

Sygn. akt VGC 1319/20

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 23 lutego 2021r.

Sąd Rejonowy w Toruniu – V Wydział Gospodarczy

w składzie:

przewodniczący: SSR Maciej J. Naworski

protokolant: sekretarz sądowy Irena Serafin

po rozpoznaniu dnia 23 lutego 2021r.,

w T.

na rozprawie

sprawy

z powództwa (...) sp. z o.o. w G. (KRS (...))

(KRS (...))

przeciwko (...) S.A. w W. (KRS (...))

o zapłatę

I. zasądza od pozwanego (...) S.A. w W. na rzecz powoda (...) sp. z o.o. w G. kwotę 1.591,82zł (tysiąc pięćset dziewięćdziesiąt jeden złotych i osiemdziesiąt dwa grosze) z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 1 marca 2018r. do dnia zapłaty,

II. zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 1.117zł (tysiąc sto siedemnaście złotych) tytułem zwrotu kosztów postępowania w tym 900zł (dziewięćset złotych) tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego.

Sygn. akt VGC 1319/20

UZASADNIENIE

(...) sp. z o.o. w G. żądała od (...) S.A. w W. 1.591,82zł z odsetkami. Kierowca ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych przez pozwanego spowodował bowiem kolizję drogową i uszkodził samochód osobowy będący przedmiotem leasingu. Korzystający zlecił naprawę za 8.501,10zł brutto i przelał roszczenie przeciwko pozwanemu na osobę, od której nabył je powód; sam zaś otrzymał je na drodze cesji od leasingodawcy. Pozwany zapłacił biorącemu w leasing 1.550zł a pierwszemu cesjonariuszowi 4.564,46zł odszkodowania co uzasadnia żądanie (k. 4 – 4v.).

Pozwany wniósł o oddalenie powództwa, ponieważ naprawa była zbyt droga; ponadto, odszkodowanie należy się w kwocie netto, gdyż właściciel uszkodzonego auta, czyli leasingodawca, był czynnym podatnikiem VAT (k. 49 – 50).

W odpowiedzi powód podniósł, że poszkodowanym był leasingobiorca, który może odliczyć tylko połowę podatku od towarów i usług wobec czego pozwany odpowiada także za tę różnicę (k. 74).

W toku procesu pozwany zmienił zdanie, przyznał koszt naprawy auta i ograniczył zarzut do kwestii podatku (k. 87).

Sąd ustalił i zważył co następuje:

I.

Stan faktyczny był bezsporny wobec czego Sąd ustalił go w oparciu o zgodne oświadczenia stron.

Jasne było natomiast, że kierowca ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych przez (...) Zakład (...) w W. spowodował kolizję drogową i uszkodził samochód, którego właściciel oddał go w leasing. Nie budziło też kontrowersji, że to korzystający zlecił jego naprawę, która kosztowała netto 6.911,47zł, że powód nabył roszczenie na drodze cesji oraz, że biorący w leasing mógł odliczyć tylko połowę podatku VAT a sam zawarł umowę cesji z leasingodawcą w zakresie roszczenia o odszkodowanie przeciwko pozwanemu.

II.

1. Ewolucja poglądów judykatury nie jest niczym niezwykłym i, jeżeli zmierza w prawidłowym kierunku, należy ją zaakceptować.

Asumpt do zmiany stanowiska przez tutejszy Sąd dała natomiast opinia Sądu Najwyższego wyrażona w uchwale z dnia 11 września 2020r., (III CZP 90/19 OSN z 2021r., nr 2 poz. 10, powoływana dalej jako uchwała z dnia 11 września 2020r.). Wynika z niej zaś, że elementem szkody podlegającej naprawieniu przez sprawcę jest także podatek VAT uiszczony przez korzystającego, w przypadku uszkodzenia rzeczy oddanej w leasing.

Niestety mankamenty uzasadnienia uchwały z dnia 11 września 2020r. nie pozwalają na skwitowanie problemu połowy podatku VAT stwierdzeniem, że Sąd Najwyższy wyjaśnił tę kwestię i odesłaniem do jego motywów. Uzasadnienie nie tylko bowiem nie przekonuje, lecz budzi zdumienie.

Sąd Najwyższy rozpoczął rozważania od niezmiennych ogólnych uwag na temat zakresu odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń i pojęcia szkody, które wprawdzie słuszne, nie jednak nie wnosily; następnie postawił tezę, że poszkodowanym nie musi być właściciel rzeczy i przystąpił do jej uzasadnienia.

Sformułował jednak tak zaskakującą opinię, że wypada przytoczyć ją in extenso. Otóż stwierdził, że jeżeli szkoda polega „na zniszczeniu rzeczy, jej uszkodzeniu czy obniżeniu jej wartości to poszkodowanym może być jedynie właściciel rzeczy, to w jego majątku dochodzi bowiem do uszczerbku. Jednak jeżeli szkoda nie polega na zmniejszeniu wartości uszkodzonego pojazdu i nie dotyczy uszkodzenia pojazdu wycenianego w oparciu o hipotetyczny koszt naprawy, możliwe jest wykazanie powstania szkody po stronie posiadacza zależnego pojazdu”.

Pomijając niezręczne sformułowanie, jest oczywiste, że Sąd Najwyższy dzieli szkodę majątkową na mieniu na dwie kategorie. W jednej postaci wynikać ma ona ze zniszczenia rzeczy, jej uszkodzenia albo obniżenia wartości i, w tej formie, może dotyczyć jedynie właściciela, ponieważ występuje w jego majątku. Do drugiego rodzaju zalicza natomiast szkodę, która nie polega na zmniejszeniu wartości uszkodzonego pojazdu i nie dotyczy uszkodzenia pojazdu wycenianego w oparciu o hipotetyczny koszt naprawy. W tej postaci może wystąpić u posiadacza zależnego. Z dalszej części wyводу Sądu Najwyższego wynika, że szkoda, która nie występuje w postaci „uszkodzenia, zniszczenia lub utracie mienia” polega „na jego naprawieniu z uwagi na zobowiązanie z umowy leasingu”.

Cytowana opinia jest wynikiem nieporozumienia co skutkuje kontaminacją pojęciową występującą na wielu poziomach. Myli bowiem autor motywów uchwały pojęcie szkody, z kwestią jej naprawienia i sposobem obliczenia odszkodowania w pieniądzu; z niezrozumiałych względów wprowadza też do rozważań kwestię posiadania, co dodatkowo gmatwa jego wywód.

2. Wyjaśnienie problemu wymaga kilku uwag wprowadzających.

Od razu też celowe jest zawężenie analizy do kwestii szkody majątkowej, do której dochodzi w mieniu poszkodowanego, ponieważ na tym gruncie strony się spierały.

Po pierwsze, należy przypomnieć, że zgodnie z art. 361 § 1 k.c. sprawca szkody ponosi odpowiedzialność jedynie za zwykle następstwa swojego działania lub zaniechania, a zatem takie jego skutki, które pozostają ze szkodą w adekwatnym związku przyczynowym. Zgodnie przy tym z *communis opinio* adekwatny z punktu widzenia odpowiedzialności cywilnej związek przyczynowy zachodzi wówczas, jeżeli powstanie szkody stanowi typowy skutek zdarzenia, które ją wywołało.

Po drugie, w myśl art. 361 § 2 k.c. na gruncie prawa cywilnego obowiązuje zasada pełnego odszkodowania a w świetle art. 363 § 1 zd 1 k.c. naprawienie szkody polega, według wyboru poszkodowanego na przywróceniu stanu poprzedniego albo na zapłacie odpowiedniej sumy pieniężnej; od ubezpieczyciela można jednak dochodzić wyłącznie świadczenia pieniężnego. Zapłata odszkodowania nie może przy tym prowadzić do wzbogacenia poszkodowanego, ponieważ *ne quis ex damno suo lucrum faciat*. Istotą odszkodowania jest bowiem wyrównanie uszczerbku w majątku osoby dotkniętej szkodą nie zaś jego zwiększanie.

Po czwarte wreszcie, zgodnie z art. 822 § 1 k.c. odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń kształtuje się identycznie jak sprawcy szkody szkoda.

3. Przypomnienie tych podstawowych kwestii pozwala przejść do pojęcia szkody, które było kluczowe dla sprawy.

Sąd Najwyższy stwierdził, że szkodę stanowi uszczerbek w dobrach poszkodowanego. Nie poprzestał jednak na nim i dodał, że „szkodą jest interes poszkodowanego w nienastąpieniu zdarzenia”, które ją powoduje, „a po jego zajściu – w przywróceniu zachwianego tym zdarzeniem stanu dóbr”.

Zgodzić wypada się ze wstępną częścią przytoczonej wypowiedzi. Szkodą istotnie jest bowiem majątkowy skutek naruszenia chronionych dóbr i interesów poszkodowanego, opisywanych obrazowym terminem uszczerbku. Dla potrzeb analizy zbędne jest przy tym wdawanie się w teorię, ponieważ wszystko jest jasne.

Nie sposób natomiast zaaprobować dalszych uwag Sądu Najwyższego. Szkody nie można utożsamiać z chronionym interesem poszkodowanego; jest on bowiem naruszony przez sprawcę co w konsekwencji rodzi szkodę; sam zaś nie stanowi szkody. Podobnie, nie jest szkodą interes w przywróceniu poprzedniego stanu chronionych dóbr poszkodowanego.

Zdefiniowanie szkody jako interesu nie było więc prawidłowe. Wydaje się jednak, że w grę wszedł tylko niefortunny zabieg retoryczny a nie zamysł autora motywów.

Z pewnością jednak Sąd Najwyższy świadomie podzielił szkodę na dwie opisane na wstępie kategorie. Jest to jednak nie do zaakceptowania; żaden przepis nie czyni bowiem takiej dystynkcji ani nie usprawiedliwia jej dokonywania. Szkada na mieniu ma bowiem jednolity charakter.

Nie wdając się w abstrakcyjne uwagi wystarczy ograniczyć się do stwierdzenia, że w świetle art. 361 § 2 k.c. szkoda polegać może albo na poniesieniu przez poszkodowanego straty (*damnum emergens*) albo pozbawieniu go spodziewanej korzyści (*lucrum cessans*). W grę wchodzi zatem uszczuplenie majątku poszkodowanego lub utrata zysku, który by osiągnął, gdyby szkody mu nie wyrządzono. Zgodnie przy tym z aprobowaną powszechnie opinią ustalenie, czy poszkodowany rzeczywiście poniósł stratę oraz określenie jej rozmiaru polega na porównaniu wartości jego majątku w okresie poprzedzającym wyrządzenie mu szkody i po tej dacie. Wynik prostego odejmowania wyraża natomiast jej wielkość. Zastosowanie powyższej metody wymaga ponadto uwzględnienia w rozrachunku także korzyści, które wynikać mogą z powstania szkody (*compensatio lucri cum damno*).

Określenie, czym jest szkoda nie nastrocza zatem zbyt wielu trudności, ponieważ jest to w istocie zabieg intuicyjny.

Szkodę rozumianą w ten sposób Sąd Najwyższy zakwalifikował do pierwszej kategorii, podkreślając, że wynika ona ze zniszczenia rzeczy, jej uszkodzenia albo obniżenia wartości. Wyodrębnił zaś od niej „szkodę, które nie polega na zmniejszeniu wartości uszkodzonego pojazdu i nie dotyczy uszkodzenia pojazdu wycenianego w oparciu o hipotetyczny koszt naprawy, a polega „na jego naprawieniu z uwagi na zobowiązanie z umowy leasingu”.

Zawraca uwagę, że autor uzasadnienia uchwały z dnia 11 września 2020r. odróżnia szkodę w mieniu od szkody w pojeździe, do czego nie ma najmniejszych podstaw. To czy uszkodzeniu ulega samochód, inny pojazd, rzecz ruchoma odmiennego typu, a wreszcie, część składowa nieruchomości nie ma przecież żadnego znaczenia dla kwestii odszkodowania i odpowiedzialności sprawcy. Także definiowanie szkody poprzez odwołanie do umowy, której przedmiotem była zniszczona rzecz jest zabiegiem zupełnie niezrozumiałym.

Te mankamenty uchwały z dnia 11 września 2020r. można jednak wybaczyć zrzucając na karb nieporadności językowej; sens wypowiedzi jest bowiem zachowany, chociaż od najwyższego organu sądowego wypada oczekiwać pełnej precyzji w wyrażaniu poglądów.

Nie nadaje się jednak do obrony pogląd, że „szkoda, polega na naprawie samochodu”. Stwierdzenie to jest nielogiczne. Szkoda nie może polegać na naprawie uszkodzonej rzeczy, ponieważ reperacja, a więc przywrócenie stanu poprzedniego, należy do metod usunięcia szkody, którą wymienia *expressis verbis* przepis art. 363 § 1 k.c.

Zapratywanie to należy więc odrzucić stwierdzając z całą stanowczością, że szkodą jest uszczerbek w mieniu poszkodowanego, wywołany działaniami sprawcy, który na skutek zniszczenia rzeczy, jej uszkodzenia albo zmniejszenia wartości rodzi straty albo utratę spodziewanych korzyści. Opinia Sądu Najwyższego oparta jest więc na nieporozumieniu, które wynika z pomylenia szkody z kwestią jej naprawienia.

4. Aprobata krytykowanego stanowiska rodzi przy tym daleko idące konsekwencje niezamierzone przez Sąd Najwyższy, który, jak się wydaje, nie był ich w ogóle świadomy. Z przepisu art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003r., o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tekst j. Dz. U. z 2019r., poz. 2214 ze zm.) wynika, że odszkodowanie z OC posiadaczy pojazdów mechanicznych przysługuje, jeżeli posiadacz lub kierujący są obowiązani do odszkodowania za wyrządzoną szkodę, będącą wynikiem utraty, zniszczenia lub uszkodzenia mienia. Skoro więc najwyższy organ sądowy uznał, że szkoda w analizowanej przez niego sprawie nie wynika z utraty, zniszczenia lub uszkodzenia mienia, a tak wprost powiedział, to w rezultacie nie jest ona objęta odpowiedzialnością umowną ubezpieczyciela jej sprawcy.

Nie o to chyba jednak chodziło Sądowi Najwyższemu.

5. Pomijając na razie kwestie ubezpieczenia, naprawić szkodę powinien jej sprawca i, kierując się wyborem poszkodowanego, przywrócić stan poprzedni albo zapłacić odszkodowanie.

Restytucja sprowadza się przy tym do podjęcia prac zmierzających do odtworzenia stanu fizycznego rzeczy sprzed szkody i zniwelowania w ten sposób jej następstw. Z kolei zapłata odszkodowania likwiduje skutki, o których mowa, na płaszczyźnie ekonomicznej.

Każda szkoda może być przy tym usunięta poprzez zapłatę odszkodowania. Ani z prawnego, ani z faktycznego punktu widzenia nie ma bowiem ku temu żadnych przeszkód.

Co do zasady, każdą szkodę można też naprawić na drodze restytucji. Do wyjątków należą bowiem przypadki, w których z uwagi szczególnie okoliczności, nie da się tego uczynić (wyobrazić można sobie zwłaszcza szkodę polegającą na zniszczeniu unikatowej rzeźby, czy ścięciu drzewa, których nie da się odtworzyć).

6. Kolejnym aspektem zagadnienia, którym należało się zająć w kontekście uchwały z dnia 11 września 2020r. jest obliczenie odszkodowania w pieniądzu. Czytamy w niej, że odszkodowanie ustala się zgodnie z zasadą pełnej

kompensacji ale bez przekraczania granic szkody metodą dyferencyjną a ponadto, że szkoda obejmuje także wydatki wymuszone na poszkodowanym.

Przytoczona opinia zasługuje na pełną aprobatę. Abstrahując od *compensatio lucri cum damno*, umniejszenie majątku poszkodowanego może być bowiem skutkiem poczynienia przez niego wydatków, które stanowią konsekwencje poniesienia szkody. Rzeczy, w tym w szczególności samochody, można przecież naprawiać a z niczego nie wynika, że przywrócenia stanu poprzedniego nie może dokonać sam poszkodowany. Jeżeli zatem rzecz nadaje się do naprawienia, a poszkodowany poniósł w związku z restytucją, której sam dokonał, określone koszty, to mieszczą się one pojęciu straty. Zmniejszają bowiem majątek osoby, która odniosła szkodę, z tym zastrzeżeniem, że i na prawa, i jej koszt muszą mieścić się w adekwatnym związku ze szkodą.

Sąd Najwyższy nie wyprowadził stąd jednak dalej idących wniosków, chociaż przytoczona konstatacja stanowi pierwszy krok do prostego rozwiązania problemu. Zamiast tego sformułował wniosek, że na gruncie prawa cywilnego „szkoda może polegać na naprawie rzeczy”.

Opinia najwyższego organu sądowego już tylko z tej racji nie była przydatna dla rozstrzygnięcia. Nie przesądza to jednak, że powództwo było bezzasadne.

7. Podsumujmy wynik dotychczasowych rozważań.

Szkodę stanowi uszczerbek w majątku poszkodowanego, który w szczególności przejawia się w doznanej stracie. Strata obejmuje zaś zwłaszcza wydatki poczynione przez poszkodowanego a zmierzające do usunięcia jej skutków. Sprawca, jest natomiast zobowiązany do ich refundacji w ramach naprawienia szkody w pieniądzu.

W rezultacie trzeba odpowiedzieć na pytanie, czy korzystający wydając określone środki na naprawę samochodu wziętego w leasing a uszkodzonego przez osobę trzecią w warunkach art. 415 k.c. jest poszkodowanym i ponosi stratę.

Otóż, zdaniem Sądu Najwyższego szkoda wynikająca z uszkodzenia, utraty albo obniżenia wartości rzeczy powstaje wyłącznie w majątku właściciela; „szkoda polegająca na naprawie” także w majątku jej posiadacza.

O ile jest jasne, że szkody doznaje właściciel, o tyle pozostałe uwagi Sądu Najwyższego nie są uzasadnione.

Przede wszystkim należy zauważyć, że analizowanie problemu z punktu widzenia posiadania jest niepotrzebna i tylko zaciemnia obraz sprawy.

Oczywiście, naruszenie posiadania w sposób sprzeczny z prawem należy do stanów faktycznych, które mogą rodzić szkodę. Z punktu widzenia procesu, na kanwie którego zapadła uchwała z dnia 11 września 2020r., tak jednak nie było.

Posiadanie jest zaś tylko stanem faktycznym, który podlega ochronie prawnej i sprowadza się do realizacji uprawnień, których źródło stanowią prawa podmiotowe. Rozwiązania należy poszukiwać więc z punktu widzenia praw podmiotowych a nie stanów faktycznych.

Trzeba też zauważyć, że Sąd Najwyższy całą kwestię sprowadził do rzeczy, zawężając dodatkowo problem do samochodów, co wprawdzie jest zrozumiałe z uwagi na fakt, że chodziło o zderzenie mechanicznych środków komunikacji, jednak pojazdy nie są szczególną kategorią przedmiotów a zasady dotyczące odszkodowania mają wymiar uniwersalny.

Patrząc praktycznie, szkoda, o której mowa jest efektem uszkodzenia albo zniszczenia rzeczy. Konieczne jest jednak przypomnienie, że rzecz jest jedynie przedmiotem praw podmiotowych. Te zaś mają charakter rzeczowy albo obligacyjny.

Szkoda, będąca efektem zniszczenia albo uszkodzenia rzeczy, z prawnego punktu widzenia, godzi zatem w prawo podmiotowe, którego zakres należy każdorazowo ustalić na podstawie konkretnych okoliczności faktycznych.

Wreszcie, skoro w grę wchodzi szkoda na mieniu, wypada odwołać się do art. 44 k.c. i stwierdzić, że mieniem jest własność i inne prawa majątkowe. Na równi należy więc traktować prawa podmiotowe rzeczowe i obligacyjne.

Na podstawie umowy leasingu korzystający uzyskuje natomiast odpłatnie, poza innymi, uprawnienie do używania określonej rzeczy (art. 709¹ k.c.) a prawo to, chociaż nie ma charakteru rzeczowego, należy do jego mienia.

8. Oczyszczenie przedpoła w przedstawiony powyżej sposób pozwala na sformułowanie tezy, że jeżeli sprawca uszkodził rzecz używaną na podstawie umowy to, przy spełnieniu pozostałych przesłanek, wyrządza szkodę osobie, która z rzeczy korzystała.

Szkoda jak była już mowa jest uszczerbkiem w majątku; uprawnienie o charakterze obligacyjnym, skoro należą do kategorii mienia, tworzą zaś majątek poszkodowanego. Uszczerbek przesądzający o szkodzie przybiera przy tym wiele postaci i przejawia się zwłaszcza w pozbawieniu możliwości używania rzeczy, do czego nie doszłoby, gdyby nie działania sprawcy. Taka szkoda podlega zaś naprawieniu zgodnie z art. 363 § 1 k.c. a jak podkreślano, odszkodowanie w pieniądzu może polegać na refundacji środków, które sam poszkodowany wydał na przywrócenie stanu sprzed szkody.

W rezultacie biorący w leasing, ma status poszkodowanego kolizją drogową.

Uzasadnieniem tej opinii jest jednak konstatacja, że wynikające z umowy prawo do używania rzeczy stanowi element mienia nie zaś, jak chciał tego Sąd Najwyższy posiadanie i wykreowana sztucznie szkoda polegająca na naprawie samochodu. Uchwała z dnia 11 września 2020r. budzi także inne zastrzeżenia, jednak z punktu widzenia przedmiotu sprawy, jej dalsza krytyczna analiza nie jest potrzebna.

IV

1. Żądanie pozwu było uzasadnione.

Ostatecznie, spór sprowadzał się wyłącznie do tego, czy w granicach szkody mieści się podatek od towarów i usług, który zapłacił korzystający. On bowiem naprawił samochód uszkodzony przez sprawcę, którego od odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych ubezpieczał pozwany.

Jak wynika z uwag poczynionych powyżej, korzystający ma status poszkodowanego. Z tej racji dysponuje natomiast własną legitymacją do formułowania roszczenia o odszkodowanie od sprawcy a, co za tym idzie, jego ubezpieczyciela.

Przesądza to zaś spór na korzyść strony powodowej. Naprawiając samochód, leasingobiorca nie mógł bowiem uniknąć podatku.

Do rozważania pozostaje jedynie to, czy naprawa stanowiła realizację obowiązku ustawowego, umownego, czy też była jedynie wynikiem własnych działań poprzednika powoda.

Przepis art. 709⁷ § 1 k.c. stanowi, że korzystający ma obowiązek utrzymywać leasingowaną rzecz w należyтым stanie, w szczególności dokonywać jej konserwacji i napraw niezbędnych do zachowania jej w niepogorszonym stanie oraz ponosić ciężary związane z własnością lub posiadaniem rzeczy.

Na gruncie wymienionego przepisu powstaje problem, czy obowiązek biorącego w leasing obejmuje dokonywanie napraw, które wynikają z uszkodzenia rzeczy przez osoby trzecie.

Można bowiem bronić opinii, że w rachubę wchodzi wyłącznie bieżąca konserwacja i naprawy wynikające z typowego zużycia przedmiotu leasingu. Do pomyslenia jest też wniosek, że obowiązek ten obejmuje każdą naprawę, w tym w szczególności taką, która nie wynika z właściwości rzeczy, lecz jest skutkiem uszkodzeń spowodowanych przez osoby trzecie.

Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 11 września 2020r. nie ma wątpliwości, że trafna jest druga z wymienionych rozwiązań, co wynikać ma z istoty leasingu, w ramach którego finansujący jest jedynie dawca kredytu.

Literalna wykładnia przepisu art. 709⁷ k.c. przemawia na rzecz tej koncepcji. Nie ogranicza bowiem napraw, których dokonywać ma korzystający jedynie do zwykłych, lecz opisuje je mianem niezbędnych do zachowania rzeczy w niepogorszonym stanie. Także w świetle zasady lege non distinguente, trafny jest wniosek, że naprawa samochodu po kolizji wchodzi w zakres obowiązku biorącego w leasing. Taką interpretację wzmocnia też brzmienie art. 709⁸ § 1 i 2 k.c. poświęcony wadom rzeczy oddanej w leasing oraz art. 709⁵ § 1 k.c., który przesądza, że dopiero utrata rzeczy powoduje rozwiązanie umowy.

Naprawy rzeczy wynikające z uszkodzeń powstałych w czasie jej eksploatacji a spowodowane przez osoby trzecie obciążają zatem korzystającego.

Zresztą, drobne uszkodzenia samochodów wynikające z kolizji drogowych, można uznać za typowy skutek używania rzeczy i uniknąć odpowiedzialności na ostatnie pytanie; efekt dla rozstrzygnięcia pozostaje zaś ten sam.

Skoro więc korzystający był zobowiązany do naprawienia uszkodzonego samochodu nic nie broni pozwanego przed koniecznością zwrócenie mu jej kosztu. Obejmował on zaś także należy podatek VAT, ponieważ, jak wszyscy wiedzą, jest cenotwórczy.

Dla porządku Sąd zaznacza, że zawarcie przez korzystającego umowy cesji z finansującym nie uzasadniało odmiennego orzeczenia. Ten przelew był bowiem tylko dodatkową podstawą faktyczną roszczenia, do której nie trzeba było sięgać. To, że nie uzasadniał żądania nie miało więc znaczenia.

2. W konsekwencji Sąd uwzględnił powództwo w całości na podstawie art. 415 w związku z art. 436 § 2, 822 § 1 i 4 oraz 509 § 1 k.c. oraz 481 § 1 k.c.

3. O kosztach Sąd orzekł na podstawie art. 98 § 1 i 3 w związku z art. 99 k.p.c.