

UZASADNIENIE

W pozwie z 9 czerwca 2022 roku **powódka (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością spółka komandytowa z siedzibą w G.** zastępowana przez radcę prawnego wniosła o zasądzenie od pozwanego Towarzystwa (...) z siedzibą w W. kwoty 12.515,78 złotych z ustawowymi odsetkami za opóźnienie:

1) od kwoty 12.023,78 złotych od 26 czerwca 2021 roku do dnia zapłaty,

2) od kwoty 492 złote od 28 maja 2022 roku do dnia zapłaty,

a także o zwrot kosztów procesu.

W uzasadnieniu wskazano, że 31 maja 2021 roku w wyniku zdarzenia komunikacyjnego doszło do uszkodzenia pojazdu marki H. o numerze rejestracyjnym (...), należącego do S. O.. Sprawca wypadku w chwili zdarzenia był objęty obowiązkową ochroną ubezpieczeniową przez pozwanego. Pozwany przyjął na siebie odpowiedzialność za szkodę i wypłacił poszkodowanemu 19.275,46 złotych brutto z tytułu odszkodowania. Następnie, 20 sierpnia 2021 roku, poszkodowany zbył wierzytelność na rzecz spółki (...), zaś ta spółka – na rzecz powódki. Z kalkulacji sporządzonej na zlecenie powódki wynika, że rzeczywisty koszt naprawy to 31.299,24 złotych brutto. W ramach pozwu powódka dochodziła różnicy między tą kwotą a kwotą wypłaconego odszkodowania, a także kwoty 492 złote z tytułu kosztu sporządzenia prywatnej kalkulacji naprawy.

W odpowiedzi na pozew z 29 lipca 2022 roku **pozwany Towarzystwo (...) z siedzibą w W.** zastępowany przez radcę prawnego wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz o zwrot kosztów procesu. Pozwany zakwestionował roszczenie co do zasady i co do wysokości.

W dalszym toku sprawy strony podtrzymały swoje stanowiska.

Sąd ustalił, co następuje.

31 maja 2021 roku miało miejsce zdarzenie drogowe, w wyniku którego uszkodzeniu uległ należący do S. O. pojazd osobowy marki H. o numerze rejestracyjnym (...). Sprawca zdarzenia był objęty ubezpieczeniem obowiązkowym od odpowiedzialności cywilnej przez Towarzystwo (...) z siedzibą w W.. Uszkodzeniu uległa przednia część pojazdu.

dowód: akta szkody (k. 53)

W piśmie z 25 czerwca 2021 roku ubezpieczyciel poinformował poszkodowanego o przyznaniu odszkodowania w kwocie 19.275,46 złotych. Ubezpieczyciel wypłacił odszkodowanie w wysokości ustalonej na podstawie kosztorysu z 31 maja 2021 roku. W kosztorysie zastosowano stawkę za robocizną prac mechanicznych, blacharskich i lakierniczych w kwocie 65 złotych za godzinę, części jakości O, (...) oraz (...), współczynnik odchylenia w wysokości 5% w stosunku do kosztów materiałów lakierniczych oraz rabat na części w wysokości 5%.

dowód: pismo z 25 czerwca 2021 roku (k. 15), kosztorys z 31 maja 2021 roku (k. 12-14)

S. O. po szkodzie mającej miejsce 31 maja 2021 roku naprawił pojazd. Po zdarzeniu poszkodowany powierzył naprawę (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w S.. Odebrał pojazd już naprawiony, przy czym nie uścił żadnego wynagrodzenia za naprawę. Poszkodowany przekazał przy tym spółce (...) kwotę 19.275,46 złotych wypłaconą przez ubezpieczyciela. Poszkodowany był zadowolony ze stanu pojazdu po naprawie, nie dokonywał dodatkowych napraw i nie zamierza tego robić.

dowód: zeznania świadka S. O. (k. 96v-97, nagranie k. 99 – fragment 00:12:25-00:21:05)

W ramach naprawy pojazdu doszło do częściowego przywrócenia jego stanu sprzed szkody, przy czym:

- 1) pomiar grubości powłoki lakierniczej elementów, które uległy uszkodzeniu 31 maja 2021 roku wskazuje, że posiadają one wartość zbliżoną do wartości fabrycznej – odpowiadają one wartościom, jakie uzyskuje się w czasie procesu naprawczego (lakierowania) przywracającego powłokę do stanu sprzed zdarzenia;
- 2) maska silnika posiada cechy części jakości innej niż oryginalnej,
- 3) reflektory lewy i prawy są częściami oryginalnymi jakości O, jednak reflektor przedni lewy nie został wymieniony, a jedynie spolerowany, zaś reflektor przedni prawy ze względu na sposób uszkodzenia oraz efekt starzenia nie daje podstaw do uznania, że został wymieniony na nowy;
- 4) osłona spodnia posiada cechy jakości innej niż oryginalna;
- 5) kondensator ze względu na efekt starzenia i stan techniczny jest elementem używanym.

dowód: opinia biegłego sądowego z 17 maja 2023 roku (k. 109-110)

20 sierpnia 2021 roku poszkodowany (jako cedent) zawarł ze spółką (...) (jako cesjonariuszką) umowę przelewu wierzytelności. Cedent oświadczył, że przysługuje mu wierzytelność z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody z tytułu odszkodowania należnego za szkodę z 31 maja 2021 roku w pojeździe marki H. o numerze rejestracyjnym (...), które to odszkodowanie w części wynoszącej 19.275,46 złotych zostało wypłacone przez ubezpieczyciela (§ 1 ust. 2). Cedent przelał na rzecz cesjonariuszki tę wierzytelność (§ 2 ust. 1). W § 3 umowy wskazano, że wynagrodzenie cedenta oraz sposób rozliczeń między stronami zostaną określone w załączniku numer 1 do umowy.

dowód: umowa z 20 sierpnia 2021 roku (k. 16)

S. O. nie otrzymał wynagrodzenia w związku z zawarciem umowy cesji z 20 sierpnia 2021 roku.

dowód: zeznania świadka S. O. (k. 97, nagranie k. 99 – fragment 00:28:42-00:30:26)

25 sierpnia 2021 roku między spółką (...) (jako cedentką) a (...) spółką z ograniczoną odpowiedzialnością spółką komandytową z siedzibą w G. (jako cesjonariuszką) została zawarta umowa przelewu wierzytelności. Na jej podstawie cedentka przelała na rzecz cesjonariuszki wierzytelność z tytułu odszkodowania należnego za szkodę z 31 maja 2021 roku w pojeździe marki H. o numerze rejestracyjnym (...), które to odszkodowanie w części wynoszącej 19.275,46 złotych zostało wypłacone przez ubezpieczyciela (§ 1 ust. 1 oraz § 2). W treści umowy określono cenę wierzytelności (§ 3 ust. 1).

Hipotetyczny koszt naprawy pojazdu, w świetle kalkulacji naprawy z 20 stycznia 2022 roku sporządzonej na zlecenie spółki (...), to 31.299,24 złotych. W kalkulacji tej przyjęto stawkę za robocizną prac mechanicznych, blacharskich i lakierniczych w wysokości 100 złotych za godzinę oraz części jakości O i (...). Koszt sporządzenia tej kalkulacji poniesiony przez spółkę (...) to 492 złote.

dowód: kalkulacja naprawy z 20 stycznia 2022 roku (k. 19-23), faktura VAT numer (...) z 20 stycznia 2022 roku (k. 24)

W piśmie z 20 maja 2022 roku spółka (...) wezwała ubezpieczyciela do zapłaty kwoty 31.000 złotych z tytułu odszkodowania za trzy zdarzenia wymienione w treści pisma, w tym z 31 maja 2021 roku dotyczące pojazdu marki H. o numerze rejestracyjnym (...).

dowód: pismo z 20 maja 2022 roku (k. 25)

Sąd zważył, co następuje.

Powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie.

Istota sporu w niniejszej sprawie dotyczyła tego, czy powódka może zasadnie domagać się od pozwanej zapłaty odszkodowania w dochodzonej w pozwie wysokości. Przy tym powódka podnosiła, że nabyła wierzytelność o jego zapłatę od innej spółki, która z kolei nabyła ją od poszkodowanego w wyniku szkody komunikacyjnej.

Stan faktyczny sąd ustalił na podstawie wymienionych, zgromadzonych w aktach sprawy dokumentów, zeznań świadka oraz opinii biegłego sądowego. Żaden z tych dowodów nie był kwestionowany przez strony, zaś sąd nie znalazł podstaw, by czynić to z urzędu, uznając zgromadzony materiał za wiarygodny. Pozostała część materiału dowodowego okazała się nieprzydatna dla rozstrzygnięcia z uwagi na to, że podstawowym problemem, który wyłonił się na tle oceny ustalonych faktów w niniejszej sprawie przez sąd, był problem o charakterze prawnym.

Zgodnie z przepisem art. 822 § 1 ustawy z 23 kwietnia 1964 roku kodeks cywilny (dalej „k.c.”), przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, wobec których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo ubezpieczony.

Stosownie do przepisu art. 805 § 2 pkt 1 k.c., świadczenie ubezpieczyciela polega w szczególności na zapłacie – przy ubezpieczeniu majątkowym – określonego odszkodowania za szkodę powstałą wskutek przewidzianego w umowie wypadku.

Kwestie szczegółowe dotyczące umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów zostały uregulowane w ustawie z 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (dalej: u.u.o.).

W świetle art. 34 ust. 1 u.u.o., z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są obowiązani do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, będącą następstwem śmierci, uszkodzenia ciała, rozstroju zdrowia bądź też utraty, zniszczenia lub uszkodzenia mienia.

Jak stanowi przepis art. 19 ust. 1 zdanie 1 u.u.o., poszkodowany w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczeń bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń.

Zgodnie natomiast z przepisami art. 35 oraz 36 ust. 1 zdanie 1 u.u.o., ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych jest objęta odpowiedzialność cywilna każdej osoby, która kierując pojazdem mechanicznym w okresie trwania odpowiedzialności ubezpieczeniowej, wyrządziła szkodę w związku z ruchem tego pojazdu. Odszkodowanie ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym, najwyżej jednak do ustalonej w umowie ubezpieczenia sumy gwarancyjnej.

Stosownie do przepisu art. 436 § 2 zdanie 1 k.c. w razie zderzenia się mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody wymienione osoby mogą wzajemnie żądać naprawienia poniesionych szkód tylko na zasadach ogólnych. Owe zasady ogólne zostały określone m.in. w art. 415 k.c., zgodnie z którym, kto z winy swojej wyrządził drugiemu szkodę, obowiązany jest do jej naprawienia.

Na gruncie przedstawionych przepisów oraz przepisu art. 6 k.c. nie może ulegać wątpliwości, że w przypadku dochodzenia roszczenia o odszkodowanie w związku z odpowiedzialnością cywilną posiadacza pojazdu mechanicznego, na stronie powodowej spoczywa ciężar wykazania zaistnienia przesłanek odpowiedzialności cywilnej, tj. zaistnienia zdarzenia oraz szkody (faktu jej wystąpienia oraz wysokości), związku przyczynowego między zdarzeniem a szkodą, a także winy w sytuacji odpowiedzialności posiadacza pojazdu opartej na zasadzie winy.

W ocenie sądu, kluczowe na gruncie oceny zakresu odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego, który spowodował szkodę komunikacyjną oraz ubezpieczyciela sprawcy szkody, a zarazem dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy było pojęcie „szkody”.

Poprzedzając dalsze wywody, należy wskazać, że dotychczasowe stanowisko prawne dotyczące wykładni przepisów o szkodzie i jej naprawieniu w sprawach o odszkodowanie z tytułu szkody komunikacyjnej w związku z zawarciem przez sprawcę umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych – przedstawiane dotąd również przez tutejszy sąd – przestało odpowiadać potrzebom obrotu gospodarczego i prawnego. Wymaga zatem gruntownego przemyślenia wobec obserwowanych w tym obrocie zjawisk, zniekształcających sens i cel regulacji dotyczącej naprawienia szkody. Podstawowym zadaniem sądu jest poszukiwanie rozstrzygnięć sprawiedliwych. Nie jest nim natomiast bezkrytyczne trzymanie się utrwalonych poglądów, jedynie z tej przyczyny, że są ugruntowane, choćby prowadziły – z uwagi na dynamicznie zmieniającą się rzeczywistość, do której się odnoszą – do rozwiązań już nie do zaakceptowania z punktu widzenia całokształtu porządku prawnego i leżących u jego podstaw założeń. Dopiero bogactwo stanów faktycznych, obrazujących sposoby „zarabiania” na odszkodowaniach oraz rozrost rynku handlu wierzytelnościami z tytułu odszkodowania w związku ze szkodą komunikacyjną, uwydatnił wadliwość i niezasadność określenia wartości szkody i zarazem wysokości odszkodowania przy zastosowaniu metody kosztorysowej polegającej na ustaleniu hipotetycznych kosztów naprawy pojazdu, niezależnie od losów pojazdu po zdarzeniu szkodzącym (faktu naprawy, sprzedaży itp.). Zarazem przeciwstawienie swojego zapatrywania wieloletniemu i szeroko prezentowanemu stanowisku najważniejszego organu wymiaru sprawiedliwości, jakim jest Sąd Najwyższy, wymaga pogłębionej refleksji i istotnych, poważnych racji, które muszą być przedstawione odpowiednio – na ile to konieczne – obszernie i wieloaspektowo.

Odnosząc się do regulacji kwestii szkody i jej naprawienia na gruncie kodeksu cywilnego, należy wskazać, że stosownie do przepisów art. 361 § 1 i 2 k.c., zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła (§ 1). 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 wyrządzo (§ 2). Wedle przy tym przepisu 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.

Po pierwsze zatem w przepisie art. 361 § 2 k.c. wprowadzono definicję zakresową wyrażenia „naprawienie szkody”, wskazując, że obejmuje ono poniesione straty (*damnum emergens*) oraz utracone korzyści (*lucrum cessans*). Jest to wyczerpujące, to znaczy na gruncie obowiązującego przepisu nie można powiedzieć, aby w pojęciu „naprawienia szkody” mieściły się inne elementy aniżeli poniesione straty i utracone korzyści. Definicja ta wskazuje zarazem jak należy pojmować „szkodę”. Jest ona rozumiana jako uszczerbek w prawnie chronionych dobrach majątkowych wyrażający się w różnicy między stanem tych dóbr, jaki istniał i jaki następnie mógłby istnieć w ramach normalnej kolei rzeczy a stanem jaki powstał na skutek zdarzenia wywołującego zmianę polegającą na uszczupleniu aktywów lub zwiększeniu pasywów (np. uchwały Sądu Najwyższego z 15 listopada 2001 roku, III CZP 68/01, z 18 maja 2004 roku, III CZP 24/04, z 6 października 2022 roku, III CZP 119/22). Takie rozumienie szkody stanowi główne założenie **metody (teorii) dyferencyjnej**, która została zaaprobowana gruncie prawa polskiego. Z uwagi na to, że szkoda jest różnicą między dwoma stanami majątku, roszczenie odszkodowawcze – mimo swej zmienności w czasie – ma w danym momencie obiektywnie ściśle określoną wysokość (w tym znaczeniu, że ustalenia rozmiaru szkody doznanej przez poszkodowanego, a w drugiej kolejności odszkodowania, nie sposób uznać za dyskrejonalny przywilej sędziowski). Za przedstawionym stanowiskiem przemawia m.in. ustawowe określenie szkody podlegającej naprawieniu w przepisie art. 361 § 2 k.c. Przedmiot porównania stanowią rzeczywisty stan istniejący w chwili ustalania szkody oraz stan hipotetyczny (taki, jaki by istniał, gdyby nie wystąpiło zdarzenie szkodzące). Przy tym oba te stany dotyczą całokształtu sytuacji konkretnego poszkodowanego. W braku odmiennego regulacji nie jest dopuszczalne ograniczanie analizy do dóbr bezpośrednio dotkniętych zdarzeniem szkodzącym. Porównanie obu stanów pozwala

na ustalenie interesu poszkodowanego, czyli różnicy w jego dobrach (podrozdział I.2.I.7 – Metoda dyferencyjna (w) A. Olejniczak (red.), Prawo zobowiązań – część ogólna. System Prawa Prywatnego. Tom 6, Warszawa 2023, system informacji prawnej Legalis).

Po drugie, w przepisie art. 363 § 1 k.c. przewidziano dwa równorzędne sposoby naprawienia szkody – przywrócenie stanu poprzedniego (restytucja naturalna) oraz zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej (świadczenie w pieniądzu). W przepisach prawa polskiego nie występuje natomiast, znana w prawie niemieckim, trzecia metoda naprawienia szkody – polegająca na zapłacie kosztów niedokonanej jeszcze restytucji naturalnej, czyli kosztów hipotetycznych przyszłej naprawy rzeczy (szerzej na ten temat zob. S. Hadrowicz, P. Ratusznik, O tak zwanej „restytucji pieniężnej” – przyczynek do rozważań na temat zakresu ochrony poszkodowanego, PS 2022/7-8, system informacji prawnej Lex, M. Sepelowski, Stosowanie tzw. metody kosztorysowej przy ustalaniu wysokości odszkodowania z ubezpieczenia OC za szkodę na mieniu, MoP 2018/11, s. 588, M. Krajewski, Szkada na mieniu wynikająca z wypadków komunikacyjnych, Instytut Wymiaru Sprawiedliwości, Warszawa 2017, s. 42).

Należy przy tym zauważyć, że w nauce prawa cywilnego powszechnie przyjmuje się, że przywrócenie stanu poprzedniego może nastąpić na następujące sposoby: (1) naprawienie rzeczy bądź jej doprowadzenie do stanu zgodnego z umową; (2) wydanie rzeczy, nad którą poszkodowany utracił władztwo wskutek zdarzenia szkodzącego; (3) spełnienie świadczenia, które było obowiązkiem dłużnika w naruszonym przez niewykonanie lub niewłaściwe wykonanie zobowiązaniu; (4) wydanie korzyści niepieniężnych, które przypadłyby poszkodowanemu w braku zdarzenia szkodzącego; (5) świadczenie usług w naturze; (6) ogłoszenie w prasie (stosowane zwłaszcza przy naruszeniach dóbr osobistych i czynach nieuczciwej konkurencji) (podrozdział I.4.III.1 – Postaci restytucji (w) A. Olejniczak (red.), Prawo zobowiązań – część ogólna. System Prawa Prywatnego. Tom 6, Warszawa 2023, system informacji prawnej Legalis). Nie wymienia się tu świadczenia w pieniądzu. Nie jest ono uznawane za formę restytucji naturalnej, z jednym – podawanym przy tym jedynie przez niektórych autorów – wyjątkiem, tj. zwrotu zagarniętej gotówki (M. Krajewski, Szkada na mieniu wynikająca z wypadków komunikacyjnych, Instytut Wymiaru Sprawiedliwości, Warszawa 2017, s. 40). Jest to jednak sytuacja specyficzna i nie rzutuje na ogólnie zajmowane w nauce stanowisko, zgodnie z którym przywrócenie stanu poprzedniego i świadczenie w pieniądzu to dwie odrębne i wykluczające się wzajemnie formy naprawienia szkody. W ocenie sądu zdaje się to przy tym oczywiste z logicznego punktu widzenia. Gdyby bowiem jedną z form przywrócenia stanu poprzedniego było świadczenie w pieniądzu, przepis art. 363 § 1 k.c. w części dotyczącej odpowiedniej sumy pieniężnej byłby w istocie zbędny; podobnie jak przepis art. 363 § 1 zdanie 2 k.c. (poszkodowany bowiem zawsze mógłby się domagać świadczenia w pieniądzu jako jednej z postaci restytucji naturalnej, a nie tylko w sytuacji określonej w tej części przepisu art. 363 k.c.).

Na gruncie spraw o odszkodowanie z tytułu szkody komunikacyjnej, nie może ulegać wątpliwości, że świadczenie ubezpieczyciela polega jedynie na zapłacie sumy pieniężnej, gdyż zostało to wprost wysłowione w przepisach (art. 805 § 2 pkt 1 i art. 822 § 1 k.c.). Powstają jednak dwa kluczowe pytania:

- 1) czy poszkodowany może domagać się od ubezpieczyciela jedynie zapłaty odpowiedniej sumy pieniężnej i zostaje wobec niego pozbawiony możliwości żądania przywrócenia stanu poprzedniego?
- 2) jaką metodą powinna być wyliczana wysokość należnego odszkodowania?

Odpowiadając na pierwsze pytanie, należy odnieść się do poglądów Sądu Najwyższego, wypracowanych na gruncie spraw o naprawienie szkody komunikacyjnej:

- 1) W wyroku z 27 czerwca 1988 roku (I CR 151/88) Sąd Najwyższy przyjął, że roszczenie o odszkodowanie od ubezpieczyciela jest wymagalne niezależnie od tego, czy naprawa została dokonana. Powstaje ono bowiem już w momencie uszkodzenia pojazdu w wyniku zdarzenia, za którego skutki odpowiedzialność ponosi ubezpieczyciel. Świadczenie ubezpieczyciela ma charakter „przywrócenia stanu poprzedniego w formie pieniężnej”, polega przy tym na zapłacie kosztów tego przywrócenia. Wskazano zarazem, że naprawa pojazdu przed uzyskaniem świadczenia i jej faktyczny zakres nie mają zasadniczego wpływu na wskazany sposób ustalenia ich wysokości (w tej ostatniej kwestii por. wyrok Sądu Najwyższego z 11 czerwca 2001 roku, V CKN 266/00, uchwała Sądu Najwyższego z 15 listopada 2001

roku, III CZP 68/01, wyrok Sądu Najwyższego z 16 stycznia 2002 roku, IV CKN 635/00, wyrok Sądu Najwyższego z 16 maja 2002 roku, V CKN 1273/00, wyrok Sądu Najwyższego z 20 lutego 2002 roku, V CKN 903/00, wyrok Sądu Najwyższego z 2 czerwca 2004 roku, IV CK 402/03, uchwała Sądu Najwyższego (7) z 12 kwietnia 2012 roku, III CZP 80/11, wyrok Sądu Najwyższego z 21 sierpnia 2013 roku, II CSK 707/12). Wskazuje się, że jeżeli dochodzi do naprawy uszkodzonego pojazdu, to naprawienie szkody przez ubezpieczyciela polega na zapłaceniu kwoty pieniężnej koniecznej do przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego. W takim przypadku poszkodowanemu przysługuje roszczenie o przywrócenie takiego stanu także wobec ubezpieczyciela, jednak ze względu na charakter świadczenia ubezpieczeniowego przybiera ono postać żądania „restytucji pieniężnej” (wyrok Sądu Najwyższego z 7 sierpnia 2003 roku, IV CKN 387/01, uchwały Sądu Najwyższego z 13 czerwca 2003 roku, III CZP 32/03, z 17 maja 2007 roku, III CZP 150/06, z 17 listopada 2011 roku, III CZP 5/11).

2) Dochodzenie hipotetycznych kosztów naprawy jest możliwe nawet wówczas, gdy poszkodowany nie ma już możliwości albo zamiaru jej dokonania (np. wyrok Sądu Najwyższego z 7 sierpnia 2003 roku, IV CKN 387/01, uchwała Sądu Najwyższego z 28 lutego 2006 roku, III CZP 5/06).

3) Zastosowanie przepisów art. 822 § 1 w zw. z art. 363 § 1 k.c. oznacza w konsekwencji, że poszkodowany nie może żądać zapłaty kosztów hipotetycznych naprawy pojazdu w sytuacji, w której przywrócenie stanu poprzedniego byłoby niemożliwe albo też pociągało za sobą nadmierne trudności lub koszty. W takim przypadku może żądać wyrównania tego uszczerbku w jego majątku, który odpowiada wartości rzeczy zniszczonej wskutek działania sprawcy szkody (postanowienia Sądu Najwyższego z 7 grudnia 2018 roku, III CZP 72/18, z 20 lutego 2019 roku, III CZP 91/18, wyrok Sądu Najwyższego z 3 kwietnia 2019 roku, II CSK 100/18).

4) W uchwale Sądu Najwyższego (7) z 17 maja 2007 roku, III CZP 150/06, wskazano, że metoda kosztorysowa ustalania odszkodowania komunikacyjnego zakłada z natury rzeczy posługiwanie się parametrami najbardziej zobiektywizowanymi z punktu widzenia obrotu gospodarczego (wykorzystanie części zamiennych i wykonanie usług niezbędnych do naprawy samochodu, tj. odtworzenia jego stanu technicznego przed powstaniem szkody; posługiwanie się cenami tych części i usług, które poszkodowany mógłby zapłacić w celu zapewniającym takiego odtworzenia). Chodzi tu zatem o odpowiednio zobiektywizowaną i dającą się zweryfikować symulację kosztów przyszłej, ewentualnej, niekoniecznej naprawy samochodu – Sąd Najwyższy dopuścił możliwość stosowania metody kosztorysowej w zakresie ustalania wysokości odszkodowania, a jednocześnie przyjął, że poszkodowany nie musi dokonywać naprawy pojazdu.

Wymaga podkreślenia, że w świetle dominującego w orzecznictwie poglądu, naprawienie szkody komunikacyjnej z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej następuje metodą kosztorysową (wyliczenie hipotetycznych kosztów naprawy pojazdu) i stanowi w istocie przywrócenie stanu poprzedniego. Uzasadnia się to w szczególności w ten sposób, że przepis art. 822 § 1 k.c. jako *lex specialis* modyfikuje wynikającą z przepisu art. 363 § 1 k.c. ogólną zasadę co do sposobu naprawienia szkody, ale modyfikacja ta nie polega na wyeliminowaniu jednego z roszczeń (możliwości żądania restytucji naturalnej), a na „przekształceniu” tego roszczenia w pieniężne roszczenie o zapłatę kosztów restytucji (np. uchwały Sądu Najwyższego z 17 listopada 2011 roku, III CZP 5/11, z 22 listopada 2013 roku, III CZP 76/13). Innymi słowy, na gruncie poglądów judykatury, zapłata odszkodowania nie jest zapłatą odpowiedniej sumy w rozumieniu art. 363 § 1 k.c., a przywróceniem stanu poprzedniego, określanym jako „restytucja pieniężna”.

W oparciu o to zapatrywanie, w orzecznictwie Sądu Najwyższego dominuje pogląd, zgodnie z którym w ramach żądania naprawienia szkody poszkodowany może domagać się od ubezpieczyciela sprawcy szkody świadczenia pieniężnego w wysokości hipotetycznych kosztów naprawy rzeczy, jeszcze zanim naprawa taka nastąpi i niezależnie od tego, czy w ogóle zamierza jej dokonać (metoda kosztorysowa). Roszczenie o przywrócenie stanu poprzedniego powstaje bowiem już w momencie uszkodzenia rzeczy i nie ulega dalszym przekształceniom. Nie mają więc na nie wpływu takie czynniki jak późniejsza naprawa pojazdu bądź jego sprzedaż.

Należy przypomnieć, że zgodnie natomiast z zasadami ogólnymi odszkodowanie wypłacane w pieniądzu wyliczone jest na podstawie przedstawionej już metody dyferencyjnej, polegającej na porównaniu stanu majątku poszkodowanego,

który powstał w wyniku zdarzenia wywołującego szkodę, z hipotetycznym stanem tego majątku, jaki by istniał, gdyby zdarzenie nie wystąpiło. Zastosowanie metody dyferencyjnej oznacza więc ustalenie wartości pojazdu w stanie uszkodzonym i porównanie jej z wartością tego pojazdu w stanie bez tych uszkodzeń. Nie polega natomiast na ustaleniu hipotetycznych kosztów naprawy pojazdu, jak w przypadku metody kosztorysowej.

Zgodnie jednak z przeważającym poglądem prezentowanym przez Sąd Najwyższy, poszkodowany może żądać od ubezpieczyciela odszkodowania określonego metodą dyferencyjną tylko wtedy, gdy przywrócenie stanu poprzedniego nie jest możliwe albo gdyby pociągało za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty, czyli z uwzględnieniem kryteriów przewidzianych w art. 363 § 1 zdanie 2 k.c. (np. wyroki Sądu Najwyższego z 1 września 1970 roku, II CR 371/70, z 20 lutego 2002 roku, V CKN 903/00, z 11 czerwca 2003, V CKN 308/01). Z analizy orzecznictwa Sądu Najwyższego wyłania się zatem wniosek, że na jego gruncie przepis art. 822 § 1 k.c. stanowi zatem *lex specialis* jedynie wobec zdania pierwszego art. 363 § 1 k.c., ale w żaden sposób nie modyfikuje przepisu art. 363 § 1 zdanie 2 k.c.

Sąd orzekający w niniejszej sprawie nie podziela poglądu, zgodnie z którym obowiązek ubezpieczyciela w zakresie zapłaty odszkodowania za szkodę w pojeździe jest w istocie przywróceniem stanu poprzedniego, z następujących względów:

1) Jak już wskazano, zgodnie z poglądami przedstawianymi w nauce prawa cywilnego przywrócenie stanu poprzedniego na gruncie obowiązujących przepisów może przybrać jedynie ściśle określone postaci, wśród których nie znajduje się zapłata odpowiedniej sumy pieniężnej.

1) Uznanie hipotetycznych kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu jeszcze przed dokonaniem tej naprawy w ogóle za składnik szkody jest *de lege lata* błędne jako sprzeczne z przepisem art. 361 § 2 k.c. Zgodnie bowiem z tym przepisem naprawienie szkody obejmuje straty, które poszkodowany poniósł (a więc nie takie, które dopiero poniesie). Jeśli poszkodowany wybiera roszczenie o zapłatę, to naprawa rzeczywistej straty zgodnie z art. 361 § 2 k.c. powinna obejmować już poniesione przez niego koszty, a nie koszty, które ma zamiar ponieść w przyszłości (Komentarz do art. 436 kodeksu cywilnego (w) K. Osajda (red. serii), W. Borysiak (red. tomu), Kodeks cywilny. Komentarz, Warszawa 2024, system informacji prawnej Legalis i powołana tam literatura) bądź takie, które są jedynie hipotetycznie możliwe do poniesienia (poszkodowany, na gruncie dominującego poglądu orzecznictwa, w ogóle nie musi mieć bowiem zamiaru naprawienia pojazdu)

2) Zarazem kwestionowane stanowisko jest sprzeczne z przepisem art. 363 § 1 k.c. przewidującym dwa sposoby naprawienia szkody – restytucję naturalną i zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. Należy w tym miejscu powtórzyć poczynioną już uwagę, że w przepisach prawa polskiego nie występuje, znana w prawie niemieckim, trzecia metoda naprawienia szkody – polegająca na zapłacie kosztów niedokonanej jeszcze restytucji naturalnej, czyli kosztów hipotetycznych przyszłej naprawy rzeczy. Tym bardziej nie występuje metoda polegająca na przywróceniu stanu poprzedniego poprzez zapłatę kosztów niedokonanego jeszcze i niemuszącego wystąpić w przyszłości przywrócenia stanu poprzedniego (która zawiera niedającą się pominąć, a ujętą w niniejszym zdaniu, wewnętrzną sprzeczność).

1) Przywrócenie stanu poprzedniego w tym samym stosunku odszkodowawczym nie może mieć dwóch różnych postaci – (1) naprawienia rzeczy bądź jej wymiany oraz (2) zapłaty sumy pieniężnej. Brak ku temu podstaw normatywnych. Dopuszczenie tej sytuacji oznaczałoby przyjęcie, że poszkodowanemu przysługuje możliwość wyboru między restytucją naturalną a uzyskaniem odpowiedniej sumy pieniężnej, zaś w ramach restytucji naturalnej – między naprawieniem rzeczy bądź jej wymianą oraz zapłatą sumy pieniężnej (por. M. Krajewski, *Szkoda na mieniu wynikająca z wypadków komunikacyjnych*, Instytut Wymiaru Sprawiedliwości, Warszawa 2017, s. 40). Zważywszy na treść przepisu art. 363 § 1 k.c. – „naprawienie szkody powinno nastąpić (...) bądź przez przywrócenie stanu poprzedniego, bądź przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej” – w sprawach szkód komunikacyjnych wybór ten sprowadzałby się do wyboru między zapłatą sumy pieniężnej (jako formy przywrócenia stanu poprzedniego) a zapłatą sumy pieniężnej (jako „odpowiedniej sumy”), gdyż świadczenie ubezpieczyciela zawsze polega na świadczeniu w pieniądzu. W orzecznictwie nie wskazano wszak, jakoby poszkodowany tracił roszczenie o zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej, o której mowa w wymienionym przepisie.

2) W doktrynie zarysowały się dwa poglądy. Zgodnie z pierwszym z nich przywrócenie stanu poprzedniego polega w zasadzie na doprowadzeniu dóbr i interesów poszkodowanego dotkniętych uszczerbkiem do stanu, w jakim znajdowały się przed wyrządzeniem szkody. Nie zawsze musi chodzić o stan identyczny, jednak rzecz powinna odzyskać swoje walory użytkowe i estetyczne, aby była zdolna, jak przed wyrządzeniem szkody, zaspokoić potrzeby poszkodowanego. Restytucji naturalnej nie podlega całość sytuacji majątkowej poszkodowanego, lecz działania zobowiązanego są skierowane na dobro i interes, w którym ujawnił się uszczerbek, za który ponosi odpowiedzialność. Zgodnie z drugim poglądem, przywrócenie stanu poprzedniego zmierza do restytucji w zakresie całego mienia poszkodowanego, a nie jedynie konkretnych dóbr czy interesów oraz jest ukierunkowane nie na osiągnięcie stanu, jaki istniał przed naruszeniem dobra, lecz stanu, jaki istniałby w chwili naprawiania szkody, gdyby do wyrządzenia szkody nigdy nie doszło (M. S., Stosowanie tzw. metody kosztorysowej przy ustalaniu wysokości odszkodowania z ubezpieczenia OC za szkodę na mieniu, MoP (...), s. 590 i powołana tam literatura).

Zdaniem sądu orzekającego w niniejszej sprawie przywrócenie stanu poprzedniego w przypadku uszkodzenia rzeczy oznacza fizyczne działanie wobec tej rzeczy powodujące w niej – pożądaną z punktu widzenia celu, jakim jest naprawienie szkody – zmianę. Jest to oczywiste, zważywszy na to, że obok tego sposobu naprawienia szkody ustawodawca wyodrębnił roszczenie o zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. Wskazuje to jednoznacznie, że przywrócenie stanu poprzedniego musi być czymś innym niż zapłata określonej kwoty. Nie chodzi tu o przywrócenie stanu poprzedniego wartości majątku jako całości – gdyż temu służy zapłata odpowiedniej sumy pieniężnej bądź świadczenia w pieniądzu w sytuacji, o której mowa w art. 363 § 1 zdanie 2 k.c. – a stanu poprzedniego konkretnej rzeczy (i dopiero w ten sposób dochodzi do wyrównania uszczerbku w majątku). Wyjściem z tego problemu nie jest rozwiązanie, zgodnie z którym ustalenie wysokości odszkodowania jako przywrócenia stanu poprzedniego następuje według innej metody (kosztorysowej) aniżeli ustalenie wysokości odszkodowania jako odpowiedniej sumy pieniężnej (metoda dyferencyjna). Takiego zróżnicowania ustawodawca bowiem nie wprowadził z jednego – w ocenie tutejszego sądu – względu. Mianowicie zapłata sumy pieniężnej nigdy nie stanowi przywrócenia stanu poprzedniego w rozumieniu przepisu art. 363 § 1 zdanie 1 k.c., zaś taka wykładnia tego przepisu jest wykładnią *contra legem*.

W ocenie sądu brak jest podstaw, aby z przepisu art. 363 § 1 k.c. wyinterpretować normę, zgodnie z którą naprawienie szkody polega na (1) przywróceniu stanu poprzedniego albo poprzez przywrócenie stanu poprzedniego, albo poprzez zapłatę sumy pieniężnej koniecznej do możliwego, ale niekoniecznego dokonania tego przywrócenia albo (2) na zapłacie odpowiedniej sumy pieniężnej.

Również w nauce prawa cywilnego wskazano, że niezależnie od tego, które z – przedstawionych przez sąd w niniejszym punkcie rozważań – stanowisk doktryny uznać za prawidłowe, zapłata kosztów niedokonanej naprawy uszkodzonej rzeczy nie stanowi formy restytucji naturalnej. Uiszczenie sumy pieniężnej nie może bowiem prowadzić do „przywrócenia stanu poprzedniego”. Wraz z uiszczeniem kwoty pieniężnej nie dochodzi do automatycznego odnowienia rzeczy uszkodzonej w wypadku. Do tego konieczne byłyby dalsze działania poszkodowanego (faktyczna naprawa pojazdu za uzyskaną kwotę odszkodowania), do których nie jest on zobowiązany – nie istnieje bowiem podstawa prawna takiego obowiązku. Nie jest nią w szczególności przepis art. 354 § 2 k.c. Dokonywanie przez wierzyciela naprawy uszkodzonej rzeczy za środki pieniężne dłużnika nie stanowi bowiem współdziałania w wykonaniu zobowiązania przez dłużnika (M. S., Stosowanie tzw. metody kosztorysowej przy ustalaniu wysokości odszkodowania z ubezpieczenia OC za szkodę na mieniu, MoP (...), s. 590).

Należy nadmienić, że obowiązek dokonania naprawy za uzyskaną kwotę odszkodowania ustalono w drodze wykładni na gruncie austriackiego porządku prawnego, którego przepisy dotyczące naprawienia szkody są w swej istocie w pewnym stopniu zbliżone do przepisów obowiązujących w Polsce. Uznano, że jeżeli poszkodowany nie wykorzysta kwoty przyznanej w celu usunięcia skutków szkody, zgodnie z tym celem, to po stronie dłużnika, który zapłacił tę kwotę powstaje roszczenie o zwrot nienależnego świadczenia w oparciu o przepisy o bezpodstawnym wzbogaceniu (M. K., Odszkodowanie kosztorysowe a nieosiągnięcie zamierzonego celu świadczenia, Wiadomości Ubezpieczeniowe (...), s. 101-118). Wymagałoby odrębnego rozważenia, wykraczającego poza problematykę istotną dla niniejszej sprawy, czy tego rodzaju wykładnia byłaby do przyjęcia również na gruncie przepisów polskiego porządku prawnego, a

ściśle – czy na gruncie rodzimych przepisów możliwe byłoby wyprowadzenie po stronie poszkodowanego obowiązku wydatkowania kwoty przyznanej z tytułu odszkodowania (opiewającej na hipotetyczne koszty naprawy) jedynie na naprawienie szkody, w związku z którą zostało ono przyznane. Mogłoby to przy tym znaleźć swoje racje – o ile w ogóle – jedynie przy konsekwentnym uznaniu, że hipotetyczne koszty naprawy pojazdu nie stanowią naprawienia już istniejącej szkody (wyrażającej się w różnicy między wartością pojazdu przed i po zdarzeniu szkodzącym), a szkody przyszłej, która wyrazi się w poniesionych w przyszłości kosztach naprawy pojazdu. Tak czy inaczej wartość szkody byłaby ustalana metodą dyferencyjną, a jedynie dłużnik niejako wykladałby z góry koszty naprawienia szkody mającej powstać w przyszłości (koszty naprawy pojazdu). Na obecnym etapie analizy przedmiotowego zagadnienia, tutejszy sąd nie zajął jednak ostatecznego stanowiska w tej kwestii, gdyż nie miała ona istotnego znaczenia dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy; a nadmienienia o niej ze względu na dostrzeganą potrzebę znalezienia nowych rozwiązań dla sytuacji, w których ochrona słusznym i uzasadnionym interesów poszkodowanego wobec negatywnych praktyk spółek ubezpieczeniowych wymagałaby udzielenia możliwości pozyskania środków na naprawę pojazdu w przyszłości.

3) Zapłata kosztów niedokonanej restytucji nie przywraca również stanu gospodarczego, który istniał przed wystąpieniem szkody lub w momencie jej naprawiania. Wierzyciel pozostaje bowiem z uszkodzonym przedmiotem majątkowym, który zazwyczaj przedstawia określoną wartość oraz otrzymuje kwotę pieniężną, która prawie nigdy nie stanowi równowartości różnicy pomiędzy hipotetycznym stanem jego majątku, jaki istniałby, gdyby do szkody nie doszło, a stanem powstałym na skutek jej wystąpienia. Nie jest ona bowiem ustalana metodą dyferencyjną (M. S., Stosowanie tzw. metody kosztorysowej przy ustalaniu wysokości odszkodowania z ubezpieczenia OC za szkodę na mieniu, MoP (...), s. 590). Należy w ocenie sądu zauważyć, że jeśli wartość hipotetycznych kosztów naprawy odpowiada wartości rzeczywiście poniesionej szkody, to następuje to jedynie przypadkowo, gdyż w sprawach o odszkodowanie – opierając się na dominującym w judykaturze stanowisku – sąd nie stosuje metody dyferencyjnej.

4) Przywrócenie stanu poprzedniego nie występuje również w sytuacji, w której świadczenie polega na zapłacie kosztów restytucji już dokonanej przez poszkodowanego. W takim przypadku przywrócenie stanu poprzedniego za pomocą sumy pieniężnej jest niemożliwe (został on już bowiem przywrócony za pomocą czynności fizycznych), a powstała szkoda, w wysokości kosztów poniesionych na sfinansowanie naprawy, może zostać naprawiona tylko poprzez odszkodowanie pieniężne odpowiadające tym kosztom, a nie hipotetycznym kosztom naprawy (M. S., Stosowanie tzw. metody kosztorysowej przy ustalaniu wysokości odszkodowania z ubezpieczenia OC za szkodę na mieniu, MoP (...), s. 591).

Należy przy tym wskazać, że również Sąd Najwyższy odwołuje się do metody dyferencyjnej w części orzeczeń dotyczących naprawienia szkód komunikacyjnych (np. uchwała Sądu Najwyższego z 18 maja 2004 roku, III CZP 24/04). Tylko na jej podstawie możliwe jest bowiem uwzględnienie roszczenia o zasądzenie rzeczywiście poniesionych przez poszkodowanego wydatków pozostających w adekwatnym związku ze zdarzeniem szkodzącym. W orzecznictwie zwrócono także uwagę, że metoda rachunkowa (dyferencyjna) daje wyniki bardziej zindywidualizowane, a metoda kosztorysowa opiera się zawsze na symulacji. Ostateczna weryfikacja wysokości odszkodowania, ustalonego na podstawie metody kosztorysowej, zawsze będzie należała do sądu (uchwała Sądu Najwyższego (7) z 17 maja 2007 roku, III CZP 150/06).

Odpowiadając na drugie postawione pytanie (jaką metodą powinna być wyliczana wysokość odszkodowania?), należy wskazać, że w literaturze podano, iż odnośnie do dopuszczalności stosowania metody kosztorysowej w doktrynie i orzecznictwie wykształciły się cztery poglądy (M. S., Stosowanie tzw. metody kosztorysowej przy ustalaniu wysokości odszkodowania z ubezpieczenia OC za szkodę na mieniu, MoP (...), s. 590 i powołana tam literatura oraz orzecznictwo), przy czym w ocenie sądu zasadne jest wyodrębnienie trzech, ze względu na daleko idące podobieństwo między dwoma z nich:

5) omówiony już pogląd, zgodnie z którym stosowanie metody kosztorysowej jest dopuszczalne, a ustalone na jej podstawie świadczenie ubezpieczyciela stanowi formę przywrócenia stanu poprzedniego (tzw. „restytucję pieniężną”). Jest on ściśle powiązany ze stanowiskiem, zgodnie z którym świadczenie ubezpieczyciela stanowi

specyficzną instytucję ubezpieczeniową, której źródło stanowi art. 822 § 1 w zw. z art. 363 § 1 k.c. Pierwszy ze wskazanych przepisów „przekształca” roszczenie poszkodowanego o restytucję naturalną w roszczenie o zapłatę kosztów niedokonanej restytucji (a więc świadczenie ustalone za pomocą metody kosztorysowej).

6) świadczenie ubezpieczyciela zawsze polega na zapłacie „odpowiedniej sumy pieniężnej” w rozumieniu art. 363 § 1 k.c., a metoda kosztorysowa może służyć obliczaniu wysokości należnej kwoty.

7) świadczenie z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przybiera formę odszkodowania pieniężnego, a jego wysokość powinna być ustalana za pomocą metody dyferencyjnej.

Pierwszy pogląd jest w ocenie sądu nieprawidłowy z przedstawionych już względów. W przypadku bowiem zapłaty przez ubezpieczyciela odszkodowania nie dochodzi w istocie i nie może dojść do przywrócenia stanu poprzedniego (to może nastąpić jedynie za pomocą działań fizycznych w stosunku do uszkodzonej rzeczy, ewentualnie jej wymiany), zaś zapłata sumy pieniężnej nie jest rodzajem restytucji naturalnej.

Sąd orzekający w niniejszej sprawie nie podziela również drugiego stanowiska, zgodnie z którym świadczenie ubezpieczyciela zawsze polega na zapłacie „odpowiedniej sumy pieniężnej” w rozumieniu art. 363 § 1 k.c., a zarazem metoda kosztorysowa może służyć obliczaniu wysokości należnej kwoty. Odnosząc się szerzej do tej kwestii, należy wskazać, że:

1) Stosowanie metody kosztorysowej hipotetycznych kosztów naprawy pojazdu nie znajduje podstawy normatywnej, w przeciwieństwie do metody dyferencyjnej, która osadzona jest w przepisie art. 361 § 2 k.c. Zgodnie z jego treścią naprawienie szkody obejmuje straty, które poszkodowany poniósł oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby mu szkody nie wyrządzono. Skoro naprawienie szkody obejmuje „poniesione straty”, to w celu ustalenia ich wysokości konieczne jest porównanie dwóch wartości – stanu majątku sprzed i po zdarzeniu wywołującym szkodę. Nie ma innego rozsądnego rozwiązania w tym zakresie. Brzmienie przedstawionego przepisu „wymusza” stosowanie metody dyferencyjnej. Podobnie wygląda sytuacja na gruncie określenia wartości utraconych korzyści. W przepisach art. 822 § 1 k.c. oraz art. 34 ust. 1 u.u.o. odwołano się do odszkodowania, mającego ustalone znaczenie na gruncie kodeksu cywilnego. Gdyby ustawodawca chciał ustanowić normę tak istotną, jaką jest norma wprowadzająca jako regułę sposób ustalenia wartości szkody i wysokości odszkodowania według hipotetycznych kosztów naprawy rzeczy, to z całą pewnością dałby temu jednoznaczny wyraz. Należy przy tym zwrócić uwagę, że nawet zwolennicy stosowania metody kosztorysowej przyznają fakt, że nie ma ona uzasadnienia normatywnego (M. Krajewski, *Szkoda na mieniu wynikająca z wypadków komunikacyjnych*, Instytut Wymiaru Sprawiedliwości, Warszawa 2017, s. 38-45). Próżno bowiem poszukiwać przepisu przewidującego, że naprawienie szkody obejmuje straty, które poszkodowany mógłby ponieść, gdyby dokonał przywrócenia stanu poprzedniego rzeczy, bez względu na fakt niedokonania takiego przywrócenia i braku nawet ku temu zamiaru.

Na marginesie należy również zwrócić uwagę, że w przypadku ustalania wartości utraconych korzyści nie budzi wątpliwości, że odszkodowanie obejmuje wartość jedynie takich korzyści, które poszkodowany uzyskałby z prawdopodobieństwem graniczącym z pewnością (np. wyroki Sądu Najwyższego z 10 kwietnia 1997 roku, II CKN 92/97, z 24 sierpnia 2007 roku, V CSK 174/07, 21 czerwca 2011 roku, I CSK 598/10, z 5 września 2023 roku, (...), z 8 listopada 2023 roku, (...)). To na poszkodowanym spoczywa ciężar przeprowadzenia tego – co do zasady bardzo trudnego – dowodu. W orzecznictwie wykluczono, aby poszkodowany mógł się domagać równowartości takich korzyści, które miałby jedynie „szansę” uzyskać (tak zwanej „szkody ewentualnej”), a nie można stwierdzić, że uzyskałby je z prawdopodobieństwem graniczącym z pewnością (jw.). Tymczasem w przypadku odszkodowania z tytułu szkody komunikacyjnej dopuszczono do sytuacji, w której poszkodowany może uzyskać odszkodowanie w wysokości hipotetycznych kosztów naprawy pojazdu, których nie poniósł i nigdy nie poniesie. Poszkodowany nie musi nawet twierdzić – a tym bardziej dowodzić – że poniósł je bądź poniesie w przyszłości. Co więcej, mógł sprzedać pojazd tego samego (bądź dowolnego innego) dnia, w którym wystąpiło zdarzenie wywołujące szkodę za kwotę przenoszącą wartość ubytku w jego majątku związanego ze zdarzeniem szkodzącym, gdyż dla ustalenia wysokości odszkodowania metodą kosztorysową – w świetle dominującej wykładni – nie ma to żadnego znaczenia. Mylne jest

przy tym przeświadczenie, że roszczenie o zapłatę równowartości hipotetycznych kosztów naprawy pojazdu powstaje już w momencie zdarzenia powodującego szkodę, z tych samych przyczyn, dla których restytucja naturalna rzeczy nie polega na zapłacie sumy pieniężnej.

2) Nie budzi żadnych wątpliwości, że w typowych sprawach odszkodowawczych odpowiednią sumę pieniężną w rozumieniu art. 363 § 1 k.c. wylicza się metodą dyferencyjną przez porównanie wartości dwóch stanów majątkowych (sprzed zdarzenia szkodzącego i po jego zaistnieniu, ewentualnie zmian stanu tego majątku po nastąpieniu dalszych zdarzeń pozostających w związku przyczynowym ze zdarzeniem szkodzącym – ze względu na dynamiczny charakter szkody). Brak jest podstaw do odrzucenia w przypadku szkód komunikacyjnych metody dyferencyjnej jako właściwej metody ustalania odszkodowania. Na gruncie obecnie dominujących poglądów uznaje się jedynie, że metoda kosztorysowa jest – do pewnego momentu (o czym szerzej w dalszej części uzasadnienia) – lepsza. Nie sposób jest jednak przyjąć, aby odpowiednią sumą pieniężną były, w określonej kategorii spraw, dwie różne kwoty – jedna wyliczona metodą dyferencyjną, a druga metodą kosztorysową. Jest to niedopuszczalne z logicznego punktu widzenia. Jeśliby nawet przyjąć, że byłoby to dopuszczalne, bez odpowiedzi pozostaje pytanie, jakim kryterium posłużyć się w zakresie wyboru jednej z dwóch „odpowiednich” sum. Ustawodawca nie przewidział takiego kryterium (nie przewidując w ogóle metody kosztorysowej).

Ponadto trudno również znaleźć racje, dla których przy dokładnie takim samym brzmieniu przepisów, w przypadku jednych szkód (komunikacyjnych) odpowiednią sumę miałyby wyznaczać metoda kosztorysowa, a w przypadku innych – metoda dyferencyjna.

3) W sytuacji, w której koszty naprawy pojazdu przekraczają jego wartość (zachodzi sytuacja, o której mowa w art. 363 § 1 zdanie 2 k.c.) i występuje tak zwana „szkoda całkowita”, powszechnie przyjmuje się, że odszkodowanie wyliczane jest metodą dyferencyjną (jako różnica między wartością pojazdu, gdyby do szkody nie doszło a wartością pozostałości). Może to prowadzić do sytuacji niepożądanych – wystarczy bowiem, że wartość szkody wyliczona metodą kosztorysową przekroczy o grosz wartość pojazdu przed szkodą, a poszkodowany uzyska znacznie niższe odszkodowanie od tego, jakie by uzyskał, gdyby wartość szkody wynosiła o grosz mniej (wyrok Sądu Okręgowego w Poznaniu z 26 maja 2023 roku, II Ca 2163/22). Brak jest podstaw zarówno prawnych, jak i logicznych stosowania dwóch różnych metod do szacowania tego samego rodzaju szkody. Należy zgodzić się z poglądem, zgodnie z którym zaakceptowanie z jednej strony stosowania metody kosztorysowej w przypadku zaistnienia tak zwanej „szkody częściowej” oraz z drugiej strony metody dyferencyjnej w sytuacji wystąpienia tak zwanej „szkody całkowitej” prowadzi do nieakceptowalnych z logicznego i prawnego punktu widzenia rezultatów. Jak podnosi się w doktrynie, jeżeli bowiem rozmiar szkody mają wyznaczać hipotetyczne koszty naprawy rzeczy, to wraz ze wzrostem kosztów owej naprawy powinien rosnąć rozmiar szkody, a w konsekwencji – również wysokość odszkodowania. Tymczasem, przyjęcie przedstawionej koncepcji dwojakiego określania rozmiaru szkody prowadzi do sytuacji, w której wartość szkody i odszkodowania rośnie wraz z hipotetycznymi kosztami naprawy, ale jedynie do momentu, w którym koszty te przekroczą granicę ekonomicznej opłacalności. Wraz z przekroczeniem owej granicy, wartość szkody jednak nie tyle „zatrzymuje się”, a zaczyna być ustalana za pomocą metody dyferencyjnej, co z reguły prowadzi do ustalenia znacznie mniejszych rozmiarów szkody i – w konsekwencji – wypłacenia znacznie niższego odszkodowania (M. S., Stosowanie tzw. metody kosztorysowej przy ustalaniu wysokości odszkodowania z ubezpieczenia OC za szkodę na mieniu, MoP (...), s. 591).

1) Uznanie, że odpowiednia suma pieniężna może być wyliczona metodą kosztorysową prowadzi do niepewności prawa. Wówczas bowiem stosowanie metody dyferencyjnej mogłoby być (i w praktyce jest) kwestionowane również w innych przypadkach aniżeli w sprawach dotyczących szkód komunikacyjnych. Nie sposób jednak ustalić, gdzie przebiega granica – w jakiego rodzaju sprawach wybrać metodę kosztorysową, a kiedy dyferencyjną i na podstawie jakich kryteriów. Stwarza to w ocenie sądu pole do dowolności czy wręcz arbitralności rozstrzygnięć, przy – co bardzo istotne – wciąż takim samym dla każdej sprawy odszkodowawczej brzmieniu ogólnych przepisów dotyczących szkody (w szczególności przepisów art. 361 oraz 363 k.c.). De lege lata suma odszkodowania ma być odpowiednia do uzyskania celu w postaci naprawienia szkody, rozumianej jako uszczerbek w prawnie chronionych dobrach majątkowych wyrażający się w różnicy między stanem tych dóbr, jaki istniał i jaki następnie mógłby istnieć w ramach normalnej

kolei rzeczy a stanem, jaki powstał na skutek zdarzenia wywołującego zmianę polegającą na uszczuplaniu aktywów lub zwiększeniu pasywów. Z elementarnych względów spójności prawa i pewności obrotu prawnego, rozumienie szkody i jej naprawienia musi być takie samo na gruncie wszystkich spraw o odszkodowanie. Jeśli ustawodawca chce inaczej, wprowadza samodzielną, odrębną definicję szkody (np. przepis art. 100 pkt 5 ustawy z 29 listopada 2000 roku Prawo atomowe).

2) Brak jest podstaw – przy wyraźnym i niebudzącym wątpliwości na gruncie językowym brzmieniu przepisów – dla sięgnięcia do wykładni systemowej i aksjologicznej (zob. M. Zieliński, Wykładnia prawa. Zasady, reguły, wskazówki, Warszawa 2012, s. 338). Nawet gdyby uznać to za dopuszczalne, nie ma w ocenie sądu orzekającego w niniejszej sprawie żadnych podstaw aksjologicznych, by pojęcie „szkody” i wysokość odszkodowania były inaczej ustalane na gruncie odpowiedzialności cywilnej za wypadki komunikacyjne (metodą kosztorysową) a inaczej w przypadku pozostałych szkód (metodą dyferencyjną). W szczególności, w przypadku uszkodzenia pojazdu, ustalając wysokość szkody, należy zawsze odnosić się do ekonomicznego następstwa tego zdarzenia, a zatem do zmiany w aktywach poszkodowanego. Bezpośrednią konsekwencją uszkodzenia pojazdu jest natomiast spadek jego wartości (M. W., Problemy w likwidacji szkody w pojeździe z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, Wiadomości Ubezpieczeniowe (...), s. 82). Następnie szkoda może ulegać zmianie, o czym szerzej w dalszej części uzasadnienia. Jednak w momencie, w którym szkoda ogranicza się do ubytku wartości pojazdu, nie ma podstaw aksjologicznych do ustalania odszkodowania w wysokości hipotetycznych kosztów jego naprawy. Podstawy takie nie istnieją również po dokonaniu rzeczywistej naprawy ani w żadnym innym momencie. Naprawienie szkody obejmuje bowiem straty, jakie poszkodowany poniósł.

3) Argument, zgodnie z którym stosowanie metody kosztorysowej może być korzystne dla poszkodowanych nie jest wystarczający do uznania, że ustawodawca wprowadził – i do tego w sposób niewyraźny normatywnie – dodatkowy sposób ustalania wartości szkody i wysokości odszkodowania w postaci określenia hipotetycznych kosztów naprawy. Bez odpowiedzi pozostaje zarazem pytanie, dlaczego poszkodowani w szkodach komunikacyjnych mieliby być w lepszej sytuacji od ogółu poszkodowanych.

4) W doktrynie zwraca się również uwagę na kwestię „zarabiania na szkodzie” (M. S., Stosowanie tzw. metody kosztorysowej przy ustalaniu wysokości odszkodowania z ubezpieczenia OC za szkodę na mieniu, MoP (...), s. 591 i powołana tam literatura). Omawianie szerzej tych kwestii w niniejszym uzasadnieniu sąd uznał za zbędne, dysponując na gruncie ustalonego stanu faktycznego samodzielnym przykładem. Sąd przyjął jako celowe jedynie podjęcie próby uchwycenia samego sedna poruszanych zagadnień, rezygnując z prezentowania nadmiaru kazuistyki. Jednakże sąd zapoznał się z podawanymi w literaturze i znanymi z orzecznictwa przykładami.

Podsumowując, metoda kosztorysowa ustalenia hipotetycznych kosztów naprawy pojazdu nie stanowi w istocie i nie może stanowić sposobu określenia odpowiedniej sumy w rozumieniu przepisu art. 363 § 1 zdanie 1 k.c., a jest nieznanym ustawie sposobem naprawienia szkody przyszłej, która nie musi przy tym wystąpić. Sąd orzekający w niniejszej sprawie nie aprobeje wobec tego prób wprowadzenia tego nieznanego ustawie sposobu naprawienia szkody przyszłej w znane kodeksowi cywilnemu sposoby naprawienia szkody już doznanej – z uwagi na brak ku temu logicznych i juredycznych podstaw, przy jednoczesnym spostrzeżeniu, że sądy nie tworzą prawa, a je stosują.

W doktrynie wskazano, że zaakceptowanie stanowiska, zgodnie z którym odszkodowania pieniężnego obliczonego metodą kosztorysową nie można uznać ani za restytucję naturalną, ani za odpowiednią sumę pieniężną jest „trudne” z dwóch powodów. Po pierwsze, z pragmatycznego punktu widzenia całkowite odrzucenie dominującej praktyki prowadziłoby do sytuacji, w której jakiegokolwiek dalsze wnioski musiałyby być zupełnie od niej oderwane i mogłyby mieć wartość wyłącznie teoretyczną, z niewielką nadzieją na zmianę istniejącego stanu rzeczy. Po drugie, wniosek o niemożliwości korzystania z wymienionej metody budzi wątpliwości z celowościowego punktu widzenia, zwłaszcza w stosunkach z ubezpieczycielem. Jego przyjęcie oznaczałoby, że poszkodowany może dochodzić od sprawcy naprawienia szkody w którymkolwiek z dwóch sposobów przewidzianych w art. 363 § 1 k.c., podczas gdy w stosunku do ubezpieczyciela uprawnienia poszkodowanego ograniczałyby się jedynie do możliwości żądania zapłaty sumy pieniężnej określonej metodą dyferencyjną. Godziłoby to w interesy zarówno poszkodowanego, jak i samego

ubezpieczonego, gdyż poszkodowany, pozbawiony możliwości żądania zapłaty kosztów hipotetycznej restytucji od ubezpieczyciela, byłby bardziej skłonny do żądania przywrócenia stanu poprzedniego wprost od ubezpieczonego, nie zadowolając się zapłatą sumy pieniężnej wyliczonej zgodnie z metodą dyferencyjną (M. Krajewski, Szkada na mieniu wynikająca z wypadków komunikacyjnych, Instytut Wymiaru Sprawiedliwości, Warszawa 2017, s. 43). W konkluzji stwierdza się, że uzasadnieniem dla stosowania metody kosztorysowej – ale jedynie w sytuacji, w której za szkodę odpowiada ubezpieczyciel – jest uznanie przepisu art. 822 § 1 k.c. za przepis modyfikujący art. 363 § 1 k.c. w przedstawiony już w niniejszym uzasadnieniu sposób (M. Krajewski, Szkada na mieniu wynikająca z wypadków komunikacyjnych, Instytut Wymiaru Sprawiedliwości, Warszawa 2017, s. 43-44).

Zaprezentowanego stanowiska nie można jednak w ocenie sądu podzielić.

Zaczynając od ostatniej kwestii, pogląd ten jest nietrafny z przedstawionych już względów, dla których nie można uznać, że przepis art. 822 § 1 k.c. modyfikuje w podnoszony sposób przepis art. 363 § 1 zdanie 1 k.c. Co więcej jednak, nie sposób jest uznać, że rozmiar szkody zależy od tego, kto jest obowiązany do jej naprawienia – sprawca czy ubezpieczyciel (szkada ma bez wątpienia charakter w tym sensie obiektywny). Byłby to skutek wynikający z przedstawionego poglądu, nie do pogodzenia z obowiązującymi przepisami prawa. Ponadto nic nie stoi na przeszkodzie, aby po uzyskaniu odszkodowania wyliczonego metodą dyferencyjną, poszkodowany naprawił pojazd i domagał się następnie wyrównania różnicy między już wypłaconym odszkodowaniem a poniesionym kosztem naprawy. O tym zaś, że świadczenie ubezpieczyciela ma charakter pieniężny (a poszkodowany nie może się od niego domagać restytucji naturalnej) postanowił ustawodawca, przy czym znajduje to uzasadnienie w samym charakterze działalności ubezpieczeniowej.

Jeśli natomiast chodzi o przedstawione racje pragmatyczne, należy wskazać, że nie mogą one być przeważające, mając na uwadze w szczególności zasady niezależności sądów i niezawisłości sędziów, a także ogólne założenie, że sądy mają wydawać wyroki zgodne z prawem. Sąd ma przy tym zastrzeżenie do określenia owych racji jako „pragmatycznych”. Przyjęcie, że należy podzielać dany pogląd, bo jest on powszechnie przedstawiany, mimo że jest błędny, nie tyle jest założeniem pragmatycznym, ile zbliża się do oportunistyki i konformizmu. Jednocześnie, trzymanie się utartych poglądów, mimo uznania ich za błędne wykluczałoby wszelki postęp, co znajduje odniesienie do każdej dziedziny życia, w tym do sfery prawnej. W ocenie sądu orzekającego w niniejszej sprawie, orzekanie, w tym w przedmiocie spraw o istotnym znaczeniu społecznym, powinno być wolne od automatyzmu.

Odnosząc się do racji aksjologicznych, jak już wskazano, w ocenie sądu brak jest podstaw do sięgnięcia po wykładnię funkcjonalną. Jednak w celu przedstawienia pełnego obrazu motywów, którymi kierował się tutejszy sąd, poczynione zostaną odniesienia i do tej kwestii.

Sąd, nie posiadając wiedzy specjalnej z zakresu socjologii, nie podziela prognozy, jakoby w sytuacji przyjęcia metody dyferencyjnej, poszkodowany miał być bardziej skłonny do żądania przywrócenia stanu poprzedniego wprost od ubezpieczonego, nie zadowolając się zapłatą sumy pieniężnej wyliczonej zgodnie z metodą dyferencyjną; podobnie jakichkolwiek innych prognoz dotyczących zachowań ludzi w przyszłości pod wpływem zmiany praktyki orzeczniczej. Są to kwestie przyszłe i niepewne, zależne przy tym od wielu niedających się w chwili obecnej zidentyfikować czynników, o czym z kolei przekonują zasady wiedzy powszechnej i doświadczenia życiowego. Truizmem jest bowiem powiedzenie, że społeczeństwo funkcjonuje na tyle złożonej rzeczywistości prawnej, społecznej i ekonomicznej, że wszelkie prognozy powinny być poparte rzetelną analizą i wolne od uproszczeń. Zasadne jest natomiast zauważenie, że „rynek” zawsze reaguje na zmiany praktyki orzeczniczej w istotnych dla społeczeństwa kwestiach, lecz nie obawy o te reakcje powinny być motywem wydawania określonej treści rozstrzygnięć przez sąd. Kwestia określenia skutków społecznych danych norm prawnych jest domeną ustawodawcy. Zadaniem sądu jest natomiast prawidłowe odczytanie już istniejących norm, których skutki ustawodawca – jak należy przyjąć – przewidział i określił, konstruując je. Rola sądu sprowadza się więc do wydania rozstrzygnięcia zgodnego z prawem, nie zaś do uchylania się od wydania takiego rozstrzygnięcia pod wpływem prognoz czy też obaw o przyszłe i niepewne zachowania społeczne. Na zjawiska socjologiczne wynikające z funkcjonowania określonej treści przepisów powinien natomiast reagować ustawodawca.

Dla uzasadnienia stosowania metody kosztorysowej jako zasady przy ocenie wysokości odszkodowania w przypadku szkody komunikacyjnej powołuje się argument, zgodnie z którym poszkodowany, który naprawił pojazd nie może być w gorszej sytuacji od poszkodowanego, który naprawy nie dokonał. W pełni podzielając ten pogląd, należy podkreślić, że poszkodowanemu, który naprawił pojazd należy się pełny zwrot kosztów tej naprawy, jeśli przywróciła ona stan poprzedni. Gdy nie doszło do przywrócenia stanu poprzedniego, może on zasadnie żądać zarówno zwrotu niezbędnych, celowych i ekonomicznie uzasadnionych kosztów naprawy, jak i wyrównania różnicy między wartością pojazdu sprzed zdarzenia i po dokonanej naprawie. Porównanie bowiem stanu majątku sprzed zdarzenia szkodzącego i po naprawie skutkuje przyjęciem, że szkodą jest zarówno kwota środków wydatkowanych na naprawę, jak i owa różnica wartości pojazdu (uchwała Sądu Najwyższego z 12 października 2001 roku, III CZP 57/01). Jeśli natomiast do naprawy w ogóle nie doszło, szkodą jest różnica między wartością pojazdu przed i po zdarzeniu szkodzącym. Nie sposób w tej sytuacji mówić o odmiennym położeniu prawnym poszkodowanych w różnych konfiguracjach, gdyż w każdym przypadku szkodą każdego z nich jest uszczerbek w prawnie chronionych dobrach majątkowych wyrażający się w różnicy między stanem tych dóbr, jaki istniał i jaki następnie mógłby istnieć w ramach normalnej kolei rzeczy a stanem jaki powstał na skutek zdarzenia wywołującego zmianę polegającą na uszczuplaniu aktywów lub zwiększeniu pasywów.

Problem dotyczący lepszej sytuacji osoby, która nie naprawiła pojazdu w stosunku do tej, która dokonała naprawy objawia się w pełni jedynie w przypadku stosowania metody kosztorysowej, a nie występuje na gruncie metody dyferencyjnej. Gdy osoba, która nie dokonała naprawy może domagać się hipotetycznych kosztów jej dokonania, zaś osoba, która dokonała naprawy jedynie tych kosztów, które już poniosła, w rzeczy samej jest to rażąco niesprawiedliwe (hipotetyczne koszty naprawy są bowiem z reguły znacznie wyższe od kosztów napraw faktycznie dokonywanych przez poszkodowanych). To spostrzeżenie doprowadziło zresztą judykaturę do konstatacji, że dokonanie naprawy nie ma żadnego znaczenia dla ustalenia wysokości odszkodowania i tylko przy takim założeniu można było utrzymać w porządku prawnym stosowanie metody kosztorysowej jako zasady, w każdym przypadku za wyjątkiem szkody całkowitej. Przedstawiona kwestia jedynie uwypukla wadliwość metody kosztorysowej jako metody ustalania wysokości odszkodowania. Przy tym nie może ująć uwagę, że rozumowanie, zgodnie z którym osoba, która dokonała naprawy może domagać się jedynie poniesionych już kosztów jest błędne. Podstawowym pytaniem powinno być bowiem, czy dokonana naprawa przywróciła stan poprzedni. Jeśli to się nie stało, osoba, która dokonała naprawy może domagać się obok jej kosztów również różnicy między wartością pojazdu przed i po zdarzeniu szkodzącym. Jest to sama istota prawidłowo przeprowadzonego rozumowania dotyczącego zagadnienia wysokości szkody i jej naprawienia. Nieznajująca normatywnego uzasadnienia metoda kosztorysowa nie jest zaś prawidłowym rozwiązaniem problemu błędnego stosowania prawa przez ubezpieczycieli, dążących do zaniżenia wysokości wypłacanych odszkodowań. Należy również zauważyć, że stosowanie metody kosztorysowej nie doprowadziło do rozwiązania problemu owego zaniżania świadczeń odszkodowawczych, o czym świadczy chociażby liczba spraw zawisłych w sądach powszechnych.

Nie sposób bagatelizować problemu nagannych praktyk spółek ubezpieczeniowych w zakresie szeroko pojętej likwidacji szkód komunikacyjnych, w tym jakości napraw bezgotówkowych (sytuacji, gdy poszkodowany pozostawia pojazd w warsztacie, nie uiszczając kosztów naprawy, które są następnie rozliczane przez warsztat z zakładem ubezpieczeń). Poszkodowany ma bowiem pełne prawo do naprawy pojazdu, a wówczas jego szkoda w postaci różnicy między wartością pojazdu przed i po zdarzeniu szkodzącym ulega przekształceniu w szkodę w postaci poniesionych kosztów tej naprawy, ewentualnie dodatkowo różnicy między wartością pojazdu przed zdarzeniem i po naprawie. Mogą jednak zdarzyć się sytuacje, w których poszkodowany nie będzie miał finansowej możliwości dokonania naprawy, mogąc uzyskać jedynie odszkodowanie w wysokości różnicy między wartością pojazdu przed i po zdarzeniu szkodzącym, które może nie wystarczyć na pełne przywrócenie stanu poprzedniego w wyniku naprawy. Istnieje również ryzyko, że ubezpieczyciel odmówi wypłaty już poniesionych kosztów naprawy czy też będzie stwarzał przeszkody dla prawidłowego rozliczenia naprawy bezgotówkowej.

Są to jednak problemy, które dotyczą w równym stopniu wszystkich poszkodowanych (w sprawach szkód komunikacyjnych występują jedynie specyficzne przejawy tych samych problemów, których źródłem jest dążenie

dłużnika do ograniczenia odpowiedzialności bądź zaniżenia świadczenia) i – jak już powiedziano – brak jest podstaw do uprzywilejowania pozycji osób pokrzywdzonych w szkodach komunikacyjnych. Każdy poszkodowany ma prawo do dochodzenia odszkodowania w pełnym zakresie. Każdy poszkodowany ma prawo naprawić uszkodzoną rzecz, przywracając ją do stanu poprzedniego, i domagać się od sprawcy szkody bądź ubezpieczyciela niezbędnych, celowych i ekonomicznie uzasadnionych kosztów tej naprawy. Wreszcie każdy poszkodowany może zasadnie oczekiwać, że odszkodowanie zostanie mu wypłacone szybko i w odpowiedniej wysokości. Żadnemu jednak poszkodowanemu – poza poszkodowanym w przypadku szkody komunikacyjnej – bez wyraźnego przepisu ustawy nie jest przyznawane odszkodowanie w wysokości hipotetycznych, nieponiesionych kosztów przyszłej naprawy, która nie musi zostać dokonana. Poza wyjątkami przewidzianymi wyraźnie przez ustawodawcę (np. art. 444 § 1 k.c.) poszkodowany nie może domagać się z góry pokrycia kosztów przyszłej części szkody – chyba że jest poszkodowanym w szkodzie komunikacyjnej. Wnikliwa i wieloaspektowa analiza orzecznictwa Sądu Najwyższego oraz sądów powszechnych, a także fachowej literatury (której jedynie reprezentatywne przykłady przywołano w niniejszym uzasadnieniu dążąc do maksymalnej możliwej jego zwięzłości) nie doprowadziła sądu do odnalezienia żadnej istotnej racji, dla której w obowiązującym porządku prawnym musiałyby być akceptowane takie rozwiązanie.

Nie jest w ocenie tutejszego sądu zasadne odniesienie się do wszystkich argumentów aksjologicznych przedstawianych dla uzasadnienia metody kosztorysowej. Wymaga natomiast podkreślenia, że sąd po zapoznaniu się z tymi argumentami nie uznaje ich za przeważające nad szczegółowo opisanymi w niniejszym uzasadnieniu przebiegiem oraz wynikami procesu wykładni przepisów dotyczących naprawienia szkody. Należy przy tym nadmienić, że sądowi znane są racje sprowadzające się do potrzeby przeciwstawienia się negatywnie ocenianym praktykom spółek ubezpieczeniowych w zakresie likwidacji szkód komunikacyjnych. Nawet jednak uznanie tej negatywnej oceny za zasadną nie może prowadzić do zaakceptowania sytuacji, w której sens i cel przepisów dotyczących szkody i jej naprawienia jest tak dalece zniekształcony, że odszkodowanie staje się źródłem wzbogacenia. Próba ograniczenia jednych nadużyć nie może bowiem otwierać drogi do innych. Należy bowiem zauważyć, że:

5) Jest powszechnie przyjęte, że zgodnie z zasadą pełnego odszkodowania, jego wartość nie może przekraczać wartości zaistniałej szkody (uchwały Sądu Najwyższego z 18 maja 2004 roku, III CZP 24/04, z 13 marca 2012 roku, III CZP 75/11, wyrok Sądu Najwyższego z 8 września 2004 roku, IV CK 672/03).

6) Nie sposób odrzucić poglądu, zgodnie z którym szkoda to uszczerbek w prawnie chronionych dobrach majątkowych wyrażający się w różnicy między stanem tych dóbr, jaki istniał i jaki następnie mógłby istnieć w ramach normalnej kolei rzeczy a stanem jaki powstał na skutek zdarzenia wywołującego zmianę polegającą na uszczuplaniu aktywów lub zwiększeniu pasywów. Jest to bowiem podstawowe założenie na gruncie prawa cywilnego.

7) Szkoda ma charakter dynamiczny. Powstaje w momencie zaistnienia konkretnego zdarzenia i wówczas wartość szkody stanowi różnica między wartością pojazdu przed tym zdarzeniem a jego wartością po nim. Następnie jednak – z samej natury rzeczywistości oraz działań podejmowanych przez poszkodowanego lub inne osoby – wartość szkody może ulegać zmianom. W sytuacji, w której poszkodowany naprawi pojazd, jego wartość przedstawia się już inaczej. Tym samym inaczej kształtuje się różnica między wartością pojazdu przed szkodą a jego aktualną – po naprawie – wartością. Jeśli pojazd przywrócono do stanu poprzedniego (jego wartość jest taka sama jak przed zdarzeniem szkodzącym), szkodą jest kwota pieniężna, jaką poszkodowany wydatkował w tym celu. Jeśli nie doszło do przywrócenia stanu poprzedniego – szkodą jest kwota wydatkowana na naprawę oraz różnica między wartością już naprawionego pojazdu a wartością pojazdu przed zdarzeniem powodującym szkodę (uchwała Sądu Najwyższego z 12 października 2001 roku, III CZP 57/01). Jeżeli natomiast poszkodowany zbył pojazd, szkodą jest różnica między uzyskaną ceną a wartością pojazdu przed zdarzeniem szkodzącym, o ile oczywiście cena nie przekraczała wartości pojazdu przed tym zdarzeniem. Ponadto po zdarzeniu szkodzącym mogą powstać dalsze elementy szkody po stronie poszkodowanego, pozostające w adekwatnym związku przyczynowym ze zdarzeniem wywołującym szkodę.

Tymczasem ustalanie odszkodowania w wysokości hipotetycznych kosztów naprawy według metody kosztorysowej jest wyraźnie sprzeczne z tymi założeniami i nadmiernie oderwane od rozumienia szkody na gruncie prawa cywilnego. W ocenie sądu konieczne i nieodzowne jest po pierwsze uczynienie metody dyferencyjnej każdorazowo punktem

wyjścia przy ocenie zasadności roszczenia powoda o naprawienie szkody; po drugie każdorazowe odnoszenie się do wartości majątku poszkodowanego przy ocenie odpowiedniości odszkodowania. To bowiem stan majątku poszkodowanego przed i po zdarzeniu wyrządzającym szkodę wyznacza „odpowiednią sumę pieniężną” w rozumieniu art. 363 § 1 k.c. Owa suma ma być bowiem bez wątpienia odpowiednia dla naprawienia szkody, zaś szkodą jest opisany już wielokrotnie w niniejszym uzasadnieniu uszczerbek w majątku poszkodowanego.

Skutkiem owego oderwania wysokości odszkodowania od przedstawionego rozumienia pojęcia „szkody” i wynikającego z przepisów sposobu jej naprawienia w przypadku stosowania metody kosztorysowej są negatywne zjawiska, nad którymi nie można w ocenie sądu przejść do porządku dziennego. Odszkodowanie w sposób wyraźny staje się bowiem źródłem wzbogacenia. Innymi słowy odszkodowanie zatracą swoją fundamentalną funkcję i cel, jakim jest doprowadzenie do wyrównania uszczerbku w majątku poszkodowanego.

Jeśli poszkodowany nie zamierza naprawiać pojazdu, jego szkodą pozostaje ubytek wartości pojazdu przed i po zdarzeniu szkodzącym. Szkada nie ulega wówczas żadnemu dalszemu przekształceniu. Jeśli poszkodowany naprawił pojazd, jego szkoda uległa przekształceniu. Wskutek naprawy zmieniła się bowiem wartość pojazdu, a przy tym poniósł koszty naprawy. Wartość szkody to różnica między stanem majątku przed zdarzeniem szkodzącym a jego stanem po dokonanej naprawie. Może dojść do sytuacji – a wystąpiła ona w niniejszej sprawie – w której poszkodowany zamiast zapłaty za naprawę, dokonał przelewu wierzytelności, przy czym nie otrzymał żadnej kwoty w związku z cesją. W takim układzie zdarzeń pojazd został naprawiony i nie będzie już naprawiany w związku z zaistniałym zdarzeniem szkodzącym. Majątek poszkodowanego przed zdarzeniem i po naprawie pojazdu ma określoną, obiektywną wartość, zaś w różnicy wyraża się wartość poniesionej przez poszkodowanego szkody. Naprawy dokonano przy użyciu części nieoryginalnych, zaś jej koszt nie przekraczał kwoty uzyskanej od ubezpieczyciela z tytułu odszkodowania przy zaniżeniu kosztów robocizny i części. Prawidłowo ustalone hipotetyczne koszty naprawy obejmują natomiast wyższe koszty robocizny oraz nowe części oryginalne. Tymczasem doszło do przelewu wierzytelności opiewającej na hipotetyczne koszty naprawy, która już nigdy nie zostanie dokonana. Jednocześnie różnica między kosztem rzeczywiście dokonanej naprawy a hipotetycznym kosztem naprawy pojazdu stała się zarobkiem spółki, która poniosła koszty naprawy zamiast poszkodowanego. Skoro natomiast poszkodowany nie może wzbogacać się na szkodzie (co jest oczywistością na gruncie obowiązującego porządku prawnego), to tym bardziej wzbogacać nie może się inny podmiot. Rozpoznając cel przepisów o naprawieniu szkody, należy wskazać, że jest nim oczywiście wyrównanie uszczerbku w dobrach majątkowych poszkodowanego. Nie da się natomiast zidentyfikować celu polegającego na umożliwieniu zarobienia na szkodzie. W sytuacji, w której naprawa pojazdu nie jest już możliwa (np. pojazd został zdyktowany albo został już naprawiony), stosowanie metody kosztorysowej jest wykluczone z prostego względu – odszkodowanie w wysokości ustalonej na jej podstawie nie służy naprawieniu szkody, a jedynie wzbogaceniu poszkodowanego bądź cesjonariusza. W ocenie tutejszego sądu, w sytuacji dokonania naprawy pojazdu, wartościami podlegającymi ustaleniu w celu oceny zasadności roszczenia odszkodowawczego są kwota wydatków poniesionych na naprawę oraz różnica między wartością pojazdu przed zdarzeniem szkodzącym i po naprawie. W przypadku zbycia pojazdu – wartość pojazdu przed zdarzeniem szkodzącym i cena zbycia.

Zastosowanie metody kosztorysowej jako zasady ustalania wysokości odszkodowania bez odstępstw (za wyjątkiem wystąpienia szkody całkowitej) jest kontestowane również w najnowszym orzecznictwie Sądu Najwyższego.

Sąd Najwyższy w wyroku z 10 czerwca 2021 roku zwrócił uwagę, że żądanie odszkodowania wyliczonego metodą kosztorysową jest wykluczone, jeżeli przywrócenie stanu poprzedniego (naprawa pojazdu) nie jest możliwe. Wskazał, że nie sposób niemożliwości tej powiązać wyłącznie z niemożliwością pierwotną, istniejącą w chwili powstania uszkodzeń pojazdu. Na tle przepisu art. 363 § 1 k.c. nie budzi wątpliwości, że roszczenie o dokonanie restytucji naturalnej jest wyłączone także w razie następczej niemożliwości przywrócenia stanu poprzedniego, gdyż w przeciwnym wypadku byłoby to roszczenie o świadczenie niemożliwe. Nieuwzględnienie następczej niemożliwości przywrócenia stanu poprzedniego pozostawałoby w sprzeczności z innym założeniem, zgodnie z którym szkoda ma charakter dynamiczny. Właśnie ta cecha szkody sprawia, że mimo przyjęcia dopuszczalności naprawienia szkody metodą kosztorysową, gdy przywrócenie stanu poprzedniego jest jeszcze możliwe, dopuszczalność tę należałoby wykluczyć w sytuacji, gdy możliwość taka odpada. Poszkodowany nie może oczekiwać, że rozmiar szkody i wysokość

należnego mu odszkodowania pozostaną zawsze na niezmiennym poziomie. Przyznając odszkodowanie, zgodnie z art. 316 § 1 k.p.c. sąd jest zawsze zobowiązany do uwzględnienia stanu rzeczy istniejącego w chwili zamknięcia rozprawy ((...) 1/21).

W wyroku z 8 grudnia 2022 roku, Sąd Najwyższy stanął na stanowisku, że obowiązek naprawienia szkody powstaje z chwilą jej wyrządzenia. Nie można jednak, w ocenie Sądu Najwyższego, podzielić zapatrywania, że obowiązek ten nie jest uzależniony od jakichkolwiek zdarzeń następczych. Przeciwnie, szkoda jest zjawiskiem dynamicznym, a wielkość roszczenia odszkodowawczego może zmieniać się w czasie, gdyż jest zależna od okoliczności, które nastąpiły po zdarzeniu szkodzącym. Roszczenie odszkodowawcze nie ulega petryfikacji i nie staje się stałym, niezmiennym składnikiem majątku poszkodowanego. Naprawienie szkody, następujące w postępowaniu sądowym, obejmuje natomiast pokrycie tego uszczerbku, który istnieje w dacie zamknięcia rozprawy. Sąd Najwyższy podniósł, że w razie wykonania naprawy samochodu szkoda nie odpowiada wydatkom, które poszkodowany musiałby ponieść w celu restytucji swego majątku (w praktyce – uszkodzonej rzeczy) do stanu, który istniałby, gdyby nie wystąpiło zdarzenie szkodzące. Wobec naprawienia pojazdu kompensacja nie mogła już nastąpić przez zapłatę równowartości hipotetycznych kosztów przywrócenia stanu poprzedniego, bo uszczerbek w tej postaci (uszkodzenia samochodu) już nie istniał, a szkoda zmieniła swą postać na wskazane wydatkowanie własnych aktywów na naprawę pojazdu i ten właśnie uszczerbek podlegał naprawieniu przez ubezpieczyciela poprzez zapłatę równowartości kwoty wyłożonej na przeprowadzenie naprawy ((...) 726/22).

Również te rozstrzygnięcia budzą jednak istotne zastrzeżenia. Przyjęcie bowiem, że zastosowanie metody kosztorysowej jest dopuszczalne do momentu naprawy bądź zbycia pojazdu („kiedy naprawienie szkody jest jeszcze możliwe”), następnie zaś należy tę metodę weryfikować – prowadzi do chaosu prawnego, a przy tym nie odpowiada na przedstawione argumenty generalnie wykluczające możliwość korzystania z metody kosztorysowej. Ich dobór, przedstawiony w niniejszym uzasadnieniu, został uczyniony według kryterium istotności dla tutejszego sądu, zaś w pozostałym zakresie należy odesłać do literatury przedmiotu oraz orzecznictwa sądów powszechnych (w szczególności wyroki Sądu Okręgowego w Poznaniu z 26 maja 2023 roku, II Ca 2163/22, z 26 kwietnia 2023 roku, II Ca 129/23). Przy akceptacji przedstawionego stanowiska Sądu Najwyższego, niewykluczona jest przy tym sytuacja, w której dla poszkodowanego bardziej opłacalne będzie nienaprawianie pojazdu, uzyskanie odszkodowania w wysokości hipotetycznych kosztów naprawy, a następnie jego zbycie. Uzyskane przysporzenia w żaden sposób nie będą zarazem przystawały do rzeczywiście (a nie tylko hipotetycznie) zaistniałej szkody, będącej uszczerbkiem w prawnie chronionych dobrach majątkowych wyrażającym się w różnicy między stanem tych dóbr, jaki istniał i jaki następnie mógłby istnieć w ramach normalnej kolei rzeczy a stanem jaki powstał na skutek zdarzenia wywołującego zmianę polegającą na uszczuplaniu aktywów lub zwiększeniu pasywów. Dlatego – i mając na uwadze wszystkie przedstawione już argumenty – w ocenie sądu orzekającego w niniejszej sprawie metodę kosztorysową należy odrzucić w całości, zaś przy ustaleniu wysokości odszkodowania stosować metodę dyferencyjną.

Końcowo, należy wskazać, że sąd orzekający w niniejszej sprawie zgadza się z poglądem, zgodnie z którym istotą orzekania sędziowskiego jest dokonywanie wykładni prawa. Odchodzenie od utartych i powszechnie przyjętych w orzecznictwie (choćby Sądu Najwyższego) wykładni prawa jest dopuszczalne. Ważne, by było należyte uzasadnienie. Jeżeli sąd przyjmuje jedną z możliwych wykładni, opierając się w szczególności na poglądach prezentowanych w doktrynie prawa cywilnego i opiera się na podstawowych zasadach prawa cywilnego, dostrzegając mankamenty dotychczas stosowanej wykładni oraz dostrzegając powolne od niej odchodzenie w pewnych wypadkach (jak na przykład w wypadku metody stosowanej do ustalenia wysokości szkody i odszkodowania w przypadku naprawy pojazdu), to można się z przyjętą wykładnią i stosowaniem prawa nie zgadzać, ale nie ma mowy o elementarnym, rażącym i oczywistym naruszeniu prawa (wyrok Sądu Okręgowego w Poznaniu z 26 maja 2023 roku, II Ca 2163/22).

Przenosząc te rozważania na grunt niniejszej sprawy, należy wskazać, że ustalono, iż poszkodowany powierzył naprawę pojazdu spółce (...). Do naprawy użyto części innych niż oryginalne. Poszkodowany nie płacił za naprawę, a jedynie przelał wierzycielność o odszkodowanie przysługującą mu wobec pozwanego. Z tytułu umowy cesji nie otrzymał żadnej kwoty. Przeciwnych faktów powód nie udowodnił, nie złożył bowiem w poczet materiału dowodowego załącznika nr 1 do umowy przelewu wraz z pozwem, ani po zeznaniach poszkodowanego. Następnie spółka (...) zbyła wierzycielność na

rzecz powódki. Nadmienić tylko należy, że wykazanie zapłaty poszkodowanemu kwoty 3.000 złotych z tytułu zawartej umowy przelewu, podanej przez pełnomocnika powoda na rozprawie, nie wpływa na ustalenia stanu faktycznego, albowiem nie zostały ustalone w sprawie faktyczne koszty przeprowadzonej naprawy pojazdu.

Na podstawie art. 509 k.c. wierzyciel może bez zgody dłużnika przenieść wierzytelność na osobę trzecią (przelew), chyba że sprzeciwiałoby się to ustawie, zastrzeżeniu umownemu albo właściwości zobowiązania. Wraz z wierzytelnością przechodzą na nabywcę wszelkie związane z nią prawa, w szczególności roszczenie o zaległe odsetki.

Warunkiem skutecznej cesji wierzytelności jest jej istnienie. Wierzytelność, aby mogła być przedmiotem przelewu, musi być zindywidualizowana poprzez dokładne określenie stosunku zobowiązaniowego, którego elementem jest zbywana wierzytelność, oznaczenie stron tego stosunku i przedmiotu świadczenia (wyrok Sądu Najwyższego z 11 maja 1999 roku, III CKN 423/98). Jednocześnie, nie budzi wątpliwości, że nikt nie może przenieść na inny podmiot więcej praw aniżeli sam posiada.

Na gruncie przedstawionych regulacji prawnych powódka mogła dochodzić wierzytelności jedynie w takim zakresie, w jakim przysługiwała ona poszkodowanemu.

Stosownie do przepisu art. 6 k.c. ciężar udowodnienia faktu spoczywa na osobie, która z faktu tego wywodzi skutki prawne (ciężar dowodu w znaczeniu materialnym). W myśl przepisu art. 232 zdanie 1 ustawy z 17 listopada 1964 roku kodeks postępowania cywilnego (dalej „k.p.c.”), strony są obowiązane wskazywać dowody dla stwierdzenia faktów, z których wywodzą skutki prawne (ciężar dowodu w znaczeniu formalnym).

Zgodnie z przedstawionym przez tutejszy sąd stanowiskiem, dla ustalenia wysokości szkody kluczowe znaczenie ma to, czy pojazd został po zdarzeniu szkodzącym naprawiony, gdyż naprawa pojazdu prowadzi do przekształcenia szkody. Wierzytelność poszkodowanego wobec pozwanego opiewała na kwotę wydatkowaną na koszty naprawy oraz – wobec tego, że naprawa nie przywróciła pojazdu do stanu sprzed szkody – na wartość różnicy między wartością pojazdu przed zdarzeniem szkodzącym oraz wartością tego pojazdu po dokonaniu naprawy. W niniejszej sprawie nie wykazano wysokości tej wierzytelności. Nie wykazano kosztów naprawy, wartości pojazdu przed szkodą ani jego wartości po naprawie. Są to tymczasem elementy podstawowe dla ustalenia wartości zaistniałej szkody i – w konsekwencji – wysokości należnego odszkodowania. Zgodnie przy tym z art. 6 k.c., ciężar dowodu w tym zakresie spoczywał na powódce.

Ani poszkodowanemu, ani – w wyniku przelewu – powódce nie przysługiwała wobec pozwanego wierzytelność o zapłatę hipotetycznych kosztów naprawy pojazdu. O fakcie, że taka zapłata byłaby nieuzasadnionym źródłem wzbogacenia, zaprzeczając istocie wierzytelności z tytułu odszkodowania, świadczy w niniejszej sprawie kilka okoliczności.

Po pierwsze w zakładzie naprawczym dokonano naprawy pojazdu poszkodowanego przy użyciu nieoryginalnych części zamiennych. Tymczasem hipotetyczne koszty naprawy, stanowiące podstawę roszczenia odszkodowawczego, obejmują części jakości O i (...). Dobitnie pokazuje to rozdzźwięk między rzeczywistością naprawienia szkody a „wirtualnością” dochodzonej wierzytelności.

Po drugie naprawa została już dokonana i poszkodowany nie będzie już naprawiał pojazdu. Hipotetyczne koszty naprawy, których domagała się powódka, nigdy więc nie staną się kosztami realnymi, rzeczywiście poniesionymi w celu przywrócenia pojazdu do stanu sprzed zdarzenia szkodzącego. Ich zapłata pokrywałaby więc nieistniejącą szkodę – taką, która nie wystąpiła i nie wystąpi. Szkodą jest bowiem – jak to już wielokrotnie podkreślano – uszczerbek w majątku poszkodowanego. Realnym uszczerbkiem poszkodowanego w niniejszej sprawie były poniesione koszty naprawy oraz ubytek wartości pojazdu po naprawie w stosunku do stanu sprzed szkody. Żaden inny uszczerbek nie powstał i w przyszłości nie powstanie, gdyż poszkodowany nie dokona już naprawy pojazdu – w związku ze zdarzeniem z 31 maja 2021 roku – przy użyciu części nowych i oryginalnych, płacąc określoną w kosztorysie stawkę za prace blacharskie, mechaniczne i lakiernicze. Co więcej, w wyniku zapłaty odszkodowania nie nastąpi żadna zmiana w majątku poszkodowanego, gdyż zbył on wierzytelność (dokonał tego przy tym nieodpłatnie). Z jednej strony dokonanie

cesji było korzystne dla poszkodowanego, gdyż nie poniósł on żadnych kosztów naprawy. Z drugiej jednak strony nie doszło i nie dojdzie do wyrównania szkody w jego majątku, gdyż otrzymał po naprawie pojazd, którego stanu poprzedniego nie przywrócono i nie otrzymał zarazem żadnej kwoty z tytułu cesji wierzytelności. Odpowiadając na pytanie, czy roszczenie powódki dotyczy w jakikolwiek sposób naprawienia szkody, sąd nie widzi innej możliwości aniżeli udzielenie odpowiedzi negatywnej. Zarówno dotychczasowa wykładnia przepisów o naprawieniu szkody, jak i konstrukcja przelewu wierzytelności zostały użyte w celu wykreowania niczym nieuzasadnionego zysku.

Po trzecie bowiem, reguły opłacalności ekonomicznej przemawiają za tym, że w zakładzie naprawczym dokonano naprawy pojazdu poszkodowanego za kwotę co najwyżej taką, jaką wypłacił pozwany z tytułu odszkodowania. Różnica między rzeczywiście poniesionymi kosztami naprawy a kosztami hipotetycznymi stanowiłaby niewątpliwie zysk powódki, który w żaden sposób nie podlegałby rozliczeniu z poszkodowanym (z uwagi na zawarcie umowy cesji i brak odmiennego porozumienia stron w tym zakresie) i w najmniejszym nawet stopniu nie wpływał na wyrównanie uszczerbku w jego majątku, a więc naprawienie szkody. Do rzeczywistego uszczerbku w majątku poszkodowanego obliczone hipotetyczne koszty naprawy w ogóle się bowiem nie odnoszą, dotycząc hipotetycznej szkody przyszłej, która nie wystąpi. Zasądzenie odszkodowania, które – z uwagi na zastosowaną metodę jego ustalenia – nie doprowadzi ani nawet nie zmierza do naprawienia zaistniałej szkody, a pokrywa wartość hipotetycznej szkody przyszłą, która nigdy nie powstanie jest zaś w ocenie sądu niedopuszczalne na gruncie obowiązującego porządku prawnego. Tak ustalone odszkodowanie nie przysługiwało poszkodowanemu, a więc powódka nie mogła go nabyć w drodze umowy cesji.

Mając na uwadze przedstawione rozważania, powódka nie mogła domagać się od pozwanego zapłaty odszkodowania w wysokości ustalonej na podstawie hipotetycznych kosztów naprawy pojazdu. Nie wykazała natomiast wysokości szkody rzeczywiście zaistniałej w majątku poszkodowanego w związku z zaistniałym zdarzeniem komunikacyjnym, a tym samym wysokości swojego roszczenia, wbrew spoczywającemu na niej ciężarowi dowodu. Wobec tego roszczenie, jako niewykazane co do wysokości, nie mogło zostać uwzględnione.

Odpowiadając na możliwy zarzut, że sąd nie uprzedził o odejściu od ugruntowanej praktyki orzeczniczej, a tym bardziej powódka nie zdawała sobie z tego sprawy nabywając wierzytelność, należy wskazać, że powódka przedstawiła w pozwie roszczenie, na tyle rażąco odbiegające od zasad uczciwego obrotu, że nawet w sytuacji, w której sąd utrzymałby swoje dotychczasowe stanowisko prawne, należałoby dochodzenie tego roszczenia uznać za sprzeczne ze społeczno-gospodarczym przeznaczeniem prawa i zasadami współżycia społecznego, a jako takie – za niepodlegające ochronie (art. 5 k.c.). W niniejszej sprawie brak było podstaw do szerszego rozważania tej kwestii, gdyż sąd z pełnym przekonaniem oszedł w zakresie ustalania wysokości szkody i odszkodowania od metody kosztorysowej na rzecz metody dyferencyjnej. Należy jedynie zwięźle wskazać, że strona powodowa nie może skutecznie dochodzić roszczenia jedynie z nazwy będącego roszczeniem o odszkodowanie, wykorzystując obowiązującą wykładnię przepisów do wykreowania – nieuzasadnionego na gruncie ustalonego stanu faktycznego w żaden sposób – zysku.

Z tych względów orzeczono jak w punkcie pierwszym wyroku.

O kosztach orzeczono w punkcie drugim wyroku na podstawie art. 98 § 1, 1(1) i 3 k.p.c. w zw. z art. 99 k.p.c. w zw. z art. 108 § 1 zdanie 1 k.p.c., zasądzając je od powódki jako przegrywającej sprawę w całości na rzecz pozwanego. Na koszty procesu należne pozwanemu w kwocie 4.117 złotych złożyły się opłata za czynności radcy prawnego w kwocie 3.600 złotych (§ 2 pkt 5 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności radców prawnych), uiszczona opłata skarbową od pełnomocnictwa w kwocie 17 złotych (k. 41) oraz uiszczona zaliczka na poczet kosztów dowodu z opinii biegłego sądowego w kwocie 500 złotych.

W punkcie trzecim wyroku orzeczono o nieuiszczonych kosztach Skarbu Państwa na podstawie art. 83 ust. 2 w zw. z art. 113 ust. 1 ustawy z 28 lipca 2005 roku o kosztach sądowych w sprawach cywilnych w zw. z art. 98 § 1 k.p.c. Zgodnie z przedstawionymi przepisami należało je zasądzić od powódki jako przegrywającej sprawę w całości. Wskazane koszty Skarbu Państwa obejmowały wypłacone biegłemu sądowemu wynagrodzenie za sporządzenie opinii, które nie znalazło pokrycia w uiszczonych przez strony zaliczkach (k. 145-154). Suma wynagrodzenia i wydatków biegłego wynosiła bowiem 1.745 złotych, zaś pokrycie w zaliczkach znajdowała jedynie kwota 1.700 złotych.