stanów faktycznych, które niejednokrotnie wymykają się kryteriom zaliczania tworzonym w nauce prawa i orzecznictwie. Zasadniczo przyjmuje się, że nie podlegają zaliczeniu korzyści majątkowe, które nie wynikają z tego samego zdarzenia, a korzyść musi zaspokajać ten interes poszkodowanego, który powstał w wyniku zdarzenia szkodzącego lub odnosić się do dobra, które zostało dotknięte naruszeniem (por. uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 27 marca 1961 r., zasada prawna, I Co 27/60, OSN 1962, nr 2, poz. 40, uchwała pełnego składu Izby Pracy i Ubezpieczeń Społecznych z dnia 23-29 kwietnia 1965 r., III Po 3/65, OSNC 1962, nr 2, poz. 40, uchwały pełnego składu Izby Cywilnej Sądu Najwyższego z dnia 23 kwietnia 1965 r., III PO 3/65, OSNC 1965, nr 12, poz. 198 i z dnia 15 maja 2009 r., III CZP 140/08, OSNC 2009, nr 10, poz. 132, wyroki Sądu Najwyższego z dnia 2 sierpnia 1963 r., I PR 270/63, OSNC 1964, nr 7-8, poz. 157, OSNC 1964, nr 7-8, poz. 157, z dnia 7 marca 2002 r., II CKN 727/99, nie publ., z dnia 21 sierpnia 2013 r., II CSK 681/12, nie publ., i z dnia 28 stycznia 2014 r., I CSK 200/13, nie publ.).

Rozbieżnie, z uwzględnieniem indywidualnych okoliczności, oceniane są korzyści uzyskane od osoby trzeciej. Przyjmuje się, że zaliczenie korzyści jest konieczne w tych przypadkach, w których osobie trzeciej spełniającej świadczenie na rzecz poszkodowanego, służy względem dłużnika roszczenie regresowe. Panuje również zgoda, że nie podlegają zaliczeniu dobrowolne świadczenia ze strony osób trzecich, skoro ich celem nie było zwolnienie sprawcy szkody czy odciążenie go od jej naprawienia, a nieodpłatne przysporzenie korzyści poszkodowanemu, zwłaszcza, że roszczenie regresowe osoby trzeciej z natury nie wchodzi w tych przypadkach w rachubę (por. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 20 listopada 1961 r., II CR 264/61, OSNPG 1962, nr 1-2, poz. 13, z dnia 10 grudnia 1962 r., I PR 244/62

OSNCP 1964, poz. 11, z dnia 27 stycznia 1964 r., II CR 670/63, OSNC 1964, nr 10, poz. 16, z dnia 8 września 1966 r., II PR 348/66, OSP 1967, nr 4, poz. 107,) W konsekwencji jeżeli poszkodowany naprawia swój pojazd niższym kosztem niż przeciętny uzyskując dobrowolne świadczenia osób trzecich na swoją rzecz (nieodpłatne usługi naprawcze) to takie dobrowolne świadczenia nie podlegają zaliczeniu na poczet należnego odszkodowania, nie służą one bowiem zwolnieniu osoby odpowiedzialnej z obowiązku naprawienia szkody, lecz mają na celu nieodpłatne przysporzenie korzyści poszkodowanemu (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 13 października 2005 r., I CSK 185/05, OSNC 2006, nr 7-8, poz. 133).

Podkreślenia również wymaga, że strony stosunku zobowiązaniowego wynikającego z odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczyciela mają obowiązek współdziałania (art. 354 § 2 k.c.). W ramach tego obowiązku powinnością poszkodowanego, jako wierzyciela jest lojalne postępowanie na etapie likwidacji szkody przez ograniczanie zakresu świadczenia odszkodowawczego ubezpieczyciela. Brak podjęcia takich działań mimo, że leżały w zakresie możliwości poszkodowanego, nie może zwiększać odszkodowania należnego od ubezpieczyciela zobowiązanego do naprawienia szkody (por. m.in. uchwały Sądu Najwyższego z dnia 23 czerwca 2003 r., III CZP 32/03, z dnia 24 sierpnia 2017 r., III CZP 20/17, wyroki Sądu Najwyższego z dnia 25 kwietnia 2002 r., I CKN 1466/99, OSNC 2003, nr 5, poz. 64, z dnia 19 listopada 2015 r., IV CSK 764/14, nie publ. oraz postanowienie składu siedmiu Sędziów Sądu Najwyższego z dnia 24 lutego 2006 r., III CZP 91/05, nie publ.).

Po trzecie, w orzecznictwie Sądu Najwyższego wyjaśniono również, że zagadnienie budzące poważne wątpliwości nie może dotyczyć wątpliwości faktycznych lub subsumcji, a jedynie wątpliwości prawnych (por. m.in. uchwała Sądu Najwyższego z dnia 5 sierpnia 2004 r., III CZP 39/04, OSNC 2005, nr 7-8, poz. 127 oraz postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 7 grudnia 2005 r., III PZP 2/05, OSNP 2006, nr 23-24, poz. 358 i z dnia 27 kwietnia 2007 r., III CZP 28/07, OSNC – ZD 2008, nr A, poz. 27). Stan taki występuje w rozpoznawanym przypadku, badane zagadnienie dotyczy bowiem nie tyle wykładni prawa, co jego stosowania w indywidualnych okolicznościach sprawy.

Analiza motywów przedstawienia zagadnienia prawnego wskazuje, że istotą problemów Sądu Okręgowego są zagadnienia procesowe związane z ustaleniem wysokości szkody. Z jednej bowiem strony Sąd ten w oparciu o dowód z opinii biegłego ustala, że celowy i uzasadniony koszt naprawy pojazdu wynosi 16.156, 33 zł a z drugiej strony poddaje tę kwotę w wątpliwość, skoro domaga się wykazania przez poszkodowanego szkody innymi środkami dowodowymi (rachunki). Zagadnienie poruszone przez Sąd Okręgowy sprowadza się zatem do wyjaśnienia powstałych *ad casu*, wątpliwości dotyczących wydatków poniesionych przez powoda na naprawę pojazdu, których ustalenie – zdaniem tego Sądu - mogłoby prowadzić do ewentualnych korekt odszkodowania wyliczonego przez biegłego *in abstracto* i wykluczyć wzbogacenie poszkodowanego przez uzyskanie odszkodowania przewyższającego poniesione *in concreto* wydatki. Kwestia czy koszty wyliczone przez biegłego metodą kosztorysową są w okolicznościach sprawy kosztami niezbędnymi i ekonomicznie uzasadnionymi stanowi materię postępowania dowodowego. Przeprowadzenie analizy zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego (art. 233 § 1 k.p.c.), oceny przyczyn nie przedstawienia przez powoda rachunków za naprawę pojazdu mimo jej dokonania (art. 233 § 2 k.p.c.), z uwzględnieniem rozkładu ciężaru dowodu (art. 6 k.c.), jest wyłączona spod kompetencji Sądu Najwyższego przewidzianych w art. 390 § 1 k.p.c.

Stwierdzić jedynie można, że w orzecznictwie Sądu Najwyższego wskazywano, że wiedza o budowie i technologii naprawy pozwala biegłemu precyzyjnie ustalić zakres niezbędnych czynności naprawczych oraz potrzebnych materiałów i określić koszt naprawy, co sprawia, że rozbieżność między czynnościami naprawczymi przewidywanymi, a faktycznie niezbędnymi jest dla praktyki nieistotna (por. m.in. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 czerwca 1988 r., I CR 151/88, nie publ.). Rzecz jasna określenie przez biegłego kosztów przyszłej naprawy mimo używania zobiektywizowanych i dających się zweryfikować metod badawczych będzie zawsze symulacją, a uwzględnienie konkretnych kosztów poniesionych na naprawę pojazdu będzie dawało wyniki bardziej zindywidualizowane. Ostateczna weryfikacja wysokości odszkodowania ustalonego według metody kosztorysowej należy do sądu (por. uzasadnienie uchwały siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 17 maja 2007 r., III CZP 150/06).

Skoro szkoda i jej zakres (określone uszkodzenia w samochodzie) są niewątpliwe, to posłużenie się przez poszkodowanego przy konstrukcji żądania określoną metodologią wykazywania wysokości szkody (rachunkowa, kosztorysowa) nie ma żadnego wpływu na jego uprawnienie do odszkodowania obejmującego wszystkie ekonomicznie uzasadnione i celowe wydatki niezbędne do przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego niezależnie od tego czy dokonuje naprawy i czy sam ją organizuje czy też korzysta z usług autoryzowanego zakładu. Poszkodowany może zatem skonstruować żądanie, jako zwrot wydatków faktycznie poniesionych na naprawę pojazdu lub jako równowartość kosztów, których poniesienie przywróci pojazd do stanu sprzed powstania szkody. Poniesione *in concreto* wydatki na naprawę pojazdu, będą wyznaczać wysokość odpowiedniego odszkodowania, tylko wtedy, gdy odpowiadają kosztom niezbędnym i ekonomicznie uzasadnionym. Jeżeli faktycznie poniesione koszty naprawy w stosunku do kryterium kosztów niezbędnych i ekonomicznie uzasadnionych będą zawyżone lub zaniżone nie stanowią one podstawy określenia należnego poszkodowanemu odszkodowania.

Analizując różnorodne stany faktyczne mające miejsce w tego typu sprawach Sąd Najwyższy zwracał uwagę, że dokonanie przez poszkodowanego naprawy sposobem gospodarczym, w niepełnym zakresie lub przy użyciu części niższej jakości, nie powoduje naprawienia szkody w całości, co uzasadnia przyznanie mu tytułem odszkodowania również różnicy między kosztorysową ceną naprawy, a kosztem faktycznie poniesionym. Analogicznie w przypadku dokonania przez poszkodowanego naprawy w większym zakresie niż technicznie uzasadnione uszkodzeniami z danego wypadku lub zwiększenia wartości pojazdu na skutek użycia do naprawy nowych części o wysokości odszkodowania nie decydują faktycznie poniesione koszty naprawy, a celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty, które pozostają w związku przyczynowym ze zdarzeniem wywołującym szkodę i powinny zostać wydatkowane na przywrócenie pojazdu do stanu poprzedniego. Hipotetyczne koszty naprawy są zatem wyznacznikiem wysokości należnego poszkodowanemu odszkodowania, skoro niezależnie od naprawy pojazdu, powinno ono odpowiadać kosztom przywrócenia pojazdowi jego wartości sprzed wypadku. Każdorazowo zatem będzie niezbędna odpowiednia selekcja

kosztów naprawy i ich weryfikacja na podstawie zobiektywizowanych kryteriów z perspektywy kosztów celowych i ekonomicznie uzasadnionych (por. uzasadnienie wyroków Sądu Najwyższego z dnia 27 czerwca 1988 r., I CR 151/88, z dnia 20 lutego 1981 r., I CR 17/81, z dnia 20 listopada 1970 r., II CR 452/72, OSNC 1973, nr 6, poz. 111, uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia 2012 r., III CZP 80/01 oraz uchwała Sądu Najwyższego z dnia 13 czerwca 2003 r., III CZP 32/03).

W konsekwencji w indywidualnych okolicznościach sprawy odszkodowanie wyliczone przez poszkodowanego metodą kosztorysową (*in abstracto*) lub rachunkową (*in concreto*) może być obniżone. Będzie to miało miejsce, jeżeli ubezpieczyciel wykaże, że taki sposób rozliczenia szkody przewyższa wielkość uszczerbku w majątku poszkodowanego. Przykładowo w przypadku skorzystania z usług naprawczych lub zakupu części w warunkach promocyjnych (np. karta stałego klienta) rzeczywisty wydatek poniesiony przez poszkodowanego może być niższy niż przeciętny koszt naprawy wyliczony przez biegłego. Podobna sytuacja będzie miała miejsce, gdy poszkodowany może odliczyć podatek od towarów i usług stanowiący część ceny zakupu części lub kosztów naprawy od podatku dochodowego (por. uchwały Sądu Najwyższego z dnia 22 kwietnia 1997 r., III CZP 14/97, OSNCP 1997, nr 8, poz. 103 i z dnia 16 października 1998 r., III CZP 42/98, OSNC 1999, nr 4, poz. 69). Również użycie do naprawy pojazdu nowych części i materiałów może doprowadzić do wzrostu wartości pojazdu, jako całości, choć z reguły przeprowadzenie naprawy przy użyciu nowych części w miejsce zużytych nie wpływa na jego wartość rynkową po naprawie (por. uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia 2012 r., III CZP 80/01).

Z przytoczonych względów Sąd Najwyższy orzekł jak w sentencji.