

INSTYTUT WYMIARU SPRAWIEDLIWOŚCI

dr hab. Roman Trzaskowski, prof. IWS

dr Witold Borysiak

***Dochodzenie roszczeń o naprawienie szkody w postaci
kosztów najmu pojazdu zastępczego w ramach
ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych
(perspektywa prawnoporównawcza)***

Warszawa 2016

Spis treści

I. Wykaz skrótów	1
1. Kodeksy państw obcych.....	1
2. Organy i instytucje.....	1
3. Publikatory	1
4. Inne skróty (niestosowane powszechnie).....	2
5. Skróty literatury oraz orzecznictwa. Założenia	2
II. Wprowadzenie.....	5
1. Uwagi ogólne	5
2. Założenia badań prawnoporównawczych	5
2.1. <i>Uwagi wprowadzające</i>	5
2.2. <i>Uzasadnienie wyboru systemów prawnych podlegających szerszemu przedstawieniu</i>	6
III. Uwagi prawnoporównawcze	8
1. Niemcy.....	8
1.1. <i>Uwagi wprowadzające</i>	8
1.2. <i>Naprawienie szkody w postaci poniesionych kosztów najmu pojazdu zastępczego</i>	8
1.3. <i>Naprawienie samodzielnej szkody w postaci braku możliwości korzystania z własnego pojazdu</i>	16
2. Austria.....	24
3. Szwajcaria.....	28
4. Francja.....	34
5. Systemy prawne <i>common law</i>	38
5.1. <i>Prawo angielskie</i>	38
5.2. <i>Prawo amerykańskie</i>	41
5.3. <i>Prawo irlandzkie</i>	42
6. Inne systemy prawne	42

6.1. Uwagi wprowadzające.....	42
6.2. Prawo belgijskie.....	42
6.3. Prawo holenderskie.....	46
6.4. Prawo włoskie.....	47
6.5. Inne kraje.....	49
7. Rozwiązania PECL i DCFR.....	51
8. Podsumowanie	52
VII. Literatura	54

I. Wykaz skrótów

1. Kodeksy państw obcych

ABGB – Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch für die gesammten deutschen Erbländer der Oesterreichischen Monarchie z 1 czerwca 1811 r. [Austria]

BGB – Bürgerliches Gesetzbuch z 18 sierpnia 1896 r. [Niemcy]

KN – Code Civil z 21 marca 1804 r. [Francja]

OR – Bundesgesetz betreffend die Ergänzung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (Fünfter Teil: Obligationenrecht) z 30 marca 1911 r. [Szwajcaria]

ZGB – Schweizerisches Zivilgesetzbuch z 10 grudnia 1907 r. [Szwajcaria]

2. Organy i instytucje

BGH – Bundesgerichtshof [Niemcy]

Cour de Cass. – Cour de Cassation [Francja]

LG – Landesgericht [Niemcy]

OGH – Oberster Gerichtshof [Austria]

OLG – Oberlandesgericht [Niemcy]

SA – Sąd Apelacyjny

SN – Sąd Najwyższy

TFS – Tribunal Fédéral Suisse [Szwajcaria]

3. Publikatory

AcP – „Archiv für die Civilistische Praxis” [Niemcy]

All E.R. – „All England Law Reports” [Wielka Brytania]

BGBI. – „Bundesgesetzblatt” [Niemcy, Austria]

BGE – „Entscheidungen des Schweizerischen Bundesgerichts” [Szwajcaria]

BGHZ – „Entscheidungen des Bundesgerichtshof in Zivilsachen” [Niemcy]

Ch. – „Law Reports, Chancery” [Wielka Brytania]

Dalloz – „Recueil Dalloz” [Francja]

Dz.U. – Dziennik Ustaw

JBI – „Juristische Blätter” [Austria]

NJW – „Neue Juristische Wochenschrift” [Niemcy]

ÖJZ – „Österreichische Juristenzeitung” [Austria]

RGBl. – „Reichsgesetzblatt” [Niemcy, Austria]

UKHL – „United Kingdom House of Lords” [Wielka Brytania]

WLR – „Weekly Law Reports” [Wielka Brytania]

4. Inne skróty (niestosowane powszechnie)

nb – numer brzegowy

niepubl. – niepublikowany

5. Skróty literatury oraz orzecznictwa. Założenia

Wszystkie wykorzystane w pracy materiały cytowane są przez podanie autora oraz pełnych danych bibliograficznych. Pełna alfabetycznie uszeregowana bibliografia znajduje się na końcu pracy.

W wypadku wielości odniesień bibliograficznych w przypisach najpierw cytowane są artykuły lub glosy w kolejności ich publikacji, potem prace o charakterze podręcznikowym, a następnie komentarze. Odstępstwa od wskazanych zasad są nieliczne i uzasadnione specjalnymi względami, które sprawiły, że autorzy uznali w danej sytuacji takie odstępstwo za konieczne.

Orzeczenia austriackiego OGH podane są w wersji ograniczonej do daty wydania orzeczenia oraz sygnatury. Jeżeli nic odmiennego nie jest wskazane w odnośniku bibliograficznym, orzeczenia te są cytowane za bazą orzecznictwa dostępną na: www.ris.bka.gv.at, dział Judikatur/Justiz. Orzeczenia francuskiego *Cour de Cassation* podane są w wersji ograniczonej do daty wydania orzeczenia oraz sygnatury. Jeżeli nic odmiennego nie jest wskazane w odnośniku bibliograficznym, orzeczenia te są cytowane za bazą orzecznictwa dostępną na: www.legifrance.gouv.fr, dział jurisprudence judiciaire. Dane bibliograficzne orzeczeń innych trybunałów oraz sądów zagranicznych są podane w wersji pełnej.

II. Wprowadzenie

1. Uwagi ogólne

Zagadnienie zakresu dochodzenia roszczeń o naprawienie szkody w postaci kosztów najmu pojazdu zastępczego w ramach ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych jest od dawna znane, żywo dyskutowane i dość dobrze rozpoznane w obcych porządkach prawnych. Ich uniwersalny charakter – zwłaszcza w aspekcie funkcjonalnym i ekonomicznym – sprawia, że zaprezentowanie tego dorobku wydaje się być nie tylko użyteczne, ale też inspirujące dla rozważań dotyczących prawa polskiego. Jest tak tym bardziej, że wielu przedstawicieli doktryny polskiej (A. Szpunar, S. Sołtyśński, E. Kowalewski, K. Ludwichowska-Redo) czerpie swe inspiracje właśnie z uwag prawnoporównawczych. Podobnie są one punktem wyjścia do rozważań prawnoporównawczych dotyczących prawa polskiego¹.

2. Założenia badań prawnoporównawczych

2.1. Uwagi wprowadzające

W badaniu starano się opisać porządki prawne krajów należących do Unii Europejskiej, uwzględniając przy tym nie tylko kraje, których rozwiązania prawne miały największy wpływ na prawo polskie (prawo niemieckie, francuskie i austriackie), lecz także kraje o ugruntowanej tradycji prawnej systemu *civil law* – zarówno tzw. kręgu romańskiego, jak i tzw. kręgu germańskiego (prawo szwajcarskie, holenderskie, czy włoskie). Ze względu na znaczenie tych porządków dla niniejszych badań prawnoporównawczych całkowite pominięcie tych systemów nie byłoby bowiem wskazane. Pokróćce wskazane zostaną również rozwiązania przyjmowane w innych systemach prawnych.

¹ Por. K. Ludwichowska-Redo, *Grundfragen des Schadenersatzrechts aus polnischer Sicht*, [w:] *Grundfragen des Schadenersatzrechts aus rechtsvergleichender Sicht*, red. H. Koziol, Wien 2014, s. 220-221.

Pokrótce zostaną również omówione rozwiązania znane systemowi prawnemu *common law* (przede wszystkim prawu angielskiemu). Rozwiązania tego porządku prawnego nie mogą być bowiem wprost przeniesione do ustawodawstwa polskiego, ale w pewnych sytuacjach mogą być traktowane jako cenne źródło inspiracji. Ich pominięcie zubożyłoby także ostateczny wynik pracy. Tym niemniej do minimum zostaną ograniczenia rozważania dotyczące prawa amerykańskiego, ze względu na specyfikę tego systemu prawnego – braku szczegółowych rozwiązań na szczeblu federalnym oraz kształtowanie rozwiązań w tym zakresie przez judykaturę poszczególnych stanów.

Dodatkowo omówione zostaną uwagi wynikające z Zasad Europejskiego Prawa Umów (PECL) i DCFR. Te ostatnie rozwiązania zostaną omówione z zastrzeżeniem, że nie są one nigdzie prawem obowiązującym, a jedynie tworem grup roboczych pracujących w ponadnarodowym wymiarze, a więc rozwiązania te w rzeczywistości nigdy nie mogły sprawdzić się na płaszczyźnie praktycznej.

Poszczególne kodeksy cytowane są w ich oryginale lub w tłumaczeniu na język niemiecki albo angielski. Niektóre systemy prawne posiadają bowiem już także tłumaczenia mające charakter oficjalny.

2.2. Uzasadnienie wyboru systemów prawnych podlegających szerszemu przedstawieniu

Ze względu na cel badania akcenty w ramach analizy prawnoporównawczej nie powinny być jednak rozłożone równo. Na szczególną uwagę zasługują te systemy prawne, których wpływ na kształt prawa polskiego w zakresie odpowiedzialności odszkodowawczej był największy i które wykazują wystarczające podobieństwo w zakresie podstawowych założeń dotyczących pojęcia szkody i zakresu jej naprawienia w ramach odpowiedzialności deliktowej. Dotyczy to przede wszystkim prawa niemieckiego z jego ogromnym i zarazem oryginalnym dorobkiem orzeczniczym i doktrynalnym w omawianej kwestii, a także prawa austriackiego i szwajcarskiego. Mniejsze znaczenie ma tu prawo francuskie, ponieważ we Francji orzecznictwo cieszy się znaczenie większą swobodą w zakresie ustalania szkody

i określenia sposobu jej naprawienia², a zakresem kompensacji objęta jest co do zasady zarówno szkoda majątkowa i niemajątkowa³. Mniejsze znaczenie mają także, ze względu na istotne różnice systemowe, porządki prawne *common law*. Podkreślić należy ponadto, że w wielu innych systemach prawnych omawiane zagadnienia nie są jeszcze w pełni usystematyzowane a poglądy ukształtowane.

W niniejszym opracowaniu rozdział II oraz rozdział III pkt 1-3 oraz 7 opracowane zostały we współautorstwie W. Borysiaka oraz R. Trzaskowskiego. Autorzy – dla celów sprawozdawczości naukowej – oceniają swój wkład we wskazanych częściach po połowie, poza rozdziałem III pkt 1 (dot. prawa niemieckiego), w którym wkład R. Trzaskowskiego wynosi 2/3, a W. Borysiaka 1/3. Pozostałe części opracowania są autorstwa W. Borysiaka.

² Por. A. Bénabent, *Droit civil. Les Obligations*, Paris 2010, s. 503-504; G. Viney, P. Jourdain, S. Carval, *Traité de droit civil. Les conditions de la responsabilité*, Paris 2013, s. 21.

³ Por. za wielu C. van Dam, *European tort law*, Oxford 2013, s. 354.

III. Uwagi prawnoporównawcze

1. Niemcy

1.1. Uwagi wprowadzające

Prawo niemieckie zapewnia daleko idącą ochronę interesów osoby poszkodowanej uszkodzeniem albo zniszczeniem pojazdu⁴, co – jak się niekiedy wskazuje – może mieć pewien związek ze znaczeniem przemysłu motoryzacyjnego w Niemczech⁵. Ochrona ta może być uznana za jedną z najszerzych w Europie. Podkreśla się, że w praktyce naprawienie szkody wynikającej z uszkodzenia lub zniszczenia pojazdu jest jednym z najważniejszych obszarów całego prawa czynów niedozwolonych⁶.

1.2. Naprawienie szkody w postaci poniesionych kosztów najmu pojazdu zastępczego

W orzecznictwie i doktrynie prawa niemieckiego od dawna⁷ przyjmuje się, że właściciel uszkodzonego albo zniszczonego pojazdu może co do zasady żądać na podstawie § 249 ust. 2, zd. 1 BGB⁸ naprawienia szkody odpowiadającej

⁴ Zob. też A. Szpunar, *Utrata możliwości korzystania z rzeczy*, Rejent 1998, nr 10, s. 13-15.

⁵ I. Schwenzer, *Schweizerisches Obligationenrecht. Allgemeiner Teil*, Bern 2009, s. 80.

⁶ G. Schiemann, [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen. Buch 2, Recht der Schuldverhältnisse; §§ 249-254 (Schadenersatz)*, Berlin 2005, s. 201, § 251, nb 32.

⁷ Co do dawniejszego orzecznictwa i doktryny prawa niemieckiego zob. też S. Sołtysiński, *Odpowiedzialność PZU w ramach obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych OC za szkody powstałe w następstwie niemożliwości korzystania z pojazdu przez poszkodowanego*, [w:] A. Wąsiewicz (red.), *Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne w PRL*, Poznań 1979, s. 134-136. Uwagi prawnoporównawcze dotyczące prawa niemieckiego przedstawiają także w literaturze polskiej P. Jaworek, *Utrata możliwości korzystania z rzeczy jako źródło szkody*, Przegląd Prawniczy UW 2006, nr 2, s. 71 i n. oraz K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe*, Toruń 2008, s. 35-36.

⁸ Zgodnie z tym przepisem, jeżeli ze względu na pokrzywdzenie osoby albo uszkodzenie rzeczy należy się odszkodowanie, wierzyciel może żądać zamiast przywrócenia stanu, który by istniał, gdyby nie wystąpiła okoliczność zobowiązująca do odszkodowania, potrzebnej do tego kwoty pieniędzy.

poniesionym kosztom⁹ najmu pojazdu zastępczego na czas naprawy uszkodzonego pojazdu albo czas potrzebny do nabycia innego pojazdu¹⁰ (jest to kwalifikowane jako przypadek restytucji naturalnej¹¹), niezależnie od tego, czy uszkodzony (zniszczony) pojazd był wykorzystywany do celów gospodarczych czy też osobistych¹². Podkreśla się nawet, że niewynajęcie pojazdu zastępczego przez osobę zajmującą się prowadzeniem działalności gospodarczej (co prowadzi może do zwiększenia istniejącej po jej stronie szkody majątkowej w postaci utraconych korzyści) może być uznane za przyczynienie się wierzyciela do szkody w rozumieniu § 254 BGB¹³.

Przyjmowane są jednak w omawianym zakresie pewne wyłączenia i ograniczenia. Przede wszystkim, roszczenie takie w ogóle nie przysługuje, jeżeli poszkodowany dysponował innym samochodem¹⁴, a także wtedy, gdy nie korzystał z uszkodzonego (zniszczonego) samochodu¹⁵ albo powinien sobie poradzić w inny sposób, co dotyczy np. sytuacji, w których uszkodzony samochód byłby wykorzystywany do rzadkich przejazdów, które bez znaczniejszych niedogodności mogą być

⁹ Niekiedy jedynie podkreśla się, że musi jednak chodzić o koszty „rzeczywiście poniesione” – por. W. Fikentscher, *Schuldrecht*, Berlin-New York 1997, s. 341, nb 550.

¹⁰ H. Becker, K. E. Böhme, *Kraftverkehrs-Haftpflicht-Schäden*, Heidelberg 2009, s. 190; K. Rohde, *Haftung und Kompensation bei Straßenverkehrsunfällen*, Tübingen 2010, s. 246; W. Fikentscher, *Schuldrecht*, Berlin-New York 1997, s. 341, nb 550; P. v. Schlechtriem, M. Schmidt-Kessel, *Schuldrecht. Allgemeiner Teil*, Tübingen 2005, s. 132; H. P. Westermann, P. Bydlinski, R. Weber, *BGB-schuldrecht. Allgemeiner Teil*, Heidelberg-München-Landsberg-Berlin 2007, s. 273; H. Oetker, [w:] *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 2, Schuldrecht, Allgemeiner Teil*, München 2007, s. 404 i n.; H. Heinrichs, [w:] *Palandt Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch*, München 2008, s. 292; G. Schiemann, [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen. Buch 2, Recht der Schuldverhältnisse; §§ 249-254 (Schadenersatz)*, Berlin 2005, s. 210, § 251, nb 56; H. Oetker, [w:] *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 2, Schuldrecht, Allgemeiner Teil, §§ 241-432*, red. W. Krüger, München 2012, s. 422 i n., nb 427 i n.

¹¹ Zob. H. Heinrichs, [w:] *Palandt Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch*, München 2008, s. 290.

¹² K. Rohde, *Haftung und Kompensation bei Straßenverkehrsunfällen*, Tübingen 2010, s. 246; H. Oetker, [w:] *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 2, Schuldrecht, Allgemeiner Teil*, München 2007, s. 404-405; H. Oetker, [w:] *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 2, Schuldrecht, Allgemeiner Teil, §§ 241-432*, red. W. Krüger, München 2012, s. 422, nb 428.

¹³ D. Medicus, *Schuldrecht I. Allgemeiner Teil*, München 2002, s. 294, nb 628 i tam podana dalsza literatura.

¹⁴ H. Heinrichs, [w:] *Palandt Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch*, München 2008, s. 293. Odmienne H. Oetker, [w:] *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 2, Schuldrecht, Allgemeiner Teil*, München 2007, s. 405.

¹⁵ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz*, Tübingen 2003, s. 275. Odmienne H. Oetker, [w:] *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 2, Schuldrecht, Allgemeiner Teil*, München 2007, s. 405.

zastąpione przejazdem taksówką¹⁶ (w tym zakresie należy wskazać, że zdaniem niektórych autorów dolna granica częstotliwości wykorzystania pojazdu nie da się ustalić nawet w przybliżeniu¹⁷; natomiast zdaniem innych dolna granica to ok. 20 km dziennie¹⁸).

Ponadto w literaturze i orzecznictwie wskazuje się, że można żądać tylko pokrycia kosztów, które ekonomicznie myśląca osoba, znajdująca się w sytuacji poszkodowanego, uznałaby za celowe i konieczne. Spośród różnych dostępnych możliwości wyeliminowania szkody, poszkodowany powinien wybrać tę spośród dogodnych dla niego możliwości, która jest najbardziej ekonomiczna, co w praktyce oznacza, że spośród różnych dostępnych na danym rynku lokalnym taryf najmu samochodu, powinien wybrać najkorzystniejszą¹⁹ (nie ma jednak obowiązku prowadzenia w tym zakresie „badań rynkowych”²⁰). Może też skorzystać z taksówki, ale taka możliwość skorzystania z niej musi być łatwo dostępna²¹.

Tym niemniej, mimo wskazanych wyłączeń i ograniczeń, należy podkreślić, że w razie uszkodzenia (zniszczenia) samochodu wykorzystywanego do celów osobistych możliwość żądania zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego jest w Niemczech w praktyce regułą i wiąże się także ze zwrotem wszystkich dodatkowych kosztów związanych z takim najmem²². Nie w pełni odzwierciedla tę okoliczność ogólne stwierdzenie E. Kowalewskiego dotyczące prawa niemieckiego,

¹⁶ H. Oetker, [w:] *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 2, Schuldrecht, Allgemeiner Teil*, München 2007, s. 405 (autor wskazuje, że możliwość skorzystania z taksówki musi być łatwo dostępna).

¹⁷ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz*, Tübingen 2003, s. 275.

¹⁸ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz*, Tübingen 2003, s. 275; K. Rohde, *Haftung und Kompensation bei Straßenverkehrsunfällen*, Tübingen 2010, s. 247.

¹⁹ K. Larenz, *Lehrbuch des Schuldrechts. Erster Band. Allgemeiner Teil*, München 1987, s. 496 (zauważa on, że wynajem powinien być dokonany za cenę najbardziej korzystną - *günstigen Preis*) oraz H. Becker, K. E. Böhme, *Kraftverkehrs-Haftpflicht-Schäden*, Heidelberg 2009, s. 190. Zob. też H. Oetker, [w:] *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 2, Schuldrecht, Allgemeiner Teil*, §§ 241-432, red. W. Krüger, München 2012, s. 423, nb 431.

²⁰ Zob. H. Oetker, [w:] *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 2, Schuldrecht, Allgemeiner Teil*, München 2007, s. 405.

²¹ Zob. H. Oetker, [w:] *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 2, Schuldrecht, Allgemeiner Teil*, München 2007, s. 405.

²² Zagadnienie tego co jest objęte takimi kosztami omawia szerzej G. Schiemann, [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen. Buch 2, Recht der Schuldverhältnisse; §§ 249-254 (Schadenersatz)*, Berlin 2005, s. 211, § 251, nb 58. Zob. też D. Medicus, *Schuldrecht I. Allgemeiner Teil*, München 2002, s. 294, nb 628.

że „zgodnie z orzecnictwem sądowym koszty najmu pojazdu zastępczego wchodzi w grę tylko wtedy, kiedy pojazd zastępczy był uszkodzonym rzeczywiście potrzebny, np. w celu wykonywania zawodu”²³.

Zakres odszkodowania odpowiada co do zasady faktycznie poniesionym kosztom najmu pojazdu zastępczego tego samego typu („tej samej klasy”) co uszkodzony²⁴, przy czym można żądać zwrotu tylko kosztów najmu na czas niezbędny do naprawy albo zakupu nowego pojazdu²⁵. Przykładowo granicą możliwości żądania kosztów pojazdu zastępczego jest moment zakupu nowego pojazdu, a nie jego faktycznego (spóźnionego) odebrania²⁶, albo moment rzeczywistego otrzymania nowego pojazdu przed ukończeniem naprawy poprzedniego²⁷. W bezspornych sytuacjach istnienia szkody uszkodzony nie powinien oczekiwać z naprawą albo nabyciem nowego pojazdu na zajęcie stanowiska przez ubezpieczyciela²⁸.

Warto wspomnieć, że przez długi czas orzecznictwo akceptowało bez większych zastrzeżeń żądanie pokrycia kosztów najmu, wynikających ze specjalnej, droższej (od 50 do 200%) taryfy wypadkowo-odszkodowawczej (tzw. *Unfallersatztarif*) stosowanej przez przedsiębiorców trudniących się wynajmem pojazdów, dla której charakterystyczne było to, że najem samochodu nie jest warunkowany udzieleniem

²³ E. Kowalewski, *Najem pojazdu zastępczego a odszkodowanie z tytułu wypadku komunikacyjnego*, Prawo Asekuracyjne 2010, nr 3, s. 5.

²⁴ Por. szerzej G. Schiemann, [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen. Buch 2, Recht der Schuldverhältnisse; §§ 249-254 (Schadenersatz)*, Berlin 2005, s. 213, § 251, nb 64.

²⁵ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz*, Tübingen 2003, s. 278-279; H. Heinrichs, [w:] *Palandt Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch*, München 2008, s. 292-293; H. Becker, K. E. Böhme, *Kraftverkehrs-Haftpflicht-Schäden*, Heidelberg 2009, s. 195-196. Zagadnienie te omawia szczegółowo G. Schiemann, [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen. Buch 2, Recht der Schuldverhältnisse; §§ 249-254 (Schadenersatz)*, Berlin 2005, s. 211, § 251, nb 57.

²⁶ G. Schiemann, [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen. Buch 2, Recht der Schuldverhältnisse; §§ 249-254 (Schadenersatz)*, Berlin 2005, s. 211, § 251, nb 57.

²⁷ G. Schiemann, [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen. Buch 2, Recht der Schuldverhältnisse; §§ 249-254 (Schadenersatz)*, Berlin 2005, s. 211, § 251, nb 57.

²⁸ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz*, Tübingen 2003, s. 278-279.

zabezpieczenia ani zapłatą z góry²⁹. W 2004 r. niemiecki Trybunał Federalny zastrzył jednak kryteria dotyczące zasadności zastosowania tej taryfy³⁰.

Sporne są także kryteria obliczania kosztów najmu pojazdu zastępczego wówczas, gdy wynajmującym jest osoba bliska lub przyjaciel poszkodowanego³¹. W orzecznictwie uznano nawet, że obejmuje to najem pojazdu zastępczego od współmałżonka poszkodowanego³². Niekiedy podkreśla się, że koszty te nie mogą przewyższać więcej niż 50% kosztów najmu pojazdu zastępczego na rynku³³. Rozstrzygnięcia takie są krytykowane ze wskazaniem, że nie jest możliwe określenie przez sąd czynszu najmu pojazdów w obrocie niemającym charakteru handlowego³⁴.

Brak jest sztywnej granicy co do maksymalnych kosztów najmu podlegających indemnizacji. W szczególności z orzecznictwa wynika, że granicą taką nie jest kwota potrzebna do ponownego zakupu samochodu³⁵, a w przypadku samochodów wykorzystywanych do prowadzenia działalności gospodarczej - grożące zmniejszenie dochodów³⁶ (w przypadku takich pojazdów szkoda może być określona także jako koszty utrzymania pojazdu zapasowego – tzn. podatek, koszty ubezpieczenia i ew. najmu garażu - albo utracony zysk, chyba że koszty najmu

²⁹ K. Rohde, *Haftung und Kompensation bei Straßenverkehrsunfällen*, Tübingen 2010, s. 246.

³⁰ Zob. K. Rohde, *Haftung und Kompensation bei Straßenverkehrsunfällen*, Tübingen 2010, s. 248-249; zob. też H. Becker, K. E. Böhme, *Kraftverkehrs-Haftpflicht-Schäden*, Heidelberg 2009, s. 190 i n.

³¹ Zob. wyrok BGH z 19 listopada 1974, r., VI ZR 197/73, NJW 1975, s. 255. W doktrynie por. H. Oetker, [w:] *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 2, Schuldrecht, Allgemeiner Teil*, §§ 241-432, red. W. Krüger, München 2012, s. 422, nb 428 oraz s. 425, nb 436; G. Schiemann, [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen. Buch 2, Recht der Schuldverhältnisse; §§ 249-254 (Schadenersatz)*, Berlin 2005, s. 215, § 251, nb 69.

³² Zob. wyrok BGH z 19 listopada 1974, r., VI ZR 197/73, NJW 1975, 255. W doktrynie por. G. Schiemann, [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen. Buch 2, Recht der Schuldverhältnisse; §§ 249-254 (Schadenersatz)*, Berlin 2005, s. 215, § 251, nb 69.

³³ Zob. orzeczenie LG w Mainz z 10 stycznia 1975 r., 7 O 45/74, NJW 1975, s. 1421, które przytacza G. Schiemann, [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen. Buch 2, Recht der Schuldverhältnisse; §§ 249-254 (Schadenersatz)*, Berlin 2005, s. 215, § 251, nb 69.

³⁴ G. Schiemann, [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen. Buch 2, Recht der Schuldverhältnisse; §§ 249-254 (Schadenersatz)*, Berlin 2005, s. 215, § 251, nb 69.

³⁵ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz*, Tübingen 2003, s. 275.

³⁶ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz*, Tübingen 2003, s. 275; H. Heinrichs, [w:] *Palandt Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch*, München 2008, s. 293 (w orzecznictwie za uzasadnione uznano np. koszty najmu wynoszące 283% utraconego zysku, za nieuzasadnione koszty odpowiadające 350 i 410%).

są niższe³⁷). Wskazuje się w tym zakresie, że nie można ograniczyć rozsądnych wydatków na najem pojazdu zastępczego jakimś z góry określonym limitem, gdyż utracone korzyści, które zostają określone na podstawie cen rynkowych, nie mogą być w ten sposób limitowane³⁸.

Właściciel uszkodzonego pojazdu może też żądać pokrycia wydatków, które w związku z utratą możliwości korzystania z samochodu przez czas naprawy stały się beзуżyteczne (podatki, ubezpieczenie, czynsz najmu garażu)³⁹. Jak podkreśla się w doktrynie poniesienie tych wydatków *prima facie* nie pozostaje w związku przyczynowym z wystąpieniem szkody, gdyż poszkodowany i tak musiałby je ponieść⁴⁰. Dotyczy to również sytuacji, w której nie mógłby on korzystać z pojazdu zastępczego z powodu pobytu w szpitalu⁴¹.

Z drugiej strony należy zwrócić uwagę, że koszty najmu nie podlegają pokryciu w całości, lecz są pomniejszane o zaoszczędzone przez poszkodowanego koszty eksploatacji własnego pojazdu⁴², chyba że poszkodowany najął samochód niższej klasy⁴³. Koszty te oblicza się zazwyczaj w sposób ryczałtowy różnorodnymi metodami, które biorą pod uwagę przede wszystkim typ zastępowanego pojazdu⁴⁴. Pierwotnie przyjmowano, że odpowiada to 15-20% kosztów najmu⁴⁵, a niekiedy

³⁷ H. Heinrichs, [w:] *Palandt Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch*, München 2008, s. 293.

³⁸ Por. orzeczenie BGH z 19 października 1993 r. BGHZ 1994, s. 137 i n., w którym osobą poszkodowaną był kierowca taksówki, który na czas naprawy pojazdu wynajął pojazd zastępczy. W sprawie koszt najmu pojazdu zastępczego wynosił 200% kosztów naprawy pojazdu. Orzeczenie to omawia Ch. von Bar, *The common European Law of Torts. Volume II*, Oxford 2000, s. 155.

³⁹ D. Medicus, *Schuldrecht I. Allgemeiner Teil*, München 2002, s. 294, nb 629. Zdaniem tego autora obejmuje to także wydatek w postaci odsetek od kapitału zainwestowanego w auto.

⁴⁰ Por. D. Medicus, *Schuldrecht I. Allgemeiner Teil*, München 2002, s. 295, nb 629.

⁴¹ D. Medicus, *Schuldrecht I. Allgemeiner Teil*, München 2002, s. 295, nb 629.

⁴² Zagadnienie to jest wciąż jednak uważane za sporne w orzecznictwie, por. G. Schiemann, [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen. Buch 2, Recht der Schuldverhältnisse; §§ 249-254 (Schadenersatz)*, Berlin 2005, s. 212, § 251, nb 61.

⁴³ Zob. H. Becker, K. E. Böhme, *Kraftverkehrs-Haftpflicht-Schäden*, Heidelberg 2009, s. 197; K. Rohde, *Haftung und Kompensation bei Straßenverkehrsunfällen*, Tübingen 2010, s. 250.

⁴⁴ Por. G. Schiemann, [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen. Buch 2, Recht der Schuldverhältnisse; §§ 249-254 (Schadenersatz)*, Berlin 2005, s. 212, § 251, nb 62.

⁴⁵ Tak nadal też np. R. Schulze, [w:] R. Schulze (i in.), *Bürgerliches Gesetzbuch. Handkommentar*, Baden-Baden 2009, § 249, nb 12; K. Rohde, *Haftung und Kompensation bei Straßenverkehrsunfällen*, Tübingen 2010, s. 250; H. Oetker, [w:] *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 2, Schuldrecht, Allgemeiner Teil, §§ 241-432*, red. W. Krüger, München 2012, s. 425, nb 438. Por.

stosowało się też odliczenie 10%⁴⁶. Obecnie coraz częściej postulowane jest odliczenie w wysokości 3-4%⁴⁷, zwłaszcza w wypadku sytuacji bardzo krótkiego korzystania z pojazdu zastępczego⁴⁸ albo ocenę sytuacji *ad casu*⁴⁹. Tym niemniej zgodny pogląd doktryny podkreśla, że nie istnieje w tym zakresie granica w postaci „kwoty bagatelnej” (*keine Bagatellgrenze*), która nie podlegałaby odliczeniu⁵⁰. Wydatki te obejmują przykładowo koszty koniecznych do nabycia smarów, wymiany opon, napraw, czy obowiązkowej kontroli i inspekcji pojazdu⁵¹. Do kosztów tych nie zalicza się jednak wydatków na nabycie paliwa, które uszkodzony musi i tak nabyć, aby móc poruszać się pojazdem zastępczym⁵².

Przywołane reguły o podstawowym charakterze są uzupełniane przez nad wyraz liczne reguły szczegółowe⁵³. Przykładowo przyjmuje się, że koszty najmu są uzasadnione pod względem czasowym także wtedy, gdy czas niezbędny do naprawy uległ przedłużeniu z uwagi na konieczność dłuższego oczekiwania

E. Kowalewski, *Najem pojazdu zastępczego a odszkodowanie z tytułu wypadku komunikacyjnego*, Prawo Asekuracyjne 2010, nr 3, s. 5 (autor wskazuje, że rzeczywisty koszt najmu obniża się o zaoszczędzone koszty eksploatacji pojazdu własnego (ryczałtowo ok. 20%).

⁴⁶ Dla przykładu wówczas, gdy korzystanie z samochodu było bardzo wysokie (np. powyżej 80 km dziennie) lub niskie (np. poniżej 15 km dziennie) – por. G. Schiemann, [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen. Buch 2, Recht der Schuldverhältnisse; §§ 249-254 (Schadenersatz)*, Berlin 2005, s. 212, § 251, nb 62.

⁴⁷ H. Heinrichs, [w:] *Palandt Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch*, München 2008, s. 293; zob. też H. Becker, K. E. Böhme, *Kraftverkehrs-Haftpflicht-Schäden*, Heidelberg 2009, s. 197; H. Oetker, [w:] *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 2, Schuldrecht, Allgemeiner Teil*, München 2007, s. 406 oraz G. Schiemann, [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen. Buch 2, Recht der Schuldverhältnisse; §§ 249-254 (Schadenersatz)*, Berlin 2005, s. 212, § 251, nb 62.

⁴⁸ G. Schiemann, [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen. Buch 2, Recht der Schuldverhältnisse; §§ 249-254 (Schadenersatz)*, Berlin 2005, s. 212, § 251, nb 62.

⁴⁹ H. Oetker, [w:] *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 2, Schuldrecht, Allgemeiner Teil, §§ 241-432*, red. W. Krüger, München 2012, s. 426, nb 438.

⁵⁰ Za wielu por. G. Schiemann, [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen. Buch 2, Recht der Schuldverhältnisse; §§ 249-254 (Schadenersatz)*, Berlin 2005, s. 212-213, § 251, nb 62-63.

⁵¹ G. Schiemann, [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen. Buch 2, Recht der Schuldverhältnisse; §§ 249-254 (Schadenersatz)*, Berlin 2005, s. 212, § 251, nb 61.

⁵² Zob. szerzej G. Schiemann, [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen. Buch 2, Recht der Schuldverhältnisse; §§ 249-254 (Schadenersatz)*, Berlin 2005, s. 212, § 251, nb 61.

⁵³ Omawiają je H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz*, Tübingen 2003, s. 277 i n.

na części z zagranicy⁵⁴ albo dlatego, że szkoda powstała tuż przed albo w trakcie urlopu⁵⁵. W razie przedłużania się naprawy może być jednak niekiedy uzasadnione nabycie samochodu przejściowego⁵⁶.

Wyraźnie należy jednak wskazać, że koncepcja przyjmowana w orzecznictwie nie jest wolna od wątpliwości. W doktrynie zwraca się uwagę, że omawiany pogląd doprowadził do wątpliwych konsekwencji, a w szczególności do tego, że ubezpieczyciele wydawali rocznie o 25% więcej na pokrycie kosztów najmu pojazdów zastępczych niż na zadośćuczynienie za krzywdy związane z wypadkami samochodowymi⁵⁷, a w 1999 r. koszty najmu pojazdu zastępczego stanowiły wciąż 80% sumy wydawanej na zadośćuczynienia z tytułu wypadków komunikacyjnych⁵⁸.

Pogląd ten wywołuje także wątpliwości dogmatyczne. W przypadku uszkodzenia (zniszczenia) pojazdu wykorzystywanego do celów osobistych koszty najmu służą do wyeliminowania szkody w postaci utraty możliwości korzystania z rzeczy, a więc tej samej szkody, co abstrakcyjne odszkodowanie za wartość używania pojazdu (por. uwagi dalej), są jednak trzykrotnie wyższe. Skłania to do wniosku, że koszty najmu znacznie przekraczają koszty konieczne do usunięcia szkody wskazane w § 249 ust. 2 zd. 1 BGB⁵⁹ albo stanowią nieproporcjonalny „wydatek na restytucję” z § 251 ust. 2 zd. 1 BGB, gdyż ten ostatni przepis stanowi, że jeżeli restytucja naturalna jest niemożliwa albo niewystarczająca dla zaspokojenia wierzyciela, dłużnik ma

⁵⁴ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz*, Tübingen 2003, s. 275.

⁵⁵ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz*, Tübingen 2003, s. 275.

⁵⁶ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz*, Tübingen 2003, s. 275.

⁵⁷ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz*, Tübingen 2003, s. 276. Na rozmiar kwotowy odszkodowań wypłacanych z tego tytułu przez ubezpieczycieli zwraca również uwagę G. Schiemann, [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen. Buch 2, Recht der Schuldverhältnisse; §§ 249-254 (Schadenersatz)*, Berlin 2005, s. 201, § 251, nb 32.

⁵⁸ G. Schiemann, [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen. Buch 2, Recht der Schuldverhältnisse; §§ 249-254 (Schadenersatz)*, Berlin 2005, s. 215, § 251, nb 70.

⁵⁹ Przepis ten stanowi w oryginale [o tytule: *Art und Umfang des Schadensersatzes*] w ustępie pierwszym: „*Wer zum Schadensersatz verpflichtet ist, hat den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre*”, a w ustępie drugim: „*Ist wegen Verletzung einer Person oder wegen Beschädigung einer Sache Schadensersatz zu leisten, so kann der Gläubiger statt der Herstellung den dazu erforderlichen Geldbetrag verlangen. Bei der Beschädigung einer Sache schließt der nach Satz 1 erforderliche Geldbetrag die Umsatzsteuer nur mit ein, wenn und soweit sie tatsächlich angefallen ist*”.

obowiązek naprawienia szkody w pieniądzu⁶⁰. Orzecznictwo nie dostrzega tej niekonsekwencji, ponieważ oba środki kompensacji wykształciły się niezależnie. Aby jej zaradzić, niektórzy autorzy proponują, by uznać, że zapewnienie pojazdu zastępczego stanowi regułę, a odszkodowanie w razie rezygnacji z najmu stanowi premię za oszczędność dla poszkodowanego⁶¹. Koncepcja ta nie została jednak przyjęta, w związku z czym w doktrynie wskazano, że zapewnienie wyższego odszkodowania za koszty najmu pojazdu zastępczego należy powiązać z dodatkowymi wymaganiami względem typowych przypadków, w których należy się jedynie niższe, abstrakcyjne odszkodowanie za wartość używania pojazdu. W rezultacie proponuje się, by roszczenie o pokrycie kosztów najmu uznać za uzasadnione tylko wtedy, gdy służą one wyeliminowaniu albo ograniczeniu dalszej szkody majątkowej, co jest rzadkością w przypadku pojazdów wykorzystywanych do celów osobistych (np. gdy miejscem pracy jest znacznie oddalone od miejsca zamieszkania, a brak dogodnej komunikacji publicznej)⁶².

1.3. Naprawienie samodzielnej szkody w postaci braku możliwości korzystania z własnego pojazdu

Podkreślić należy także w tym miejscu, że w orzecznictwie niemieckim od kilkudziesięciu lat przyjmuje się, że jeżeli właściciel uszkodzonego albo zniszczonego pojazdu zrezygnował z najmu pojazdu zastępczego, przysługuje mu uprawnienie do żądania odszkodowania za utratę możliwości korzystania z pojazdu⁶³ (to samo

⁶⁰ Przepis ten stanowi w oryginale [o tytule: *Schadenersatz in Geld ohne Fristsetzung*] w ustępie pierwszym: „Soweit die Herstellung nicht möglich oder zur Entschädigung des Gläubigers nicht genügend ist, hat der Ersatzpflichtige den Gläubiger in Geld zu entschädigen“, a w ustępie drugim: „Der Ersatzpflichtige kann den Gläubiger in Geld entschädigen, wenn die Herstellung nur mit unverhältnismäßigen Aufwendungen möglich ist. Die aus der Heilbehandlung eines verletzten Tieres entstandenen Aufwendungen sind nicht bereits dann unverhältnismäßig, wenn sie dessen Wert erheblich übersteigen“.

⁶¹ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz*, Tübingen 2003, s. 276.

⁶² H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz*, Tübingen 2003, s. 276.

⁶³ Zob. W. Fikentscher, *Schuldrecht*, Berlin-New York 1997, s. 341, nb 550; D. Medicus, *Schuldrecht I. Allgemeiner Teil*, München 2002, s. 296-298, nb 630 i n.; H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz*, Tübingen 2003, s. 283 i n.; D. Looschelders, *Schuldrecht. Allgemeiner Teil*, Köln-Berlin-München 2004, s. 380, nb 955; H. Brox, W-D. Walker, *Allgemeines Schuldrecht*, München 2006, s. 327-328; H. Becker, K. E. Böhme, *Kraftverkehrs-Haftpflicht-Schäden*, Heidelberg 2009, s. 198; K. Rohde, *Haftung und Kompensation bei Straßenverkehrsunfällen*, Tübingen 2010, s. 254; H. Heinrichs, [w:] *Palandt Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch*, München 2008, s. 265, 292; G. Schiemann, [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit*

dotyczy opóźnień w zwrocie albo dostarczeniu pojazdu czy też przekazaniu dokumentów samochodu⁶⁴).

Mimo poważnych wątpliwości dogmatycznych pogląd ten został ostatecznie ugruntowany orzeczeniem Wielkiego Senatu niemieckiego Trybunału Federalnego z dnia 9 lipca 1986 r.⁶⁵, w którym Trybunał przyjął, że roszczenie o odszkodowanie za utratę korzystania z „dóbr ekonomicznych o centralnym znaczeniu dla utrzymania” („*Wirtschaftsgütern von allgemeiner, zentraler Bedeutung für die Lebenshaltung*”) przysługuje także wtedy, gdy w konkretnym przypadku nie da się ustalić kwotowego obniżenia majątku zgodnie z metodą dyferencyjną⁶⁶.

W aspekcie celowościowym pogląd ten uzasadnia się, wskazując przede wszystkim, że poszkodowany, który z oszczędności, ostrożności albo ze względu na brak środków nie najmuje pojazdu, nie powinien znajdować się w gorszym położeniu niż ten, który rzecz najął⁶⁷. Zwraca się także uwagę, że pogląd ten zniechęca ubezpieczycieli do opóźnienia wypłaty należnych świadczeń⁶⁸. Nie bez znaczenia jest tu także okoliczność, że poszkodowany, który otrzymał na czas środki na najem, nie ma obowiązku wykorzystania ich w ten sposób⁶⁹.

Dogmatyczne uzasadnienie poglądu jest sporne. W orzecznictwie przyjmuje się, że podstawą indemnizacji utraty możliwości korzystania z rzeczy jest § 251 ust. 1

Einführungsgesetz und Nebengesetzen. Buch 2, Recht der Schuldverhältnisse; §§ 249-254 (Schadenersatz), Berlin 2005, s. 217 i n., § 251, nb 73 i n.

⁶⁴ H. Heinrichs, [w:] *Palandt Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch*, München 2008, s. 265.

⁶⁵ Zob. wyrok Wielkiego Senatu Niemieckiego Trybunału Federalnego z 9 lipca 1986 r., GSZ 1/86, BGHZ 98, s. 212 i n. Z dalszego orzecznictwa zob. np. wyrok BGH z 23 listopada 2004 r., VI ZR 357/03, NJW 2005, nr 5, s. 277 i n.

⁶⁶ Zob. W. Fikentscher, *Schuldrecht*, Berlin-New York 1997, s. 341, nb 550, D. Medicus, *Schuldrecht I. Allgemeiner Teil*, München 2002, s. 298, nb 632 oraz H. P. Westermann, P. Bydlinski, R. Weber, *BGB-schuldrecht. Allgemeiner Teil*, Heidelberg-München-Landsberg-Berlin 2007, s. 275.

⁶⁷ Zob. H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz*, Tübingen 2003, s. 284 (autorzy wskazują też, że poszkodowany początkowo nie ma jasności co do tego, czy będzie mógł żądać zwrotu kosztów najmu, ponieważ ubezpieczyciel potrzebuje zwykle pewnego czasu na zajęcie stanowiska albo początkowo wręcz odmawia świadczenia); H. Heinrichs, [w:] *Palandt Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch*, München 2008, s. 265; H. P. Westermann, P. Bydlinski, R. Weber, *BGB-schuldrecht. Allgemeiner Teil*, Heidelberg, München, Landsberg, Berlin 2007, s. 274; K. Rohde, *Haftung und Kompensation bei Straßenverkehrsunfällen*, Tübingen 2010, s. 256.

⁶⁸ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz*, Tübingen 2003, s. 284.

⁶⁹ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz*, Tübingen 2003, s. 284.

BGB⁷⁰. Wskazuje się też, że wartość używania może stanowić niezależną względem substancji rzeczy pozycję majątkową⁷¹. W literaturze w ten sposób tradycyjnie kwalifikowano używanie dóbr majątkowych, które jest skomercjalizowane, tzn. udostępniane za odpłatnością w obrocie⁷². W świetle tej koncepcji podlega naprawieniu także szkoda, która wynika z naruszenia dóbr niematerialnych, jeżeli mogą być one nabyte za pieniądze, co dotyczy także możliwości korzystania z samochodu, która może być uzyskana od przedsiębiorców wynajmujących samochody⁷³ (tzw. koncepcja/teoria komercjalizacji)⁷⁴. W przywołanym już uprzednio orzeczeniu Wielkiego Senatu z dnia 9 lipca 1986 r.⁷⁵ Trybunał przyjął jednak ograniczenie wskazanej powyżej teorii komercjalizacji podkreślając, że utrata korzystania z rzeczy stanowi szkodę majątkową, jeżeli poszkodowany jest zdany na stałą dostępność uszkodzonej albo zniszczonej rzeczy, tzn. korzystanie z niej odpowiada typowym potrzebom życiowym. Za taką rzecz uznano samochód, który pozwala na zaoszczędzenie czasu i wysiłku, a uzyskane w związku z tym korzyści posiadają wartość majątkową⁷⁶.

Przyjmowane w orzecznictwie uzasadnienie jest odrzucane przez część doktryny, która zwraca uwagę, że możliwość korzystania z rzeczy nie stanowi pozycji majątkowej odrębnej od substancji rzeczy, a samo pozbawienie możliwości

⁷⁰ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz*, Tübingen 2003, s. 285; K. Rohde, *Haftung und Kompensation bei Straßenverkehrsunfällen*, Tübingen 2010, s. 255. Takie właśnie uzasadnienie przytoczył niemiecki Trybunał Federalny w wyroku Wielkiego Senatu z 9 lipca 1986 r., GSZ 1/86, BGHZ 98, s. 212 i n.

⁷¹ Zob. D. Medicus, *Schuldrecht I. Allgemeiner Teil*, München 2002, s. 296, nb 630; H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz*, Tübingen 2003, s. 285; K. Rohde, *Haftung und Kompensation bei Straßenverkehrsunfällen*, Tübingen 2010, s. 256; H. P. Westermann, P. Bydlinski, R. Weber, *BGB-schuldrecht. Allgemeiner Teil*, Heidelberg, München, Landsberg, Berlin 2007, s. 273-274 (autorzy wskazują, że chodzi tu o szkodę idealną, jednakże dostrzegają, iż z drugiej strony utrata korzystania udaremnia częściowo majątkowy cel nabycia rzeczy, a kwalifikowanie korzystania z samochodu, jako dobra ekonomicznego, odpowiada realiom życiowym).

⁷² H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz*, Tübingen 2003, s. 285; K. Rohde, *Haftung und Kompensation bei Straßenverkehrsunfällen*, Tübingen 2010, s. 255.

⁷³ Zob. K. Rohde, *Haftung und Kompensation bei Straßenverkehrsunfällen*, Tübingen 2010, s. 255.

⁷⁴ G. Schiemann, [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen. Buch 2, Recht der Schuldverhältnisse; §§ 249-254 (Schadenersatz)*, Berlin 2005, s. 217 i n., § 251, nb 75 i n. Zob. też D. Medicus, *Schuldrecht I. Allgemeiner Teil*, München 2002, s. 296, nb 630 oraz H. Koziol, *Basic Questions of Tort Law from a Germanic Perspective*, Wien 2012, s. 119.

⁷⁵ Zob. wyrok Wielkiego Senatu Niemieckiego Trybunału Federalnego z 9 lipca 1986 r., GSZ 1/86, BGHZ 98, s. 212 i n.

⁷⁶ Zob. K. Rohde, *Haftung und Kompensation bei Straßenverkehrsunfällen*, Tübingen 2010, s. 255.

korzystania z rzeczy może być źródłem szkody, nie stanowi natomiast samoistnej szkody⁷⁷. Potwierdza to okoliczność, że w razie gdy uszkodzony samochód był wykorzystywany do celów zarobkowych, odszkodowanie obejmuje tylko utracony zarobek, a nie dodatkowo utratę możliwości korzystania z rzeczy⁷⁸. Wskazuje się ponadto, że przyjmowany w orzecznictwie pogląd jest trudny do uzgodnienia z § 252 BGB, który umożliwia żądanie rekompensaty konkretnych utraconych korzyści, a nie jedynie abstrakcyjnej możliwości uzyskania korzyści⁷⁹. Prowadzić może to do niesłusznego wzbogacenia „poszkodowanego” zwrotem kosztów, których faktycznie nie poniósł⁸⁰.

W doktrynie podejmowane są rozmaite próby innego uzasadnienia dominującego w orzecznictwie poglądu⁸¹. I tak np. abstrakcyjne koszty najmu, stanowiące rekompensatę za utratę możliwości korzystania z rzeczy (fikcyjne koszty najmu), kwalifikuje się niekiedy jako zbliżone do kosztów potrzebnych do przywrócenia stanu poprzedniego z § 249 ust. 2 zd. 1 BGB, co do których poszkodowany sam decyduje, czy rzeczywiście wykorzysta je w tym celu⁸². Utrata możliwości korzystania z rzeczy bywa także traktowana jako szkoda niemajątkowa, która wyjątkowo podlega naprawieniu⁸³. Jeszcze inna część doktryny dopatruje się szkody w proporcjonalnej części kosztów utrzymania uszkodzonego samochodu, która stała się bezużyteczna w okresie jego naprawy⁸⁴.

⁷⁷ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz*, Tübingen 2003, s. 285. Zob. też uwagi co do prawa niemieckiego, które czyni H. Koziol, *Basic Questions of Tort Law from a Germanic Perspective*, Wien 2012, s. 119.

⁷⁸ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz*, Tübingen 2003, s. 285.

⁷⁹ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz*, Tübingen 2003, s. 286.

⁸⁰ D. Looschelders, *Schuldrecht. Allgemeiner Teil*, Köln-Berlin-München 2004, s. 380, nb 955-956.

⁸¹ Zob. H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz*, Tübingen 2003, s. 284.

⁸² Zob. np. H. P. Westermann, P. Bydlinski, R. Weber, *BGB-schuldrecht. Allgemeiner Teil*, Heidelberg, München, Landsberg, Berlin 2007, s. 273.

⁸³ Różne poglądy w tym zakresie omawiają D. Medicus, *Schuldrecht I. Allgemeiner Teil*, München 2002, s. 296, nb 630, H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz*, Tübingen 2003, s. 286 oraz H. Koziol, *Basic Questions of Tort Law from a Germanic Perspective*, Wien 2012, s. 119-120. Zob. też P. Jaworek, *Utrata możliwości korzystania z rzeczy jako źródło szkody*, *Przeegląd Prawniczy UW* 2006, nr 2, s. 71 (autor przypisuje ten pogląd K. Larenzowi i D. Medicusowi).

⁸⁴ Zob. H. P. Westermann, P. Bydlinski, R. Weber, *BGB-schuldrecht. Allgemeiner Teil*, Heidelberg-München-Landsberg-Berlin 2007, s. 274. Zob. też P. Jaworek, *Utrata możliwości korzystania z rzeczy jako źródło szkody*, *Przeegląd Prawniczy UW* 2006, nr 2, s. 72-73.

W rezultacie niekiedy wskazuje się, że przyjmowany w orzecznictwie pogląd pod względem dogmatycznym nie da się uzasadnić i w rzeczywistości mamy tu do czynienia z prawotwórczą działalnością sądów lub prawem zwyczajowym⁸⁵.

Przyjmowana w orzecznictwie możliwość żądania odszkodowania za samą utratę możliwości korzystania z rzeczy jest ograniczona do przypadków naruszenia przedmiotu, który nie może być używany⁸⁶. Przykładowo nie będzie więc podlegać kompensacji utrata możliwości korzystania z samochodu ze względu np. na szkodę na osobie⁸⁷.

Ogólna możliwość żądania odszkodowania za samą utratę możliwości korzystania z rzeczy podlega ponadto takim samym ograniczeniom, jak możliwość żądania zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego⁸⁸: nie przysługuje zatem np. wtedy, gdy w świetle § 254 BGB (przyczynienie się do powstania szkody, naruszenie obowiązku minimalizacji szkody) poszkodowany nie ma uprawnienia do skorzystania z pojazdu zastępczego⁸⁹.

Przesłanką możliwości żądania odszkodowania jest także „odczuwalność naruszenia” (*fühlbare Beeinträchtigung*), a więc to, że poszkodowany miał wolę i możliwość korzystania z rzeczy⁹⁰. Stosowne roszczenie nie przysługuje więc wtedy,

⁸⁵ Zob. H. Heinrichs, [w:] *Palandt Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch*, München 2008, s. 265; H. P. Westermann, P. Bydlinski, R. Weber, *BGB-schuldrecht. Allgemeiner Teil*, Heidelberg, München, Landsberg, Berlin 2007, s. 274; o prawotwórczej działalności pisze też H. Oetker, [w:] *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 2, Schuldrecht, Allgemeiner Teil*, München 2007, s. 310 oraz G. Schiemann, [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen. Buch 2, Recht der Schuldverhältnisse; §§ 249-254 (Schadenersatz)*, Berlin 2005, s. 218, § 251, nb 78.

⁸⁶ H. Oetker, [w:] *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 2, Schuldrecht, Allgemeiner Teil*, München 2007, s. 311.

⁸⁷ Por. H. Oetker, [w:] *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 2, Schuldrecht, Allgemeiner Teil*, München 2007, s. 311.

⁸⁸ Zob. H. Becker, K. E. Böhme, *Kraftverkehrs-Haftpflicht-Schäden*, Heidelberg 2009, s. 198.

⁸⁹ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz*, Tübingen 2003, s. 290. Por. też G. Schiemann, [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen. Buch 2, Recht der Schuldverhältnisse; §§ 249-254 (Schadenersatz)*, Berlin 2005, s. 210, § 251, nb 56.

⁹⁰ K. Rohde, *Haftung und Kompensation bei Straßenverkehrsunfällen*, Tübingen 2010, s. 256; H. Oetker, [w:] *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 2, Schuldrecht, Allgemeiner Teil*, München 2007, s. 311; H. Heinrichs, [w:] *Palandt Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch*, München 2008, s. 265.

gdy w czasie naprawy samochód i tak nie byłby wykorzystywany⁹¹ (np. dlatego, że uprawniony jest hospitalizowany i nie używałby go małżonek)⁹², jak również wtedy, gdy poszkodowany miał dogodną możliwość korzystania z drugiego pojazdu własnego⁹³ (przejściowa możliwość korzystania z samochodu członka rodziny nie wystarczy)⁹⁴. Ponadto, roszczenie to przysługuje tylko wtedy, gdy poszkodowany faktycznie oddał samochód do naprawy⁹⁵, nie przysługuje zaś wówczas, gdy poszkodowany nadal używa samochodu i żąda wypłaty kosztów naprawy w pieniądzu⁹⁶, do czego jest uprawniony w świetle poglądów orzecznictwa i doktryny (tzw. fikcyjne koszty naprawy).

Istotne jest również, że roszczenie o wynagrodzenie abstrakcyjnej szkody w postaci utraty możliwości korzystania z rzeczy nie przysługuje w przypadku uszkodzenia (zniszczenia) pojazdu wykorzystywanego do działalności gospodarczej⁹⁷. Przyjmuje się bowiem, że utrata korzystania może być tu „odczuwalna” tylko w taki sposób, że znajdzie wyraz w szkodach gospodarczych. Odszkodowanie za tę utratę może dlatego być uzasadnione jako roszczenie o zwrot utraconego zysku, zwrot kosztów utrzymania samochodu zapasowego albo zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego⁹⁸.

Od początku przyjmowano, że wysokość odszkodowania za abstrakcyjną szkodę w postaci utraty możliwości korzystania z rzeczy nie może być równa kosztom najmu pojazdu zastępczego, ponieważ te ostatnie uwzględniają elementy, które nie mogą być wykorzystane dla obliczenia wartości korzystania z rzeczy, takie jak ogólne

⁹¹ Zob. P. v. Schlechtriem, M. Schmidt-Kessel, *Schuldrecht. Allgemeiner Teil*, Tübingen 2005, s. 133; H. Heinrichs, [w:] *Palandt Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch*, München 2008, s. 265; K. Rohde, *Haftung und Kompensation bei Straßenverkehrsunfällen*, Tübingen 2010, s. 256.

⁹² Zob. P. v. Schlechtriem, M. Schmidt-Kessel, *Schuldrecht. Allgemeiner Teil*, Tübingen 2005, s. 133; H. Heinrichs, [w:] *Palandt Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch*, München 2008, s. 265.

⁹³ H. Oetker, [w:] *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 2, Schuldrecht, Allgemeiner Teil*, München 2007, s. 313; H. Heinrichs, [w:] *Palandt Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch*, München 2008, s. 265.

⁹⁴ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz*, Tübingen 2003, s. 289; H. Heinrichs, [w:] *Palandt Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch*, München 2008, s. 266.

⁹⁵ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz*, Tübingen 2003, s. 289-290.

⁹⁶ Zob. K. Rohde, *Haftung und Kompensation bei Straßenverkehrsunfällen*, Tübingen 2010, s. 256.

⁹⁷ Zob. H. Oetker, [w:] *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 2, Schuldrecht, Allgemeiner Teil*, München 2007, s. 310.

⁹⁸ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz*, Tübingen 2003, s. 291; H. Heinrichs, [w:] *Palandt Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch*, München 2008, s. 266.

koszty działalności przedsiębiorcy wynajmującego samochody (uwzględniające ryzyka z nią związane) oraz zysk wynajmującego⁹⁹. Za uzasadnione uznaje się przeważnie żądanie w wysokości 25-30% kosztów najmu¹⁰⁰. Orzecznictwo posiłkuje się w praktyce szczegółowymi tabelami, uwzględniającymi przeciętny koszt dzienny najmu każdego typu samochodu (są one przyporządkowane do ogólniejszych grup od A do F), które publikują Sanden/Danner/Küppersbusch/Seifert/Kuhn¹⁰¹ i które nie mają urzędowego charakteru¹⁰². Koszty są tu wyliczane dla samochodów nowych, w związku z czym w przypadku samochodów starszych niż 5 lat autorzy proponują sięganie do grupy niższej o 1 stopień, a w przypadku samochodów starszych niż 10 lat – do grupy niższej o 2 stopnie¹⁰³. W przypadku bardzo starych samochodów za miarodajne uznaje się odszkodowanie odpowiadające odpowiedniej proporcji kosztów utrzymania samochodu¹⁰⁴ (podatki, ubezpieczenie, koszty najmu garażu).

Dla przykładu, dla zobrazowania tych sum, można wskazać, że są to m.in. następujące kwoty za następujące auta:

- w kategorii A: 27 Euro (np. Renault Twingo)
- w kategorii B: 29 Euro (np. Fiat Punto)
- w kategorii C: 34 Euro (np. Citroen Xsara)
- w kategorii D: 38 Euro (np. Ford Escort)
- w kategorii E: 43 Euro (np. Audi A3)

⁹⁹ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz*, Tübingen 2003, s. 293.

¹⁰⁰ H. P. Westermann, P. Bydlinski, H. Brox, W-D. Walker, *Allgemeines Schuldrecht*, München 2006, s. 355; R. Weber, *BGB-schuldrecht. Allgemeiner Teil*, Heidelberg-München-Landsberg-Berlin 2007, s. 273; H. Heinrichs, [w:] *Palandt Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch*, München 2008, s. 266; a także D. Medicus, *Schuldrecht I. Allgemeiner Teil*, München 2002, s. 297, nb 631 (autor wspomina o 30%), H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz*, Tübingen 2003, s. 293 (autorzy wspominają o 30%).

¹⁰¹ Zob. tabele dostępne na http://www.mbgü.de/nutzugsausfall/nutzungsausfall_inhalte.html

¹⁰² H. Heinrichs, [w:] *Palandt Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch*, München 2008, s. 266; zob. też H. Oetker, [w:] *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 2, Schuldrecht, Allgemeiner Teil*, München 2007, s. 313-314.

¹⁰³ H. Heinrichs, [w:] *Palandt Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch*, München 2008, s. 266. Por. jednak H. Oetker, [w:] *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 2, Schuldrecht, Allgemeiner Teil*, München 2007, s. 314 (zdaniem autora, w przypadku aut starszych niż 10 lat miarodajne są w zasadzie jedynie koszty utrzymania).

¹⁰⁴ H. Heinrichs, [w:] *Palandt Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch*, München 2008, s. 266.

- w kategorii F: 50 Euro (np. Honda Accord)
- w kategorii G: 59 Euro (np. Ford Scorpio V6)
- w kategorii H: 65 Euro (np. BMW 523i)
- w kategorii J: 79 Euro (np. Mercedes Benz E 320)
- w kategorii K: 91 Euro (np. Audi A8)
- w kategorii L: 99 Euro (np. Porsche 911)

Za dopuszczalne uznaje się żądanie zapłaty także wtedy, gdy odszkodowanie przekracza znacznie koszt zakupu samochodu¹⁰⁵.

Omówione zasady, wykształcone początkowo w odniesieniu do utraty możliwości korzystania z pojazdu, zostały w uchwale Wielkiego Senatu¹⁰⁶ rozciągnięte na wszystkie inne rzeczy, których stała dostępność jest niezbędna dla utrzymania uprawnionego¹⁰⁷. W doktrynie wskazuje się, że orzecznictwo nie jest wolne w tym zakresie „od pewnych sprzeczności”¹⁰⁸. Przykładem tego była poprzedzająca orzeczenie Wielkiego Senatu niemieckiego Trybunału Federalnego¹⁰⁹ uchwała V Senatu, w której zasadniczo zakwestionowano możliwość żądania abstrakcyjnego odszkodowania za utratę korzystania z rzeczy¹¹⁰.

¹⁰⁵ Tak wyrok Wielkiego Senatu Niemieckiego Trybunału Federalnego z 9 lipca 1986 r., GSZ 1/86, BGHZ 98, s. 212 i n. W doktrynie zob. W. Fikentscher, *Schuldrecht*, Berlin-New York 1997, s. 341, nb 550 oraz H. Heinrichs, [w:] *Palandt Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch*, München 2008, s. 266.

¹⁰⁶ Zob. wyrok Wielkiego Senatu Niemieckiego Trybunału Federalnego z 9 lipca 1986 r., GSZ 1/86, BGHZ 98, s. 212 i n.

¹⁰⁷ Zob. w tym zakresie szerzej H. Heinrichs, [w:] *Palandt Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch*, München 2008, s. 266; H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz*, Tübingen 2003, s. 291-292; por. też H. Oetker, [w:] *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 2, Schuldrecht, Allgemeiner Teil*, München 2007, s. 309 oraz H. P. Westermann, P. Bydlinski, R. Weber, *BGB-schuldrecht. Allgemeiner Teil*, Heidelberg, München, Landsberg, Berlin 2007, s. 274.

¹⁰⁸ H. P. Westermann, P. Bydlinski, R. Weber, *BGB-Schuldrecht. Allgemeiner Teil*, Heidelberg, München, Landsberg, Berlin 2007, s. 274.

¹⁰⁹ Zob. wyrok Wielkiego Senatu Niemieckiego Trybunału Federalnego z 9 lipca 1986 r., GSZ 1/86, BGHZ 98, s. 212 i n.

¹¹⁰ W orzeczeniu tym wskazano, że pozbawienie możliwości korzystania z rzeczy jest jedynie potencjalnym źródłem szkody, a nie szkodą majątkową. Ponadto wartość używania nie może być oddzielona od wartości substancji rzeczy, z którą jest nierozzerwalnie związana w obrocie. Z kolei obniżenie wartości używania prowadzi zwykle do obniżenia wartości rynkowej rzeczy, a z naprawieniem różnicy w wartości rynkowej związane jest wyrównanie zmniejszenia wartości

2. Austria

W prawie austriackim – podobnie jak w prawie niemieckim - koszty najmu równorzędnego pojazdu zastępczego uznawane są co do zasady za szkodę majątkową, podlegającą naprawieniu¹¹¹. W doktrynie wskazuje się, że wynika to z zasady restytucji naturalnej¹¹², ponieważ dzięki pojazdowi zastępczemu poszkodowany znajduje się w stanie zbliżonym do tego, który istniałby, gdyby szkoda nie wystąpiła¹¹³.

Restytucja dotyczy jedynie kosztów rzeczywistych¹¹⁴ za okres naprawy¹¹⁵ albo okres potrzebny do zakupu nowego auta¹¹⁶ (okres ten może ulec wydłużeniu, jeżeli odpowiedzialny za szkodę nie uścił na czas zaliczki¹¹⁷). Koszty te nie przysługują

używania. Sama zaś „przesłanka komercjalizacji” nie jest w rzeczywistości użyteczna dla rozgraniczenia szkód majątkowych i niemajątkowych, podobnie jak zapatrywania obrotu. Podobnie nie przekonuje wyróżniane w doktrynie rozróżnienie między codziennymi i luksusowymi dobrami. Argumentację przywołują H. P. Westermann, P. Bydlinski, R. Weber, *BGB-Schuldrecht. Allgemeiner Teil*, Heidelberg-München-Landsberg-Berlin 2007, s. 275.

¹¹¹ Tak w doktrynie H. Koziol, *Österreichisches Haftpflichtrecht, Band 1. Allgemeiner Teil*, Wien 1997, s. 45; H. Koziol, R. Welser, A. Kletečka, *Grundriss des bürgerlichen Rechts, Band II, Schuldrecht, Erbrecht*, Wien 2006, s. 305; R. Welser, B. Zöchling-Jud, *Grundriss des bürgerlichen Rechts, Band II, Schuldrecht-Allgemeiner Teil, Schuldrecht-Besonderer Teil, Erbrecht*, Wien 2015, s. 365-366; R. Reischauer, [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB*, 2. Band, Teil 2b, Wien 2004, s. 201; R. Reischauer, [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB*, 2. Band, Teil 2a, Wien 2007, s. 44-45, 66; K-H. Danzl, [w:] H. Koziol, P. Bydlinski, R. Bollenberger (red.), *Kurzkomentar zum ABGB*, Wien-New York 2010, s. 1534; zob. też w literaturze polskiej E. Kowalewski, *Odszkodowanie z tytułu wypadku komunikacyjnego a najem pojazdu zastępczego*, [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011, s. 37-38.

¹¹² R. Reischauer, [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB*, 2. Band, Teil 2b, Wien 2004, s. 201.

¹¹³ H. Koziol, *Österreichisches Haftpflichtrecht, Band 1. Allgemeiner Teil*, Wien 1997, s. 45; R. Reischauer, [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB*, 2. Band, Teil 2b, Wien 2004, s. 201.

¹¹⁴ E. Karner, [w:] H. Koziol, P. Bydlinski, R. Bollenberger (red.), *Kurzkomentar zum ABGB*, Wien-New York 2010, s. 1449. Por. też R. Welser, B. Zöchling-Jud, *Grundriss des bürgerlichen Rechts, Band II, Schuldrecht-Allgemeiner Teil, Schuldrecht-Besonderer Teil, Erbrecht*, Wien 2015, s. 365.

¹¹⁵ Por. R. Reischauer, [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB*, 2. Band, Teil 2a, Wien 2007, s. 45.

¹¹⁶ R. Reischauer, [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB*, 2. Band, Teil 2b, Wien 2004, s. 203; K-H. Danzl, [w:] H. Koziol, P. Bydlinski, R. Bollenberger (red.), *Kurzkomentar zum ABGB*, Wien-New York 2010, s. 1534.

¹¹⁷ Poszkodowany bowiem nie musi pokrywać kosztów najmu – zob. R. Reischauer, [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB*, 2. Band, Teil 2b, Wien 2004, s. 204.

w razie rezygnacji z naprawy, ponieważ oznacza ona, że poszkodowany rezygnuje także z korzystania z rzeczy w przyszłości¹¹⁸.

Żądanie naprawienia tego rodzaju szkody nie podlega jakimś szczególnym ograniczeniom¹¹⁹. Tym niemniej, zdaniem niektórych autorów poszkodowany musi się zachowywać jak rozumny, rozsądnie kalkulujący człowiek, który unika szczególnie wygórowanych kosztów¹²⁰. Co do zasady nie ma jednak obowiązku zaspokojenia potrzeb przez skorzystanie z taksówki¹²¹. Podkreśla się, że nie ma roszczenia, jeżeli pojazd, który został uszkodzony, nie mógł być używany lub dopuszczony do poruszania się na drogach¹²². Podobnie nie jest możliwy zwrot kosztów pojazdu zastępczego, jeżeli poszkodowany nie mógłby z niego skorzystać z powodu pobytu w szpitalu¹²³. W doktrynie wyrażono także pogląd, że omawiana restytucja naturalna nie jest ograniczona przez obowiązek zmniejszenia szkody¹²⁴. Zauważa się bowiem, że obowiązek minimalizowania szkody nie może – w braku współzawinnienia – ograniczać istniejącego roszczenia odszkodowawczego restytucyjnego¹²⁵.

Podlegające indemnizacji koszty najmu podlegają pomniejszeniu o zaoszczędzone koszty własne (ok. 10-15% kosztów najmu)¹²⁶.

¹¹⁸ R. Reischauer, [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB*, 2. Band, Teil 2a, Wien 2007, s. 45-46.

¹¹⁹ Tak R. Reischauer, [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB*, 2. Band, Teil 2b, Wien 2004, s. 201 (autor przytacza i krytykuje orzeczenia z lat 60- i 70-tych, z w których przyjmowano, że przesłanką roszczenia jest to, iż w świetle zapatrywań obrotu poszkodowany miał uzasadniony interes w dysponowaniu pojazdem zastępczym).

¹²⁰ K-H. Danzl, [w:] H. Koziol, P. Bydlinski, R. Bollenberger (red.), *Kurzkomentar zum ABGB*, Wien-New York 2010, s. 1534.

¹²¹ K-H. Danzl, [w:] H. Koziol, P. Bydlinski, R. Bollenberger (red.), *Kurzkomentar zum ABGB*, Wien-New York 2010, s. 1534; por. też R. Reischauer, [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB*, 2. Band, Teil 2b, Wien 2004, s. 202 (autor wskazuje, że także w razie stosunkowo rzadkiego korzystania z samochodu uzasadnione może być najęcie pojazdu zastępczego).

¹²² R. Reischauer, [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB*, 2. Band, Teil 2b, Wien 2004, s. 203.

¹²³ R. Reischauer, [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB*, 2. Band, Teil 2b, Wien 2004, s. 202.

¹²⁴ Zob. R. Reischauer, [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB*, 2. Band, Teil 2b, Wien 2004, s. 202.

¹²⁵ Zob. R. Reischauer, [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB*, 2. Band, Teil 2b, Wien 2004, s. 202.

¹²⁶ Zob. E. Kowalewski, *Odszkodowanie z tytułu wypadku komunikacyjnego a najem pojazdu zastępczego*, [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011, s. 38.

Jeżeli właściciel nie zdecydował się na najem pojazdu zastępczego, nie może żądać zapłaty „fikcyjnych” kosztów najmu (tzw. *fiktive Mietwagenkosten*), ponieważ nie ma tu miejsca restytucja¹²⁷. Orzecznictwo i przeważająca część doktryny przyjmują – inaczej niż w prawie niemieckim - że możliwość używania rzeczy nie stanowi samodzielnej wartości majątkowej względem substancji rzeczy, w związku z czym nie podlega odrębnemu naprawieniu¹²⁸. Przemawia za tym przede wszystkim dyferencyjna metoda obliczania wysokości szkody¹²⁹. Związana z tym utrata wygody uznawana jest za szkodę niemajątkową¹³⁰. Jest kompensata może nastąpić poprzez najem pojazdu zastępczego. Dotyczy to zresztą także przypadku szkód realnych (np. fizycznych uszkodzeń rzeczy) przy których restytucja naturalna w postaci naprawy rzeczy także może prowadzić do wyeliminowania szkody niemajątkowej¹³¹. W doktrynie austriackiej zauważa się też jednak, że wskazane problemy występują rzadko w praktyce, gdyż osoby potencjalnie poszkodowane już w momencie zawarcia umowy ubezpieczenia z ubezpieczycielem zrzekają się dochodzenia kosztów najmu pojazdu zastępczego¹³². Umowa taka została uznana w

¹²⁷ H. Koziol, *Österreichisches Haftpflichtrecht, Band 1. Allgemeiner Teil*, Wien 1997, s. 57 oraz 76 i n.; R. Welser, B. Zöchling-Jud, *Grundriss des bürgerlichen Rechts, Band II, Schuldrecht-Allgemeiner Teil, Schuldrecht-Besonderer Teil, Erbrecht*, Wien 2015, s. 365; R. Reischauer, [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB*, 2. Band, Teil 2a, Wien 2007, s. 46; R. Reischauer, [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB*, 2. Band, Teil 2b, Wien 2004, s. 204.

¹²⁸ H. Koziol, *Österreichisches Haftpflichtrecht, Band 1. Allgemeiner Teil*, Wien 1997, s. 74 i n.; H. Koziol, R. Welser, A. Kletečka, *Grundriss des bürgerlichen Rechts, Band II, Schuldrecht, Erbrecht*, Wien 2006, s. 305; R. Welser, B. Zöchling-Jud, *Grundriss des bürgerlichen Rechts, Band II, Schuldrecht-Allgemeiner Teil, Schuldrecht-Besonderer Teil, Erbrecht*, Wien 2015, s. 365-366; R. Reischauer, [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB*, 2. Band, Teil 2b, Wien 2004, s. 204; R. Reischauer, [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB*, 2. Band, Teil 2a, Wien 2007, s. 66; E. Karner, [w:] H. Koziol, P. Bydlinski, R. Bollenberger (red.), *Kurzkomentar zum ABGB*, Wien-New York 2010, s. 1449; zob. też F. Bydlinski, *System und Prinzipien des Privatrechts*, Wien-New York 1996, s. 221, przypis 228 (zdaniem autora, rozwiązanie mogłoby polegać na nawiązaniu do kapitału zainwestowanego w czasowo nieużyteczną rzecz albo odsetek od niego: odsetki przypadające za czas utraty korzystania z rzeczy mogłyby określać jego wartość pieniężną).

¹²⁹ H. Koziol, *Österreichisches Haftpflichtrecht, Band 1. Allgemeiner Teil*, Wien 1997, s. 57. Zob. też R. Reischauer, [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB*, 2. Band, Teil 2b, Wien 2004, s. 204.

¹³⁰ H. Koziol, *Österreichisches Haftpflichtrecht, Band 1. Allgemeiner Teil*, Wien 1997, s. 74 i n. (zwłaszcza s. 76-77); H. Koziol, R. Welser, A. Kletečka, *Grundriss des bürgerlichen Rechts, Band II, Schuldrecht, Erbrecht*, Wien 2006, s. 305; R. Welser, B. Zöchling-Jud, *Grundriss des bürgerlichen Rechts, Band II, Schuldrecht-Allgemeiner Teil, Schuldrecht-Besonderer Teil, Erbrecht*, Wien 2015, s. 366; R. Reischauer, [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB*, 2. Band, Teil 2b, Wien 2004, s. 266; Ch. V. Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, Draft Common Frame of Reference (DCFR)*, Munich 2009, s. 3340-3341. Por. też H. Koziol, *Basic Questions of Tort Law from a Germanic Perspective*, Wien 2012, s. 119-120.

¹³¹ Dotyczy to także sytuacji, w której restytucja służy jedynie usunięciu szkody niemajątkowej - zob. R. Reischauer, [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB*, 2. Band, Teil 2b, Wien 2004, s. 206.

¹³² R. Welser, B. Zöchling-Jud, *Grundriss des bürgerlichen Rechts, Band II, Schuldrecht-Allgemeiner Teil, Schuldrecht-Besonderer Teil, Erbrecht*, Wien 2015, s. 366.

orzecznictwie za umowę w pełni dopuszczalną (jako umowę ze skutkiem na rzecz osoby trzeciej)¹³³.

Właściciel, który rzeczy nie najął, może żądać pokrycia wydatków, które w związku z utratą możliwości korzystania z samochodu przez czas naprawy stały się bezużyteczne (podatki, ubezpieczenie, czynsz najmu garażu), a więc odszkodowania za „podważone” wydatki (*Ersatz frustrierter Aufwendungen*)¹³⁴. Ich kompensata jest często podważana z odwołaniem się do faktu, że poszkodowany i tak zobowiązany byłby je ponieść niezależnie od tego, czy do wypadku by doszło, a więc pomiędzy zachowaniem sprawcy a szkodą poszkodowanego brak jest prawnie relewantnego związku przyczynowego¹³⁵. Podnosi się jednak, że występuje tu zależność kauzalna szczególnego rodzaju: wprawdzie wyrządzający szkodę nie spowodował poniesienia tych wydatków, lecz sprawił że za określony czas stały się one bezużyteczne, co – jak się przyjmuje – stanowi szkodę albo powinno być ze szkodą zrównane¹³⁶. Zauważa się jednak także, że w zasadzie szkoda nie polega w tej sytuacji na zbędnie poniesionych wydatkach pieniężnych, lecz na niemożliwości skorzystania z pojazdu¹³⁷. Tym niemniej w orzecznictwie austriackim można znaleźć wypadki bardziej restrykcyjnej wykładni np. w sytuacji, gdy poszkodowany nie mógł w wyniku

¹³³ Zob. R. Reischauer, [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB*, 2. Band, Teil 2b, Wien 2004, s. 204 i tam podane orzecznictwo.

¹³⁴ H. Koziol, *Österreichisches Haftpflichtrecht, Band 1. Allgemeiner Teil*, Wien 1997, s. 84; H. Koziol, R. Welser, A. Kletečka, *Grundriss des bürgerlichen Rechts, Band II, Schuldrecht, Erbrecht*, Wien 2006, s. 306; R. Welser, B. Zöchling-Jud, *Grundriss des bürgerlichen Rechts, Band II, Schuldrecht-Allgemeiner Teil, Schuldrecht-Besonderer Teil, Erbrecht*, Wien 2015, s. 366; R. Reischauer, [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB*, 2. Band, Teil 2a, Wien 2007, s. 61; E. Karner, [w:] H. Koziol, P. Bydliński, R. Bollenberger (red.), *Kurzkommentar zum ABGB*, Wien-New York 2010, s. 1452; Ch. V. Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, Draft Common Frame of Reference (DCFR)*, Munich 2009, s. 3340. Co do krytycznego omówienia tego zagadnienia por. H. Koziol, *Basic Questions of Tort Law from a Germanic Perspective*, Wien 2012, s. 122-123 i podaną tam literaturę.

¹³⁵ Por. H. Koziol, *Basic Questions of Tort Law from a Germanic Perspective*, Wien 2012, s. 122 i tam podaną literaturę.

¹³⁶ H. Koziol, R. Welser, A. Kletečka, *Grundriss des bürgerlichen Rechts, Band II, Schuldrecht, Erbrecht*, Wien 2006, s. 306; R. Welser, B. Zöchling-Jud, *Grundriss des bürgerlichen Rechts, Band II, Schuldrecht-Allgemeiner Teil, Schuldrecht-Besonderer Teil, Erbrecht*, Wien 2015, s. 366, którzy wyraźnie opowiadają się za istnieniem związku przyczynowego w takich sytuacjach. Krytycznie wypowiada się co do jego istnienia H. Koziol, *Basic Questions of Tort Law from a Germanic Perspective*, Wien 2012, s. 122, który jednak w innym miejscu dopuszcza dochodzenia takich wydatków. H. Koziol, *Österreichisches Haftpflichtrecht, Band 1. Allgemeiner Teil*, Wien 1997, s. 84.

¹³⁷ H. Koziol, *Basic Questions of Tort Law from a Germanic Perspective*, Wien 2012, s. 122: „*This unconvincing approach also camouflages the real problem: the harm caused by the damaging party does not lie in the pecuniary expenses but in the deprivation of the use of the car*”.

zdarzenia szkodzącego korzystać z przyczepy kempingowej, ale wciąż zobowiązany był do zapłaty czynszu najmu za nią¹³⁸.

3. Szwajcaria

W prawie szwajcarskim ochrona interesów poszkodowanego utratą możliwości korzystania z samochodu jest mniej intensywna niż w Niemczech i Austrii¹³⁹.

W prawie szwajcarskim odróżnia się wyraźnie kwestię uznania utraty możliwości korzystania z pojazdu za samoistną szkodę od kwestii możliwość żądania pokrycia kosztów najmu pojazdu zastępczego. Ta ostatnia możliwość jest generalnie dopuszczona¹⁴⁰. Ujęta jest ona jednak wężiej niż w prawie austriackim. Przyjmuje się, że w ramach odpowiedzialności deliktowej zwrotu faktycznie poniesionych kosztów najmu¹⁴¹ można żądać tylko wtedy, gdy samochód jest źródłem dochodu (*Erwerbseinkommen*)¹⁴². Poszkodowany musi więc każdorazowo udowodnić gospodarczą konieczność najęcia takiego pojazdu zastępczego¹⁴³. Możliwość

¹³⁸ Por. orzeczenie OGH z 17 lutego 2010 r., 2 Ob 113/09w. Orzeczenie to spotkało się z krytycznymi uwagami w doktrynie, por. R. Welsler, B. Zöchling-Jud, *Grundriss des bürgerlichen Rechts, Band II, Schuldrecht-Allgemeiner Teil, Schuldrecht-Besonderer Teil, Erbrecht*, Wien 2015, s. 367 oraz tamże cytowany E. Karner.

¹³⁹ Tak F. Werro, *La responsabilité civile*, Bern 2011, s. 37, nb 96. W prawie polskim dostrzegał to już A. Szpunar, *Utrata możliwości korzystania z rzeczy*, Rejent 1998, nr 10, s. 12-13; zob. też E. Kowalewski, *Odszkodowanie z tytułu wypadku komunikacyjnego a najem pojazdu zastępczego*, [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011, s. 47.

¹⁴⁰ Por. F. Werro, *La responsabilité civile*, Bern 2011, s. 37, nb 96; R. Brehm, *Berner Kommentar. Das Obligationenrecht. Band VI, 1. Abteilung. Allgemeine Bestimmungen. 3 Teilband, 1. Unterteilband. Die Entstehung durch unerlaubte Handlungen. Artikel 41–61 OR*, Bern 2013, s. 76, art. 41, nb 80; M. A. Kessler, [w:] *Basler Kommentar Obligationenrecht. Art. 1-529 OR*, red. H. Honsell, N. Vogt, W. Wiegand, Basel 2015, s. 322, art. 41, nb 4.

¹⁴¹ M. A. Kessler, [w:] *Basler Kommentar Obligationenrecht. Art. 1-529 OR*, red. H. Honsell, N. Vogt, W. Wiegand, Basel 2015, s. 322, art. 41, nb 4; H. Honsell, B. Isenring, M. A. Kessler, *Schweizerisches Haftpflichtrecht*, Zürich-Basel-Genf 2013, s. 104, nb 54. Por. jednak H. Rey, *Ausservertragliches Haftpflichtrecht*, Zürich-Basel-Genf 2008, s. 76.

¹⁴² R. Brehm, *Berner Kommentar. Das Obligationenrecht. Band VI, 1. Abteilung. Allgemeine Bestimmungen. 3 Teilband, 1. Unterteilband. Die Entstehung durch unerlaubte Handlungen. Artikel 41–61 OR*, Bern 2013, s. 76, art. 41, nb 80; Ch. Müller, [w:] *Handkommentar zum Schweizer Privatrecht. Obligationenrecht. Allgemeine Bestimmungen*, red. A. Furrer, A.K. Schnyder, Zürich-Basel-Genf 2010, art. 41, nb 31, s. 262. W odmiennym kierunku jednak M. A. Kessler, [w:] *Basler Kommentar Obligationenrecht. Art. 1-529 OR*, red. H. Honsell, N. Vogt, W. Wiegand, Basel 2015, s. 322, art. 41, nb 4.

¹⁴³ Por. R. Brehm, *Berner Kommentar. Das Obligationenrecht. Band VI, 1. Abteilung. Allgemeine Bestimmungen. 3 Teilband, 1. Unterteilband. Die Entstehung durch unerlaubte Handlungen. Artikel 41–61 OR*, Bern 2013, s. 77, art. 41, nb 80b.

skorzystania z pojazdu zastępczego jest jednak wyłączona, jeżeli ma on w swojej dyspozycji inne pojazdy niż ten, który został zniszczony lub uszkodzony¹⁴⁴.

Kwestia ta nie budzi kontrowersji, gdy pojazd zastępczy jest wykorzystywany do działalności gospodarczej bądź zawodowej (wykonywania pracy)¹⁴⁵, jak również wtedy, gdy korzystanie przez poszkodowanego z komunikacji publicznej w celu dojazdu do pracy albo innych czynności życia codziennego (zwłaszcza dojazdu do miejsca zamieszkania)¹⁴⁶ jest niedogodne (*nicht zumutbar*)¹⁴⁷ albo trudno osiągalne (*nicht erreichbar*)¹⁴⁸, ponieważ korzystanie z samochodu przynosi mu istotne korzyści czasowe¹⁴⁹. W takich sytuacjach odszkodowanie przyznawane jest za cały okres do chwili naprawy pojazdu lub nabycia nowego pojazdu¹⁵⁰. Jeżeli jednak poszkodowany może dojeżdżać do pracy komunikacją publiczną bez wskazanych

¹⁴⁴ K. Otfinger, E.W. Stark, *Schweizerisches Haftpflichtrecht, Erster Band - Allgemeiner Teil*, Zürich 1995, s. 372, nb 375.

¹⁴⁵ K. Otfinger, E.W. Stark, *Schweizerisches Haftpflichtrecht, Erster Band - Allgemeiner Teil*, Zürich 1995, s. 372, nb 373; F. Werro, *La responsabilité civile*, Bern 2011, s. 37, nb 96; H. Honsell, B. Isenring, M. A. Kessler, *Schweizerisches Haftpflichtrecht*, Zürich-Basel-Genf 2013, s. 104, nb 54; Ch. Müller, [w:] *Handkommentar zum Schweizer Privatrecht. Obligationenrecht. Allgemeine Bestimmungen*, red. A. Furrer, A.K. Schnyder, Zürich-Basel-Genf 2010, art. 41, nb 31, s. 262; R. Brehm, *Berner Kommentar. Das Obligationenrecht. Band VI, 1. Abteilung. Allgemeine Bestimmungen. 3 Teilband, 1. Unterteilband. Die Entstehung durch unerlaubte Handlungen. Artikel 41–61 OR*, Bern 2013, s. 76, art. 41, nb 80; W. Fellmann, A. Kottmann, *Schweizerisches Haftpflichtrecht. Band I. Allgemeiner Teil sowie Haftung aus Verschulden und Persönlichkeitsverletzung, gewöhnliche Kausalhaftungen des OR, ZGB und PrHG*, Bern 2012, nb 241; V. Roberto, *Haftpflichtrecht*, Bern 2013, s.nb 210; F. Werro, [w:] *Commentaire Romand. Code des obligations I. Art. 1-529 CO*, red. L. Thévenoz, F. Werro, Bâle 2012, s. 369, art. 41, nb 23; M. A. Kessler, [w:] *Basler Kommentar Obligationenrecht. Art. 1-529 OR*, red. H. Honsell, N. Vogt, W. Wiegand, Basel 2015, s. 322, art. 41, nb 4.

¹⁴⁶ R. Brehm, *Berner Kommentar. Das Obligationenrecht. Band VI, 1. Abteilung. Allgemeine Bestimmungen. 3 Teilband, 1. Unterteilband. Die Entstehung durch unerlaubte Handlungen. Artikel 41–61 OR*, Bern 2013, s. 76, art. 41, nb 80; W. Fellmann, A. Kottmann, *Schweizerisches Haftpflichtrecht. Band I. Allgemeiner Teil sowie Haftung aus Verschulden und Persönlichkeitsverletzung, gewöhnliche Kausalhaftungen des OR, ZGB und PrHG*, Bern 2012, nb 241; V. Roberto, *Haftpflichtrecht*, Bern 2013, s.nb 210.

¹⁴⁷ I. Schwenzer, *Schweizerisches Obligationenrecht. Allgemeiner Teil*, Bern 2006, s. 114; W. Fellmann, A. Kottmann, *Schweizerisches Haftpflichtrecht. Band I. Allgemeiner Teil sowie Haftung aus Verschulden und Persönlichkeitsverletzung, gewöhnliche Kausalhaftungen des OR, ZGB und PrHG*, Bern 2012, nb 241.

¹⁴⁸ R. Brehm, *Berner Kommentar. Das Obligationenrecht. Band VI, 1. Abteilung. Allgemeine Bestimmungen. 3 Teilband, 1. Unterteilband. Die Entstehung durch unerlaubte Handlungen. Artikel 41–61 OR*, Bern 2013, s. 76, art. 41, nb 80; V. Roberto, *Haftpflichtrecht*, Bern 2013, s.nb 210.

¹⁴⁹ H. Rey, *Ausservertragliches Haftpflichtrecht*, Zürich-Basel-Genf 2008, s. 75.

¹⁵⁰ Ch. Müller, [w:] *Handkommentar zum Schweizer Privatrecht. Obligationenrecht. Allgemeine Bestimmungen*, red. A. Furrer, A.K. Schnyder, Zürich-Basel-Genf 2010, art. 41, nb 31, s. 262.

powyżej obostrzeń, roszczenie o zwrot kosztów pojazdu zastępczego mu nie przysługuje¹⁵¹.

Ten, kto wykorzystuje samochód do celów prywatnych (dla wygody – *Bequemlichkeit*¹⁵²) i może skorzystać z dogodnych środków komunikacji miejskiej, nie może żądać zwrotu kosztów najmu, choćby je faktycznie poniósł¹⁵³. W takiej sytuacji za właściwe uznaje się oczekiwanie, że poszkodowany tymczasowo przez czas naprawy zrezygnuje z wyjazdów wieczornych lub weekendowych¹⁵⁴. Poszkodowany może jedynie żądać zwrotu kosztów przejazdu komunikacją publiczną albo ewentualnie taksówką¹⁵⁵. Jednakże możliwy jest zwrot kosztów pojazdu zastępczego, jeżeli wynajęcie go było konieczne ze względu na fakt, że poszkodowany bądź w chwili wypadku przebywał na urlopie i tam nastąpiło zdarzenie wyrządzające szkodę, bądź poszkodowany miał udać się pojazdem na zaplanowany urlop¹⁵⁶. Podobne uwagi w doktrynie zgłoszono do sytuacji, w której pojazd miał być potrzebny w dokładnie oznaczonym i zaplanowanym czasie

¹⁵¹ Tak K. Otfinger, E.W. Stark, *Schweizerisches Haftpflichtrecht, Erster Band - Allgemeiner Teil*, Zürich 1995, s. 371-372, nb 373; H. Honsell, B. Isenring, M. A. Kessler, *Schweizerisches Haftpflichtrecht*, Zürich-Basel-Genf 2013, s. 104, nb 54; M. A. Kessler, [w:] *Basler Kommentar Obligationenrecht. Art. 1-529 OR*, red. H. Honsell, N. Vogt, W. Wiegand, Basel 2015, s. 322, art. 41, nb 4. W tym też kierunku F. Werro, *La responsabilité civile*, Bern 2011, s. 37, nb 96. Być może taki pogląd literatury szwajcarskiej wynika z bardzo wysoko rozwiniętej w tym kraju sieci linii komunikacyjnych transportu publicznego.

¹⁵² R. Brehm, *Berner Kommentar. Das Obligationenrecht. Band VI, 1. Abteilung. Allgemeine Bestimmungen. 3 Teilband, 1. Unterteilband. Die Entstehung durch unerlaubte Handlungen. Artikel 41-61 OR*, Bern 2013, s. 77, art. 41, nb 80b.

¹⁵³ I. Schwenzer, *Schweizerisches Obligationenrecht. Allgemeiner Teil*, Bern 2009, s. 119; H. Rey, *Ausservertragliches Haftpflichtrecht*, Zürich-Basel-Genf 2008, s. 75; F. Werro, *La responsabilité civile*, Bern 2011, s. 37, nb 96; H. Honsell, B. Isenring, M. A. Kessler, *Schweizerisches Haftpflichtrecht*, Zürich-Basel-Genf 2013, s. 104, nb 54; R. Brehm, *Berner Kommentar. Das Obligationenrecht. Band VI, 1. Abteilung. Allgemeine Bestimmungen. 3 Teilband, 1. Unterteilband. Die Entstehung durch unerlaubte Handlungen. Artikel 41-61 OR*, Bern 2013, s. 77, art. 41, nb 80b.

¹⁵⁴ R. Brehm, *Berner Kommentar. Das Obligationenrecht. Band VI, 1. Abteilung. Allgemeine Bestimmungen. 3 Teilband, 1. Unterteilband. Die Entstehung durch unerlaubte Handlungen. Artikel 41-61 OR*, Bern 2013, s. 77, art. 41, nb 80b.

¹⁵⁵ I. Schwenzer, *Schweizerisches Obligationenrecht. Allgemeiner Teil*, Bern 2009, s. 119 oraz F. Werro, *La responsabilité civile*, Bern 2011, s. 37, nb 96.

¹⁵⁶ K. Otfinger, E.W. Stark, *Schweizerisches Haftpflichtrecht, Erster Band - Allgemeiner Teil*, Zürich 1995, s. 372, nb 373, ze wskazaniem w przypisie kontrowersyjności sytuacji granicznych, w których nie istniała konieczność wynajmu pojazdu zastępczego przez czas urlopu oraz wskazaniem dawniejszej literatury, która odrzucała kompensatę szkody tego typu. Tak też W. Fellmann, A. Kottmann, *Schweizerisches Haftpflichtrecht. Band I. Allgemeiner Teil sowie Haftung aus Verschulden und Persönlichkeitsverletzung, gewöhnliche Kausalhaftungen des OR, ZGB und PrHG*, Bern 2012, nb 242. W tym też kierunku, jak się wydaje, Ch. Müller, [w:] *Handkommentar zum Schweizer Privatrecht. Obligationenrecht. Allgemeine Bestimmungen*, red. A. Furrer, A.K. Schnyder, Zürich-Basel-Genf 2010, art. 41, nb 31, s. 262.

w związku z wyjazdem z rodziną podczas ferii szkolnych, jeżeli tuż przed takim wyjazdem auto zostało uszkodzone lub zniszczone¹⁵⁷.

Doktryna szwajcarska sceptycznie podchodzi do możliwości uznania roszczenia poszkodowanego o wynajęcie drogiego pojazdu zastępczego wysokiej klasy (tzw. *Prestige-Fahrzeug*)¹⁵⁸. Roszczenie takie uznaje się za usprawiedliwione jedynie wówczas, gdy posiadanie prestiżowego samochodu odpowiedniej klasy jest związane bezpośrednio z wykonywanym zawodem (tzw. *Image-Frage*)¹⁵⁹. Jeżeli jednak korzystanie z auta o odpowiednio wysokim prestiżu było związane jedynie z komfortem podróżowania przez poszkodowanego, powinien się on zadowolić skromniejszym pojazdem zastępczym¹⁶⁰.

W aspekcie dogmatycznym poglądy te są uzasadniane przez przyjęcie, że w takiej sytuacji najęcie pojazdu zastępczego stanowiłoby naruszenie obowiązku minimalizacji szkody, który jest wyprowadzany z art. 44 ust. 1 OR¹⁶¹. Zgodnie z tym przepisem: „Sąd może zmniejszyć odszkodowanie albo zwolnić z niego całkowicie, jeżeli poszkodowany wyraził zgodę na naruszenie albo okoliczności, za które odpowiada, wpłynęły na powstanie albo zwiększenie szkody albo w inny sposób pogorszyły położenie dłużnika”¹⁶².

¹⁵⁷ W. Fellmann, A. Kottmann, *Schweizerisches Haftpflichtrecht. Band I. Allgemeiner Teil sowie Haftung aus Verschulden und Persönlichkeitsverletzung, gewöhnliche Kausalhaftungen des OR, ZGB und PrHG*, Bern 2012, nb 242.

¹⁵⁸ Zwłaszcza sceptycznie w tym zakresie W. Fellmann, A. Kottmann, *Schweizerisches Haftpflichtrecht. Band I. Allgemeiner Teil sowie Haftung aus Verschulden und Persönlichkeitsverletzung, gewöhnliche Kausalhaftungen des OR, ZGB und PrHG*, Bern 2012, nb 242. Aprobując, choć z licznymi zastrzeżeniami, R. Brehm, *Berner Kommentar. Das Obligationenrecht. Band VI, 1. Abteilung. Allgemeine Bestimmungen. 3 Teilband, 1. Unterteilband. Die Entstehung durch unerlaubte Handlungen. Artikel 41–61 OR*, Bern 2013, s. 77, art. 41, nb 80b.

¹⁵⁹ R. Brehm, *Berner Kommentar. Das Obligationenrecht. Band VI, 1. Abteilung. Allgemeine Bestimmungen. 3 Teilband, 1. Unterteilband. Die Entstehung durch unerlaubte Handlungen. Artikel 41–61 OR*, Bern 2013, s. 77, art. 41, nb 80b.

¹⁶⁰ R. Brehm, *Berner Kommentar. Das Obligationenrecht. Band VI, 1. Abteilung. Allgemeine Bestimmungen. 3 Teilband, 1. Unterteilband. Die Entstehung durch unerlaubte Handlungen. Artikel 41–61 OR*, Bern 2013, s. 77, art. 41, nb 80b.

¹⁶¹ I. Schwenzer, *Schweizerisches Obligationenrecht. Allgemeiner Teil*, Bern 2009, s. 119. W tym też kierunku zdaje się zmierzać M. A. Kessler, [w:] *Basler Kommentar Obligationenrecht. Art. 1-529 OR*, red. H. Honsell, N. Vogt, W. Wiegand, Basel 2015, s. 322, art. 41, nb 4. Co do różnych czynników branych pod uwagę przy interpretacji tego przepisu por. P. Engel, *Traité des obligations en droit suisse*, Berne 1997, s. 506 i n.

¹⁶² **W oryginalne niemieckim:** „*Hat der Geschädigte in die schädigende Handlung eingewilligt, oder haben Umstände, für die er einstehen muss, auf die Entstehung oder Verschlimmerung des Schadens eingewirkt oder die Stellung des Ersatzpflichtigen sonst erschwert, so kann der Richter die*

Niektórzy autorzy dopuszczają natomiast w takich przypadkach możliwość żądania odszkodowania za ogólne koszty utrzymania samochodu (podatki, składki ubezpieczeniowe, czynsz najmu garażu)¹⁶³, które powinny być obliczane na podstawie odpowiednich ryczałtów. Większość doktryny odrzuca jednak tę koncepcję w przypadku odpowiedzialności deliktowej¹⁶⁴. Wskazuje się, że w takiej sytuacji szkoda nie wynika bowiem ze świadczeń, do których miałby być zobowiązany w wyniku wypadku poszkodowany, lecz jedynie z faktu czasowej nieużyteczności pojazdu, z którego posiadaniem przez poszkodowanego wydatki te są związane¹⁶⁵. Podnosi się też, że w rzeczywistości są to wydatki poniesione dobrowolnie przez poszkodowanego, a więc nie objęte pojęciem szkody w znaczeniu prawa cywilnego¹⁶⁶. W orzecznictwie dopuszczono jednak ich kompensatę¹⁶⁷.

Inaczej niż w prawie niemieckim, a podobnie jak w prawie austriackim, w zgodzie z metodą dyferencyjną przyjmuje się, że w ramach odpowiedzialności deliktowej nie podlega naprawieniu uszczerbek w postaci samej utraty możliwości korzystania z rzeczy (a więc w sytuacji, gdy koszty najmu pojazdu zastępczego nie zostały

Ersatzpflicht ermässigen oder gänzlich von ihr entbinden". **W oryginalne francuskim:** "Le juge peut réduire les dommages-intérêts, ou même n'en point allouer, lorsque la partie lésée a consenti à la lésion ou lorsque des faits dont elle est responsable ont contribué à créer le dommage, à l'augmenter, ou qu'ils ont aggravé la situation du débiteur".

¹⁶³ Tak np. H. Rey, *Ausservertragliches Haftpflichtrecht*, Zürich-Basel-Genf 2008, s. 75-76. Zob. też R. Brehm, *Berner Kommentar. Das Obligationenrecht. Band VI, 1. Abteilung. Allgemeine Bestimmungen. 3 Teilband, 1. Unterteilband. Die Entstehung durch unerlaubte Handlungen. Artikel 41-61 OR*, Bern 2013, s. 79, art. 41, nb 83, który wskazuje na orzeczenia sądów kantonalnych, w których zaaprobowano taką wykładnię. Zob. też Ch. Müller, [w:] *Handkommentar zum Schweizer Privatrecht. Obligationenrecht. Allgemeine Bestimmungen*, red. A. Furrer, A.K. Schnyder, Zürich-Basel-Genf 2010, art. 41, nb 31, s. 262 i tam podana dalsza literatura.

¹⁶⁴ Zob. K. Oftinger, E.W. Stark, *Schweizerisches Haftpflichtrecht, Erster Band - Allgemeiner Teil*, Zürich 1995, s. 372-373, nb 376; I. Schwenzer, *Schweizerisches Obligationenrecht. Allgemeiner Teil*, Bern 2009, s. 119 oraz R. Brehm, *Berner Kommentar. Das Obligationenrecht. Band VI, 1. Abteilung. Allgemeine Bestimmungen. 3 Teilband, 1. Unterteilband. Die Entstehung durch unerlaubte Handlungen. Artikel 41-61 OR*, Bern 2013, s. 78-79, art. 41, nb 83; F. Werro, [w:] *Commentaire Romand. Code des obligations I. Art. 1-529 CO*, red. L. Thévenoz, F. Werro, Bâle 2012, s. 369, art. 41, nb 22. Por. też M. A. Kessler, [w:] *Basler Kommentar Obligationenrecht. Art. 1-529 OR*, red. H. Honsell, N. Vogt, W. Wiegand, Basel 2015, s. 350-351, art. 41, nb 8.

¹⁶⁵ K. Oftinger, E.W. Stark, *Schweizerisches Haftpflichtrecht, Erster Band - Allgemeiner Teil*, Zürich 1995, s. 372-373, nb 376; R. Brehm, *Berner Kommentar. Das Obligationenrecht. Band VI, 1. Abteilung. Allgemeine Bestimmungen. 3 Teilband, 1. Unterteilband. Die Entstehung durch unerlaubte Handlungen. Artikel 41-61 OR*, Bern 2013, s. 78-79, art. 41, nb 83.

¹⁶⁶ F. Werro, [w:] *Commentaire Romand. Code des obligations I. Art. 1-529 CO*, red. L. Thévenoz, F. Werro, Bâle 2012, s. 369, art. 41, nb 22.

¹⁶⁷ Por. Wyrok BGE z 6 marca 1951 r., BGE tom 77, cz. II, s. 43-45.

realnie poniesione)¹⁶⁸. Tym niemniej sądy Szwajcarii francuskojęzycznej (określane jako „sądy zachodnioszwajcarskie”¹⁶⁹) w praktyce potrafią kompensować utratę możliwości korzystania z rzeczy także wtedy, gdy nie został wynajęty samochód zastępczy¹⁷⁰.

Doktrynie i orzecznictwu znane są próby rozszerzenia zakresu odpowiedzialności odszkodowawczej poza szkodę ustalaną za pomocą metody dyferencyjnej. Próby te podejmowane są pod hasłem tzw. szkody normatywnej (ew. hipotetycznej¹⁷¹). Ma to pozwalać, przy uwzględnieniu normatywnych wartościowań, na indemnizację uszczerbków, nie powodujących różnicy majątkowej w ścisłym tego słowa znaczeniu¹⁷². Do indemnizacji takich uszczerbków ma prowadzić również koncepcja „częściowo ekonomicznego pojęcia szkody” (*teilweise ökonomisch Schadensbegriff*)¹⁷³, która uwzględni w ramach szkody majątkowej ustalonej zgodnie z teorią dyferencyjną także elementy ekonomiczne¹⁷⁴: w świetle tej koncepcji

¹⁶⁸ K. Oftinger, E.W. Stark, *Schweizerisches Haftpflichtrecht, Erster Band - Allgemeiner Teil*, Zürich 1995, s. 370 i n., nb 371 i n.; I. Schwenzer, *Schweizerisches Obligationenrecht. Allgemeiner Teil*, Bern 2009, s. 79-80; H. Rey, *Ausservertragliches Haftpflichtrecht*, Zürich-Basel-Genf 2008, s. 75 (por. jednak s. 88-89, na których autor wskazuje, że właściciel może żądać odszkodowania za utratę korzystania z rzeczy, jeżeli korzystanie z samochodu jest konieczne do działalności zawodowej); F. Werro, *La responsabilité civile*, Bern 2011, s. 37, nb 96; H. Honsell, B. Isenring, M. A. Kessler, *Schweizerisches Haftpflichtrecht*, Zürich-Basel-Genf 2013, s. 104, nb 54; Ch. Müller, [w:] *Handkommentar zum Schweizer Privatrecht. Obligationenrecht. Allgemeine Bestimmungen*, red. A. Furrer, A.K. Schnyder, Zürich-Basel-Genf 2010, art. 41, nb 31, s. 262; R. Brehm, *Berner Kommentar. Das Obligationenrecht. Band VI, 1. Abteilung. Allgemeine Bestimmungen. 3 Teilband, 1. Unterteilband. Die Entstehung durch unerlaubte Handlungen. Artikel 41–61 OR*, Bern 2013, s. 78-79, art. 41, nb 83; F. Werro, [w:] *Commentaire Romand. Code des obligations I. Art. 1-529 CO*, red. L. Thévenoz, F. Werro, Bâle 2012, s. 369, art. 41, nb 23; M. A. Kessler, [w:] *Basler Kommentar Obligationenrecht. Art. 1-529 OR*, red. H. Honsell, N. Vogt, W. Wiegand, Basel 2015, s. 322, art. 41, nb 4; koncepcję komercjalizacji tego rodzaju dóbr odrzuca także A. Koller, *Schweizerisches Obligationenrecht. Allgemeiner Teil*, Bern 2009, s. 770-771.

¹⁶⁹ Ch. Müller, [w:] *Handkommentar zum Schweizer Privatrecht. Obligationenrecht. Allgemeine Bestimmungen*, red. A. Furrer, A.K. Schnyder, Zürich-Basel-Genf 2010, art. 41, nb 31, s. 262.

¹⁷⁰ Por. H. Rey, *Ausservertragliches Haftpflichtrecht*, Zürich-Basel-Genf 2008, s. 76; Ch. Müller, [w:] *Handkommentar zum Schweizer Privatrecht. Obligationenrecht. Allgemeine Bestimmungen*, red. A. Furrer, A.K. Schnyder, Zürich-Basel-Genf 2010, art. 41, nb 31, s. 262; F. Werro, [w:] *Commentaire Romand. Code des obligations I. Art. 1-529 CO*, red. L. Thévenoz, F. Werro, Bâle 2012, s. 369, art. 41, nb 23 oraz F. Werro, *La responsabilité civile*, Bern 2011, s. 37, nb 96, który wskazuje to orzecznictwo w przypisie 121.

¹⁷¹ Zob. A. Koller, *Schweizerisches Obligationenrecht. Allgemeiner Teil*, Bern 2009, s. 765 i n.

¹⁷² I. Schwenzer, *Schweizerisches Obligationenrecht. Allgemeiner Teil*, Bern 2009, s. 78-79; H. Rey, *Ausservertragliches Haftpflichtrecht*, Zürich-Basel-Genf 2008, s. 42-43.

¹⁷³ H. Rey, *Ausservertragliches Haftpflichtrecht*, Zürich-Basel-Genf 2008, s. 43.

¹⁷⁴ H. Rey, *Ausservertragliches Haftpflichtrecht*, Zürich-Basel-Genf 2008, s. 43-46 (zdaniem autora, koncepcja ta może stanowić podstawę korekty tradycyjnego pojęcia szkody w szczególnych przypadkach), s. 86 (autor wskazuje tam, że teoria dyferencyjna nie wyklucza uwzględnienia

możliwość używania rzeczy uzyskuje wartość majątkową o tyle, o ile jest ona uwzględniona w cenie rynkowej tej rzeczy (koncepcja komercjalizacji)¹⁷⁵.

Przeważająca część doktryny odrzuca jednak tego rodzaju próby relatywizacji metody dyferencyjnej, ponieważ prowadzą one do nadmiernego rozszerzenia odpowiedzialności odszkodowawczej¹⁷⁶, a ponadto stanowiłyby formę ograniczonego zadośćuczynienia za szkodę w postaci uszkodzenia rzeczy (*verkappten Genugtuung für Sachschaden*)¹⁷⁷.

4. Francja

Stanowisko judykatury francuskiej jest generalnie korzystne dla poszkodowanego, gdyż dopuszcza zarówno możliwość żądania odszkodowania za samą utratę możliwości używania pojazdu¹⁷⁸, jak i możliwość żądania wynagrodzenia rozsądnych kosztów najęcia pojazdu zastępczego podczas naprawy do czasu dostarczenia nowego samochodu¹⁷⁹. Wynika to stąd, że w prawie francuskim niemożliwość lub

w ramach dokonywanego porównania także dodatkowych elementów, wynikających z wartościowań dotyczących celów ochronnych odpowiedzialności).

¹⁷⁵ H. Rey, *Ausservertragliches Haftpflichtrecht*, Zürich-Basel-Genf 2008, s. 44, 87.

¹⁷⁶ K. Oftinger, E.W. Stark, *Schweizerisches Haftpflichtrecht, Erster Band - Allgemeiner Teil*, Zürich 1995, s. 373, nb 376; R. Brehm, *Berner Kommentar. Das Obligationenrecht. Band VI, 1. Abteilung. Allgemeine Bestimmungen. 3 Teilband, 1. Unterteilband. Die Entstehung durch unerlaubte Handlungen. Artikel 41–61 OR*, Bern 2013, s. 79, art. 41, nb 83. W tym też kierunku M. A. Kessler, [w:] *Basler Kommentar Obligationenrecht. Art. 1-529 OR*, red. H. Honsell, N. Vogt, W. Wiegand, Basel 2015, s. 322, art. 41, nb 4; odmiennie H. Rey, *Ausservertragliches Haftpflichtrecht*, Zürich-Basel-Genf 2008, s. 75-76, nb 316.

¹⁷⁷ R. Brehm, *Berner Kommentar. Das Obligationenrecht. Band VI, 1. Abteilung. Allgemeine Bestimmungen. 3 Teilband, 1. Unterteilband. Die Entstehung durch unerlaubte Handlungen. Artikel 41–61 OR*, Bern 2013, s. 79, art. 41, nb 83. Tak też M. A. Kessler, [w:] *Basler Kommentar Obligationenrecht. Art. 1-529 OR*, red. H. Honsell, N. Vogt, W. Wiegand, Basel 2015, s. 322, art. 41, nb 4; który wskazuje, że byłoby to pozanormatywne naprawienie szkody niemajątkowej. W tym też kierunku H. Honsell, B. Isenring, M. A. Kessler, *Schweizerisches Haftpflichtrecht*, Zürich-Basel-Genf 2013, s. 104, nb 54.

¹⁷⁸ Zob. G. Viney, P. Jourdain, *Les conditions de la responsabilité*, Paris 2006, s. 31; G. Viney, P. Jourdain, S. Carval, *Traité de droit civil. Les conditions de la responsabilité*, Paris 2013, s. 44; Ch. V. Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, Draft Common Frame of Reference (DCFR)*, Munich 2009, s. 3338.

¹⁷⁹ Tak M. Fabre-Magnan, *Droit des obligations. 2 – Responsabilité civile et quasi-contrats*, Paris 2007, s. 113; O. Moréteau, *Grundfragen des Schadenersatzrechts aus französischer Sicht*, [w:] *Grundfragen des Schadenersatzrechts aus rechtsvergleichender Sicht*, red. H. Koziol, Wien 2014, s. 89; Ch. V. Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, Draft Common Frame of Reference (DCFR)*, Munich 2009, s. 3338. Por. jednak E. Kowalewski, *Najem pojazdu zastępczego a odszkodowanie z tytułu wypadku komunikacyjnego*, Prawo Asekuracyjne 2010, nr 3, s. 5. Autor wskazuje, że w prawie francuskim koszty najmu pojazdu zastępczego są

utrudnienie korzystania z rzeczy kwalifikuje się generalnie jako szkodę podlegającą naprawieniu niezależnie od tego, czy dotyczy to ruchomości czy nieruchomości¹⁸⁰. Obejmuje to również wypadki, gdy niemożliwość korzystania z rzeczy jest jedynie czasowa¹⁸¹. Tym niemniej w doktrynie podkreśla się brak pogłębionych rozważań nad charakterem takiej szkody, co widoczne jest przy pogłębionej analizie porównawczej tego zagadnienia¹⁸². Podkreśla się jedynie, że poniesione na pojazd zastępczy wydatki powinny być kwalifikowane jako będące elementem szkody majątkowej¹⁸³.

Generalnie przyjmuje się, że koszty najmu pojazdu zastępczego są wówczas, gdy pojazd służył danej osobie do wykonywania pracy zarobkowej dla przykładu jako lekarza, przedstawiciela handlowego lub rzemieślnika¹⁸⁴. Obejmuje to również wypadki, w których za wynajęciem pojazdu zastępczego przemawia gospodarza konieczność (np. uszkodzone auto służy spółce handlowej do wykonywania

zwracane „tylko wyjątkowo”, co dotyczy przypadków, w których pojazd uszkodzony wchodził w skład przedsiębiorstwa przewozowego albo handlowego, albo uszkodzony używał go do wykonywania zawodu, tudzież pojazd był wykorzystywany przez przedstawicieli i zastępców handlowych czy też rzemieślników, a także wtedy, gdy uszkodzony był „na niego zdany” (np. w przypadku upośledzenia albo kalectwa), co musi udowodnić. Zob. też wcześniej K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe*, Toruń 2008, s. 61. Podobnie zauważa H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007, s. 85, którego zdaniem koszty najmu pojazdu zastępczego nie są generalnie we Francji przyznawane, jednakże można zaobserwować daleko idącą tendencję do ich przyznawania w południowej Francji („*Mietwagenkosten werden in Frankreich nicht generell erstattet, wobei in Südfrankreich eine großzügigere Tendenz zur Erstattung zu beobachten ist*”).

¹⁸⁰ G. Viney, P. Jourdain, S. Carval, *Traité de droit civil. Les conditions de la responsabilité*, Paris 2013, s. 44, Nb 251-1.

¹⁸¹ M. Fabre-Magnan, *Droit des obligations. 2 – Responsabilité civile et quasi-contrats*, Paris 2007, s. 113; G. Viney, P. Jourdain, S. Carval, *Traité de droit civil. Les conditions de la responsabilité*, Paris 2013, s. 44, Nb 251-1.

¹⁸² Zob. O. Moréteau, *Grundfragen des Schadenersatzrechts aus französischer Sicht*, [w:] *Grundfragen des Schadenersatzrechts aus rechtsvergleichender Sicht*, red. H. Koziol, Wien 2014, s. 89. Por. też uwagi, które czyni C. van Dam, *European tort law*, Oxford 2013, s. 354, a także W. van Gerven, J. Lever, P. Larouche, *Cases, Materials and Text on National, Supranational and International Tort Law*, Oxford-Portland 2000, s. 883, których zdaniem odszkodowanie w takich sprawach często przyznawane jest przez sądy na zasadzie słuszności.

¹⁸³ O. Moréteau, *Grundfragen des Schadenersatzrechts aus französischer Sicht*, [w:] *Grundfragen des Schadenersatzrechts aus rechtsvergleichender Sicht*, red. H. Koziol, Wien 2014, s. 89 (zob. też jednak dalsze wątpliwości zgłaszane przez tego autora na s. 89-90). Co określane jest jako *réparation per équivalent* (por. w tym zakresie szerzej Ch. von Bar, *The common European Law of Torts. Volume II*, Oxford 2000, s. 150).

¹⁸⁴ H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007, s. 85. Tak też G. Viney, P. Jourdain, S. Carval, *Traité de droit civil. Les conditions de la responsabilité*, Paris 2013, s. 47, nb 251-3, ze wskazaniem orzeczenia *Cour de cassation* z 11 lipca 1963 r. dotyczącego utraty pojazdu przez firmę transportową. Takie wydatki powszechnie są bowiem kwalifikowane jako szkoda, por. F. Terré, P. Simler, Y. Lequette, *Droit civil. Les obligations*, Paris 2009, s. 725.

działalności gospodarczej)¹⁸⁵ albo okoliczności danego wypadku (np. uszkodzenie pojazdu podczas pozostawania na urlopie)¹⁸⁶. Nie ulega jednak w orzecznictwie francuskim wątpliwości, że takie koszty są przyznawane również wówczas, gdy pojazd ten służył komunikacji osobie niepełnosprawnej pozbawionej możliwości korzystania z rzeczy i skazanej w wyniku czego na pojazd zastępczy¹⁸⁷. Jak wskazuje się w doktrynie wątpliwości budzą jednak sytuacje, w których koszty takiego pojazdu zastępczego miałyby być przyznawane w sytuacji, gdy poszkodowany nie poniósł realnych kosztów przez wzgląd na fakt, że korzystał z alternatywnych metod transportu, na które nie ponosił dodatkowych wydatków¹⁸⁸.

Wydatki na najem powinny nie być wygórowane i powinny być utrzymane w rozsądnych granicach¹⁸⁹, za czym ma przemawiać spoczywający na poszkodowanym obowiązek niepowiększenia rozmiaru szkody¹⁹⁰. Od sumy kosztów najmu pojazdu zastępczego znajdującej się na przedstawianym w sądzie rachunku potrąca się zaoszczędzone przez poszkodowanego koszty własne, zazwyczaj w wysokości 15-20% kosztów najmu pojazdu¹⁹¹. W doktrynie wskazuje się jednak, że w zależności do okoliczności danej sytuacji suma ta może być określona

¹⁸⁵ H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007, s. 85.

¹⁸⁶ O. Moréteau, *Grundfragen des Schadenersatzrechts aus französischer Sicht*, [w:] *Grundfragen des Schadenersatzrechts aus rechtsvergleichender Sicht*, red. H. Koziol, Wien 2014, s. 89-90.

¹⁸⁷ Tak też K. Ludwichowska, *Odszkodowanie za utratę możliwości korzystania z pojazdu mechanicznego w ujęciu prawno porównawczym*, [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011, s. 92-93 i tam podana literatura. W doktrynie francuskiej wskazuje się również, że koszty przystosowania pojazdu do niepełnosprawności kierowcy powinny być kwalifikowane jako szkoda, por. Ph. Malaurie, L. Aynès, P. Stoffel-Munck, *Les Obligations*, Paris 2009, s. 139.

¹⁸⁸ O. Moréteau, *Grundfragen des Schadenersatzrechts aus französischer Sicht*, [w:] *Grundfragen des Schadenersatzrechts aus rechtsvergleichender Sicht*, red. H. Koziol, Wien 2014, s. 89, który zauważa, że: „*Es ist daher schwer vorstellbar, dass ein Gericht Schadenersatz als Ausgleich für die Kosten eines Mietwagens zusprechen könnte, wenn der Geschädigte einfach alternative Transportmittel ohne Zusatzkosten benützt hat*“.

¹⁸⁹ Tak M. Fabre-Magnan, *Droit des obligations. 2 – Responsabilité civile et quasi-contrats*, Paris 2007, s. 113; S. Galand-Carval, *France*, [w:] *Unification of Tort Law: Damages*, red. U. Magnus, The Hague-London-Boston 2001, s. 82.

¹⁹⁰ Por. K. Ludwichowska, *Odszkodowanie za utratę możliwości korzystania z pojazdu mechanicznego w ujęciu prawno porównawczym*, [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011, s. 94. Co do zakresu obowiązku poszkodowanego niepowiększania szkody w ogólności por. w tych sytuacjach J. Flour, J.-L. Aubert, E. Savaux, *Les obligations 2. Le fait juridique*, Paris 2009, s. 474-475; F. Terré, P. Simler, Y. Lequette, *Droit civil. Les obligations*, Paris 2009, s. 911 oraz G. Viney, P. Jourdain, S. Carval, *Traité de droit civil. Les conditions de la responsabilité*, Paris 2013, s. 46, Nb 251-2.

¹⁹¹ H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007, s. 85.

w wysokości mniejszej lub większej, w tym w ogóle do potrącenia takiego może nie dojść, co oceniane jest w toku postępowania sądowego¹⁹².

Odszkodowanie to należy się także wówczas, gdy poszkodowany nie najął pojazdu zastępczego, a więc za samą utratę możliwości jego używania (*perte de jouissance, indemnité pour immobilisation*)¹⁹³. Za każdy dzień użycia przyznaje się przy tym ryczałt, w którym należne poszkodowanemu odszkodowanie uzależnione jest od typu pojazdu, którego użytkował¹⁹⁴. W orzecznictwie sądów francuskich zaobserwowano również zróżnicowanie wysokości przyznanego poszkodowanemu odszkodowania w zależności od jego obywatelstwa i kraju, w którym doszłoby do potencjalnego wynajęcia pojazdu zastępczego¹⁹⁵.

Odszkodowanie należne poszkodowanemu obejmuje również składkę ubezpieczeniową oraz koszty najmu garażu¹⁹⁶. W wypadku nieponiesienia kosztów najmu zastępczej rzeczy, szkodę w postaci niemożliwości skorzystania z rzeczy, kwalifikuje się jako generalnie szkodę niemajątkową (niedogodności nie mające charakteru majątkowego)¹⁹⁷.

¹⁹² H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007, s. 85.

¹⁹³ H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007, s. 85; Ch. von Bar (red.), *Principles of European Law. Non-Contractual Liability Arising out of Damage Caused to Another*, Oxford 2009, s. 504; K. Ludwichowska, *Odszkodowanie za utratę możliwości korzystania z pojazdu mechanicznego w ujęciu prawnoporównawczym*, [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011, s. 99.

¹⁹⁴ H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007, s. 85.

¹⁹⁵ Por. H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007, s.86, który wskazuje na orzeczenie Sądu Apelacyjnego w Paryżu z 21 maja 1985 r., w którym odszkodowanie zostało przyznane w kwocie wyższej ze względu na fakt, że poszkodowanym była osoba mieszkająca w Niemczech.

¹⁹⁶ Tak S. Galand-Carval, *France*, [w:] *Unification of Tort Law: Damages*, red. U. Magnus, The Hague-London-Boston 2001, s. 82, a za nią K. Ludwichowska, *Odszkodowanie za utratę możliwości korzystania z pojazdu mechanicznego w ujęciu prawnoporównawczym*, [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011, s. 102. W doktrynie jako szkodę kwalifikuje się również wcześniejszą spłatę raty kredytu, który został wzięty na nabycie samochodu (por. F.Terré, P. Simler, Y. Lequette, *Droit civil. Les obligations*, Paris 2009, s. 911). Zob. też co do tego typu szkód G. Viney, P. Jourdain, S. Carval, *Traité de droit civil. Les conditions de la responsabilité*, Paris 2013, s. 45, nb 251-2.

¹⁹⁷ S. Galand-Carval, *France*, [w:] *Unification of Tort Law: Damages*, red. U. Magnus, The Hague-London-Boston 2001, s. 82.

5. Systemy prawne *common law*

5.1. Prawo angielskie

W krajach systemu prawnego *common law* ochrona poszkodowanego w opisywanych sytuacjach zakreślona jest bardzo szeroko. Dotyczy to prawa angielskiego, a także prawa amerykańskiego.

Pełnej ochronie interesów poszkodowanego sprzyja zwłaszcza **prawo angielskie**, w którym przyjmuje się, że poszkodowany może żądać pokrycia rozsądnych kosztów najmu pojazdu zastępczego przez czas naprawy pojazdu uszkodzonego¹⁹⁸. Jest tak nawet wówczas, gdy nie używał wskazanych przedmiotów do prowadzenia działalności gospodarczej¹⁹⁹. Koszty te muszą być jednak „rozsądne”²⁰⁰, co zazwyczaj określa się przez odniesienia do typowych hipotetycznych kosztów korzystania z rzeczy²⁰¹. Jeżeli więc przykładowo poszkodowany wynajmie samochód

¹⁹⁸ Por. orzeczenie *Motorworks Ltd v. Alwahbi* (1977) RTR 276. D. Howarth, *Textbook on tort*, London-Dublin-Edinburgh 1995, s. 622; D.G. Cracknell, *Obligations: The law of tort*, London 2001, s. 403; W.V.H. Rogers, *Winfield and Jolowicz on Tort*, London 2002, s. 789 i 792; R. M. Merkin, J. Stuart-Smith, *The Law of Motor Insurance*, London 2004, s. 179; J. Hodgson, J. Lewthwaite *Tort Law Textbook*, Oxford 2007, s. 453; R. Deakin, A. Johnson, B. Markesinis, *Tort Law*, Oxford 2013, s. 869; A. Kramer, *The Law of Contract Damages*, Oxford-Portland 2014, s. 177; Ch. Witting, *Street on Torts*, Oxford 2015, s. 715; Ch. V. Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, Draft Common Frame of Reference (DCFR)*, Munich 2009, s. 3342; zob. też S. Sołtysiński, *Odpowiedzialność PZU w ramach obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych OC za szkody powstałe w następstwie niemożliwości korzystania z pojazdu przez poszkodowanego*, [w:] A. Wąsiewicz (red.), *Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne w PRL*, Poznań 1979, s. 136-137. Por. E. Kowalewski, *Najem pojazdu zastępczego a odszkodowanie z tytułu wypadku komunikacyjnego*, *Prawo Asekuracyjne* 2010, nr 3, s. 6 (zdaniem autora, poszkodowany może żądać pokrycia rozsądnych kosztów najmu pojazdu zastępczego **jedynie wówczas, gdy jest to uzasadnione i wyłącznie przez czas naprawy pojazdu uszkodzonego**); E. Kowalewski, *Odszkodowanie z tytułu wypadku komunikacyjnego a najem pojazdu zastępczego*, [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011, s. 48.

¹⁹⁹ Orzeczenie *Motorworks Ltd v. Alwahbi* (1977) RTR 276 (w sprawie koszty najmu pojazdu zastępczego zostały dopuszczona za Royce-Royce, który był używany dość sporadycznie). W doktrynie por. J. Hodgson, J. Lewthwaite *Tort Law Textbook*, Oxford 2007, s. 453; R. Deakin, A. Johnson, B. Markesinis, *Tort Law*, Oxford 2013, s. 869; Ch. Witting, *Street on Torts*, Oxford 2015, s. 715.

²⁰⁰ Orzeczenie *Motorworks Ltd v. Alwahbi* (1977) RTR 276. Zob. też D. Howarth, *Textbook on tort*, London-Dublin-Edinburgh 1995, s. 622; D.G. Cracknell, *Obligations: The law of tort*, London 2001, s. 403; W.V.H. Rogers, *Winfield and Jolowicz on Tort*, London 2002, s. 789; R. Deakin, A. Johnson, B. Markesinis, *Tort Law*, Oxford 2013, s. 869; A. Kramer, *The Law of Contract Damages*, Oxford-Portland 2014, s. 177.

²⁰¹ “The notional costs of the capital tied up in the chattel” – por. J. Hodgson, J. Lewthwaite *Tort Law Textbook*, Oxford 2007, s. 453.

wyższej klasy, niż ten, z którego korzystał, nie uzyska odszkodowania w zakresie przekraczającym wydatki na wynajęcie samochodu tej samej klasy²⁰². Przyjmuje się bowiem, że wystarczające jest dla niego korzystanie z pojazdu tego samego typu, który czasowo utracił²⁰³. Wynajęcia samochodu wyższej klasy jest jednak możliwe na krótki okres czasu i przy wykazaniu niezbędności takiego wynajmu²⁰⁴. Ciężar dowodu spoczywa w tym zakresie na poszkodowanym²⁰⁵. Za koszty nie mogące być uznane za „rozsądne” można również uznać koszty najmu pojazdu zastępczego przekraczające koszt nabycia nowego pojazdu²⁰⁶. Ponadto jeżeli koszty najmu pojazdu zastępczego byłyby wyższe niż utracona korzyść gospodarcza, którą dany podmiot uzyskałby z posługiwania się pojazdem, może dochodzić jedynie tej niższej kwoty²⁰⁷. Koszty najmu pojazdu zastępczego przyznawane są także w wypadku całkowitego zniszczenia pojazdu²⁰⁸ i mogą one obejmować również wydatki na jego przystosowanie do sposobu prowadzenia działalności gospodarczej przez poszkodowanego²⁰⁹.

Jeżeli poszkodowany nie najął pojazdu zastępczego, należy mu się odszkodowanie z tytułu samej utraty możliwości korzystania z pojazdu (*loss of use*)²¹⁰. Pod uwagę

²⁰² R. M. Merkin, J. Stuart-Smith, *The Law of Motor Insurance*, London 2004, s. 179.

²⁰³ Uzasadnienie orzeczenia *Motorworks Ltd v. Alwahbi* (1977) RTR 276. Zob. też R. M. Merkin, J. Stuart-Smith, *The Law of Motor Insurance*, London 2004, s. 179, przypis 295 oraz A. Kramer, *The Law of Contract Damages*, Oxford-Portland 2014, s. 177.

²⁰⁴ Por. orzeczenie *Watson-Norrie Ltd. v Shaw* [1967] 111 SJ 117, CA, a także późniejsze *Moore v DER Ltd.* [1971] 1 WLR 1476, CA oraz *Daily Office Cleaning Contractors v Sheffard* [1977] RTR 361. W doktrynie A. Kramer, *The Law of Contract Damages*, Oxford-Portland 2014, s. 177-178.

²⁰⁵ A. Kramer, *The Law of Contract Damages*, Oxford-Portland 2014, s. 178. W doktrynie podkreśla się nawet, że istnienie szkody powinno być ściśle udowodnione (por. R. Deakin, A. Johnson, B. Markesinis, *Tort Law*, Oxford 2013, s. 869).

²⁰⁶ Por. D. Howarth, *Textbook on tort*, London-Dublin-Edinburgh 1995, s. 622 I tam wskazane orzeczenie *Liesbosch Dredger v SS Edison* [1933] AC 449.

²⁰⁷ R. Deakin, A. Johnson, B. Markesinis, *Tort Law*, Oxford 2013, s. 869.

²⁰⁸ Por. szerzej J. Hodgson, J. Lewthwaite *Tort Law Textbook*, Oxford 2007, s. 453.

²⁰⁹ J. Hodgson, J. Lewthwaite *Tort Law Textbook*, Oxford 2007, s. 453.

²¹⁰ Tak orzeczenia *Motorworks Ltd v. Alwahbi* (1977) RTR 276 oraz *Beechwood Birmingham Ltd v. Hoyer Group UK Ltd.* [2010] EWCA Civ 647; D. Howarth, *Textbook on tort*, London-Dublin-Edinburgh 1995, s. 622; J. Hodgson, J. Lewthwaite *Tort Law Textbook*, Oxford 2007, s. 453; R. Deakin, A. Johnson, B. Markesinis, *Tort Law*, Oxford 2013, s. 869; Ch. Witting, *Street on Torts*, Oxford 2015, s. 715; Ch. V. Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, Draft Common Frame of Reference (DCFR)*, Munich 2009, s. 3343; W. van Gerven, J. Lever, P. Larouche, *Cases, Materials and Text on National, Supranational and International Tort Law*, Oxford-Portland 2000, s. 883; E. Kowalewski, *Najem pojazdu zastępczego a odszkodowanie z tytułu wypadku komunikacyjnego*, Prawo Asekuracyjne 2010, nr 3, s. 6.

przy obliczaniu wysokości takiego odszkodowania bierze się przeciętne koszty najmu obowiązujące i stosowane przez przedsiębiorców wynajmu aut²¹¹. Wyłączone jest żądanie zwrotu kosztów najmu takiego pojazdu, którego cena byłaby nietypowa lub miałby on charakter samochodu, luksusowego²¹².

Zwrot kosztu najmu nie przysługuje wówczas, gdy poszkodowany posiada więcej samochodów zdolnych zaspokoić jego konieczność transportu albo wtedy, gdy nie jest w stanie prowadzić samochodu²¹³. Dotyczy to zwłaszcza sytuacji, w których udowodnione zostało, że czas za jaki miałby otrzymać odszkodowanie za brak możliwości prowadzenia pojazdu spędziłby za granicą albo w szpitalu²¹⁴. Kwestię otwartą pozostawiono to, czy obejmuje to również sytuację, w których poszkodowany nigdy nie wydałby własnych środków na najem pojazdu zastępczego, gdyż możliwość korzystania z innego pojazdu otrzymałby od swojego przyjaciela²¹⁵. W doktrynie zwraca się bowiem uwagę, że skutki dobrowolnego i bezpłatnego („szczodrobliwego”) działania osoby trzeciej względem poszkodowanego nie powinny być uwzględniane przy obliczaniu wysokości odszkodowania, do którego zobowiązany byłby sprawca szkody i wpływać na jego obniżenie²¹⁶. Pod uwagę przy wysokości odszkodowania bierze się również wysokość składki ubezpieczeniowej, którą powód utracił na skutek wypadku komunikacyjnego²¹⁷.

²¹¹ Wyrok z 11 maja 2000 r. *Dimond v. Lovell* [2000] 2 WLR 1121, w którego stanie faktycznym poszkodowana wynajęła pojazd zastępczy, jednak zapłata za niego została odłożona w czasie do chwili uiszczenia roszczenia odszkodowawczego przez sprawcę szkody.

²¹² Wyrok z 11 maja 2000 r. *Dimond v. Lovell* [2000] 2 WLR 1121.

²¹³ Por. sprawę *Giles v. Thompson* (1994) 1 AC 142. W doktrynie W.V.H. Rogers, *Winfield and Jolowicz on Tort*, London 2002, s. 792, który stwierdza jednoznacznie, że jeżeli poszkodowany jest właścicielem dwóch pojazdów, to nie może żądać odszkodowania obejmującego koszty najmu pojazdu zastępczego w sytuacji, gdy jeden z nich został zniszczony lub uszkodzony. Zob. też E. Kowalewski, *Odszkodowanie z tytułu wypadku komunikacyjnego a najem pojazdu zastępczego*, [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011, s. 48.

²¹⁴ *Giles v. Thompson* (1994) 1 AC 142. W doktrynie W.V.H. Rogers, *Winfield and Jolowicz on Tort*, London 2002, s. 792.

²¹⁵ Zob. W.V.H. Rogers, *Winfield and Jolowicz on Tort*, London 2002, s. 792.

²¹⁶ Zob. W.V.H. Rogers, *Winfield and Jolowicz on Tort*, London 2002, s. 792. Szerzej zagadnienie to omawiają z zestawieniem orzecznictwa M. Lunney, K. Oliphant, *Tort Law. Text and Materials*, Oxford 2008, s. 903 i 905.

²¹⁷ Orzeczenia *Patel v London Transport Executive* [1981] RTR 29; *Ironfield v Eastern Gas Board* [1964] 1 WLR 1 s. 125 i n. W doktrynie W.V.H. Rogers, *Winfield and Jolowicz on Tort*, London 2002, s. 789, przypis 51; R. M. Merkin, J. Stuart-Smith, *The Law of Motor Insurance*, London 2004, s. 330.

5.2. Prawo amerykańskie

W rodzimej doktrynie wskazuje się, że obowiązek kompensacji szkody związanej z utratą możliwości korzystania z pojazdu niewykorzystywanego do celów zarobkowych przyjmowany jest również **w prawie amerykańskim**, przy czym w wielu stanach judykatura opowiada się za przyznaniem poszkodowanemu odszkodowania niezależnie od tego, czy rzeczywiście używał on pojazdu zastępczego w okresie naprawy uszkodzonego samochodu²¹⁸. Rozwiązania te mogą w tym miejscu być jedynie wzmiankowane ze względu na specyficzne cechy systemu amerykańskiego (przede wszystkim kształtowanie stanu prawnego przez judykaturę stanową a nie normatywne rozwiązania na szczeblu federalnym).

W judykaturze większości stanów USA oraz Kanady przyjęto zasadę, że poszkodowanemu w razie uszkodzenia lub zniszczenia jego samochodu przysługuje zarówno odszkodowanie za całą szkodę wynikłą wskutek utraty możliwości prowadzenia działalności zarobkowej, ale również wówczas, gdy uszkodzony pojazd był używany wyłącznie do zaspokajania osobistych potrzeb właściciela oraz jego rodziny i to nawet do codziennych zakupów, wyjazdów urlopowych, wypoczynkowych czy weekendowych²¹⁹. Dopuszcza się również roszczenie posiadacza uszkodzonego lub zniszczonego pojazdu mechanicznego o nieponiesione w rzeczywistości koszty najmu pojazdu zastępczego (*loss of use*), a więc niezależnie od tego, czy rzeczywiście korzystał w takiego pojazdu zastępczego²²⁰. Wysokość odszkodowania za poniesione koszty najmu pojazdu zastępczego są zmniejszane o koszty, które dana osoba poniosłaby na eksploatację własnego samochodu.

²¹⁸ Zob. S. Sołtysiński, *Odpowiedzialność PZU w ramach obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych OC za szkody powstałe w następstwie niemożliwości korzystania z pojazdu przez poszkodowanego*, [w:] A. Wąsiewicz (red.), *Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne w PRL*, Poznań 1979, s. 133-134; E. Kowalewski, *Najem pojazdu zastępczego a odszkodowanie z tytułu wypadku komunikacyjnego*, *Prawo Asekuracyjne* 2010, nr 3, s. 6; E. Kowalewski, *Odszkodowanie z tytułu wypadku komunikacyjnego a najem pojazdu zastępczego*, [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011, s. 49-50.

²¹⁹ Zob. orzeczenia *Malinson v. Black* Annotate this Case [Civ. No. 13448. First Dist., Div. Two. Jan. 27, 1948.], *Pittari v. Madison Ave. Coach Co., Inc.* (1947), *Marshall v. Golden State Milk Products Co.*, 113 Cal. App. oraz *Menefee v. Raisch Improvement Co.*, 78 Cal. App. 785, 789 [248 P. 1031].

²²⁰ Zob. orzeczenia *Malinson v. Black* Annotate this Case [Civ. No. 13448. First Dist., Div. Two. Jan. 27, 1948.], *Pittari v. Madison Ave. Coach Co., Inc.* (1947), *Marshall v. Golden State Milk Products Co.*, 113 Cal. App. oraz *Menefee v. Raisch Improvement Co.*, 78 Cal. App. 785, 789 [248 P. 1031].

5.3. Prawo irlandzkie

W **prawie irlandzkim** kosztów utrzymania pojazdu zastępczego może żądać osoba korzystająca z niego w celach zawodowych. Można żądać maksymalnie kwoty najmu pojazdu tej samej kategorii, co pojazd, który został uszkodzony lub zniszczony²²¹. W wypadku całkowitego zniszczenia pojazdu koszty najmu pojazdu zastępczego przyznawane są za maksymalnie cztery tygodnie²²². W wypadku uszkodzenia pojazdu koszty najmu pojazdu zastępczego wypłacane są za cały okres przeprowadzania naprawy technicznej pojazdu²²³.

6. Inne systemy prawne

6.1. Uwagi wprowadzające

Pozostałe porządki prawne różnią się istotnie zwłaszcza co do kwalifikowania utraty możliwości korzystania z rzeczy jako samoistnej szkody²²⁴. W niektórych porządkach prawnych stanowisko judykatury nie jest jeszcze w pełni skryształizowane.

6.2. Prawo belgijskie

W **prawie belgijskim** można odnaleźć podobne rozwiązania jak w prawie francuskim²²⁵. Generalnie przyjmuje się, że brak jest w tym zakresie jednolitej

²²¹ H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007, s. 134.

²²² H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007, s. 134.

²²³ H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007, s. 134.

²²⁴ Przeglądu rozwiązań obcych dokonuje w prawie polskim E. Kowalewski, *Odszkodowanie z tytułu wypadku komunikacyjnego a najem pojazdu zastępczego*, [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011, s. 37 i n. oraz K. Ludwichowska, *Odszkodowanie za utratę możliwości korzystania z pojazdu mechanicznego w ujęciu prawnoporównawczym*, [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011, s. 92 i nast. Najszerszym opracowaniem tego zagadnienia na tle prawnoporównawczym jest praca H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007.

²²⁵ Zob. P.D. Ollier, J.P. Le Gall, *Various Damages*, [w:] *International Encyclopedia of Comparative Law*, cz. XI – *Torts. Part 2*, red. A. Tunc, Tübingen 1983, s. 15 i n. oraz Ch. V. Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, Draft Common Frame of Reference (DCFR)*, Munich 2009, s. 3338. Por. jednak E. Kowalewski, *Najem pojazdu zastępczego a odszkodowanie z tytułu wypadku komunikacyjnego*, *Prawo Asekuracyjne* 2010, nr 3, s. 5, gdzie autor wskazuje, że co do prawa belgijskiego koszty najmu pojazdu zastępczego są uwzględniane

praktyki²²⁶. W zasadzie akceptuje się zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego wówczas, gdy jest on niezbędny do wykonywania pracy zarobkowej²²⁷. Jako dowód niezbędności wykonywania takiej pracy dopuszcza się przy tym także zaświadczenie od pracodawcy²²⁸. Tym niemniej podkreśla się też niekiedy, że tylko wyjątkowo wymaga się w orzecznictwie i doktrynie, aby pojazd był uszkodowanemu niezbędny do prowadzenia działalności gospodarczej lub zawodowej lub też w celu dojazdu do pracy²²⁹. Dla przykładu w orzecznictwie Sądu Apelacyjnego w Brukseli przyjęto, że o zwrot kosztów pojazdu zastępczego może starać się matka wykorzystująca pojazd do codziennego odwożenia do szkoły swoich dzieci²³⁰.

W przypadku zniszczenia pojazdu koszty najmu pojazdu zastępczego przyznawane są za czas potrzebny do nabycia nowego pojazdu²³¹, jednakże przyjmuje się tutaj

„tylko wtedy, gdy korzystanie z pojazdu przez uszkodowanego jest bezwzględnie potrzebne (np. w celu wykonywania zawodu). Dotyczy to także uszkodowanych, którzy wykonują swój zawód samodzielnie albo osób prowadzących określonego rodzaju działalność gospodarczą (...) a zwłaszcza, kiedy chodzi o pojazdy dostawcze lub podobnego typu (...). Orzecznictwo sądowe nie przyznaje na ogół prawa do zwrotu tego rodzaju kosztów, jeśli uszkodowany ma możliwość korzystania z publicznych środków komunikacji (zwłaszcza gdy chodzi o osoby, które samochodem dojeżdżały tylko do nieodległego miejsca pracy)” – zob. E. Kowalewski, *Odszkodowanie z tytułu wypadku komunikacyjnego a najem pojazdu zastępczego*, [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011, s. 38-39 (z przywoływanych przez autora orzeczeń wynika, że koszty takie podlegają zwrotowi także wtedy, gdy samochód był potrzebny do celów osobistych, np. gdy własny pojazd uległ uszkodzeniu bezpośrednio przed wyjazdem na urlop lub w trakcie jego trwania albo w przypadku matki, która odwoziła codziennie swoje dzieci do szkoły własnym samochodem; autor podkreśla jednak z naciskiem, że są to przypadki „szczególne”, „niezbyt liczne”; stwierdza również, że „Orzeczenia sądów belgijskich, w których uznano „bezwzględnie” zwrot kosztów pojazdu zastępczego albo uszkodowanego (...) są sporadyczne”; autor wskazuje ponadto, że w orzecznictwie sądów belgijskich „widać wyraźną i dość powszechną tendencję redukcji faktycznie zapłaconych kosztów najmu pojazdu zastępczego o 10-20% tytułem zaoszczędzonych przez uszkodowanego kosztów własnych”, która jednak nie wchodzi w grę „w sytuacjach bardzo wyjątkowych”, np. w przypadku najmu pojazdu małego, o niskich parametrach techniczno-eksploatacyjnych).

²²⁶ H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007, s. 39. Tym niemniej dawniejsze orzecznictwo i poglądy doktryny w tym zakresie omawiają P.D. Ollier, J.P. Le Gall, *Various Damages*, [w:] *International Encyclopedia of Comparative Law*, cz. XI – *Torts. Part 2*, red. A. Tunc, Tübingen 1983, s. 15 i n.

²²⁷ H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007, s. 39.

²²⁸ H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007, s. 39.

²²⁹ H. A. Cousy, A. Vanderspikken, *Belgium*, [w:] *Unification of Tort Law: Damages*, red. U. Magnus, The Hague-London-Boston 2001, s. 50. Tak też K. Ludwichowska, *Odszkodowanie za utratę możliwości korzystania z pojazdu mechanicznego w ujęciu prawnoporównawczym*, [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011, s. 92.

²³⁰ Por. H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007, s. 39.

²³¹ Zob. H. A. Cousy, A. Vanderspikken, *Belgium*, [w:] *Unification of Tort Law: Damages*, red. U. Magnus, The Hague-London-Boston 2001, s. 49.

limit ograniczony maksymalnie do okresu dziesięciu dni²³². Jednakże poszkodowanemu często przyznawane są również koszty wynajmu pojazdu zastępczego na okres pomiędzy zamówieniem nowego pojazdu a rzeczywistym dostarczeniem tego pojazdu poszkodowanemu²³³. Ponadto uwzględniany jest czas, przez który poszkodowany jest zmuszony do załatwienia wszystkich wymaganych prawem formalności, aby móc poruszać się legalnie danym pojazdem po drogach²³⁴. Możliwe jest również pokrycie wydatków dotyczących okresu, w którym poszkodowany nie mógł korzystać z uszkodzonego lub zniszczonego pojazdu²³⁵.

W przypadku uszkodzenia pojazdu odszkodowanie należy się za okres naprawy, do którego dolicza się generalnie realny czas oczekiwania na wycenę szkody²³⁶. W orzecznictwie odrzuca się wykładnię, która z góry określałaby to, jaka liczba dni dla wyceny pojazdu jest właściwa²³⁷. Jeżeli jednak jasne jest, że samochód uległ całkowitemu zniszczeniu, okresu oczekiwania nie uwzględnia się²³⁸. W opracowaniach prawoporównawczych dotyczących prawa belgijskiego wskazuje się, że w wypadku pojazdu uszkodzonego długość okresu naprawy jest ustalana w drodze porozumienia pomiędzy rzeczoznawcą a dokonującym naprawy²³⁹. Sądy mogą jednak brać pod uwagę okresy przekraczające czas uzgodniony w takich

²³² H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007, s. 39.

²³³ H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007, s. 39.

²³⁴ H. A. Cousy, A. Vanderspikken, *Belgium*, [w:] *Unification of Tort Law: Damages*, red. U. Magnus, The Hague-London-Boston 2001, s. 49.

²³⁵ Tak K. Ludwichowska, *Odszkodowanie za utratę możliwości korzystania z pojazdu mechanicznego w ujęciu prawoporównawczym*, [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011, s. 102, chociaż H. A. Cousy, A. Vanderspikken, *Belgium*, [w:] *Unification of Tort Law: Damages*, red. U. Magnus, The Hague-London-Boston 2001, s. 34, którzy generalnie wskazując na szeroką możliwość kompensacji wydatków, które stały się daremnie poniesione w skutek czynu niedozwolonego, nie podają bezpośrednio przykładów związanych ze skutkami uszkodzenia lub zniszczenia pojazdu.

²³⁶ H. A. Cousy, A. Vanderspikken, *Belgium*, [w:] *Unification of Tort Law: Damages*, red. U. Magnus, The Hague-London-Boston 2001, s. 49; H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007, s. 39.

²³⁷ Zagadnienie to omawiają szerzej H. A. Cousy, A. Vanderspikken, *Belgium*, [w:] *Unification of Tort Law: Damages*, red. U. Magnus, The Hague-London-Boston 2001, s. 49-50.

²³⁸ H. A. Cousy, A. Vanderspikken, *Belgium*, [w:] *Unification of Tort Law: Damages*, red. U. Magnus, The Hague-London-Boston 2001, s. 49.

²³⁹ H. A. Cousy, A. Vanderspikken, *Belgium*, [w:] *Unification of Tort Law: Damages*, red. U. Magnus, The Hague-London-Boston 2001, s. 50.

porozumieniach, jeżeli jest to rzeczywisty czas naprawy pojazdu przez starannego mechanika²⁴⁰.

W prawie belgijskim dopuszcza się także możliwość żądania wynagrodzenia rozsądnych kosztów najęcia pojazdu zastępczego do czasu dostarczenia nowego samochodu²⁴¹, jak i zarówno możliwość żądania odszkodowania za samą utratę możliwości używania pojazdu²⁴². W tym ostatnim wypadku kwota pieniężna należna poszkodowanemu pozostaje do jego swobodnej dyspozycji²⁴³, co implikuje w sobie założenie, że nie musi jej wydawać akurat na wynajem pojazdu zastępczego. W orzecznictwie podkreśla się nawet, że możliwe jest podnoszenie roszczeń z tytułu utraty możliwości bezpłatnego serwisowania starego pojazdu²⁴⁴.

Kompensacja związana z utratą możliwości korzystania z pojazdu oparta jest o specjalne tabele ryczałtowo określające odszkodowanie za każdy dzień niemożliwości korzystania z pojazdu²⁴⁵. Nie mają one charakteru wiążącego i co cztery lata (lub częściej) są one aktualizowane przez Królewski Związek Sędziów²⁴⁶. Kwoty te różnią się w zależności od rodzaju pojazdu, który uległ uszkodzeniu i obejmują także rowery, motorowery, skutery i motocykle. Za opracowaniem

²⁴⁰ Tak H. A. Cousy, A. Vanderspikken, *Belgium*, [w:] *Unification of Tort Law: Damages*, red. U. Magnus, The Hague-London-Boston 2001, s. 50.

²⁴¹ Ch. V. Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, Draft Common Frame of Reference (DCFR)*, Munich 2009, s. 3338. Zob. też Ch. von Bar (red.), *Principles of European Law. Non-Contractual Liability Arising out of Damage Caused to Another*, Oxford 2009, s. 504.

²⁴² Zob. H. A. Cousy, A. Vanderspikken, *Belgium*, [w:] *Unification of Tort Law: Damages*, red. U. Magnus, The Hague-London-Boston 2001, s. 50; Ch. V. Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, Draft Common Frame of Reference (DCFR)*, Munich 2009, s. 3338.

²⁴³ H. A. Cousy, A. Vanderspikken, *Belgium*, [w:] *Unification of Tort Law: Damages*, red. U. Magnus, The Hague-London-Boston 2001, s. 50.

²⁴⁴ Orzeczenie Sądu w Charleroi przytaczane w Ch. V. Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, Draft Common Frame of Reference (DCFR)*, Munich 2009, s. 3338.

²⁴⁵ H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007, s. 40.

²⁴⁶ Przetłumaczone jako "Royal Federation of the Justices of the Peace and the Police Court Judges" przez H. A. Cousy, A. Vanderspikken, *Belgium*, [w:] *Unification of Tort Law: Damages*, red. U. Magnus, The Hague-London-Boston 2001, s. 50. Nie udało się jednak odnaleźć oficjalnego tłumaczenia tej organizacji.

H. Neidharta²⁴⁷ i jedynie przykładowo dla zobrazowania tych kwot można wskazać, że w 2004 r. były to m.in. następujące kwoty:

- Rowery: 5 Euro;
- Motorowery, skutery (pojemność do 50 cm³): 6,50 Euro;
- Motocykle (pojemność ponad 50 cm³): 9 Euro;
- Motocykle (pojemność ponad 450 cm³): 15 Euro;
- Samochody osobowe: 20 Euro;
- Samochody kombi: 25 Euro;
- Taksówki: 46-60 Euro;
- auta wynajęte (*Mietwagen*): 46 Euro;
- Przyczepy kempingowe: 24 Euro;
- Samochody ciężarowe do 3 ton: od 37.50 do 46 Euro, z tym, że za każdą dodatkową tonę dolicza się od 7,50 do 10 Euro;
- Karetki pogotowia: 87 Euro;
- Ciągniki: 37,50 Euro;
- Autobusy (w zależności od liczby miejsc): od 45 do 174 Euro.

6.3. Prawo holenderskie

W Holandii należne poszkodowanemu odszkodowanie z założenia obejmuje koszty najmu pojazdu zastępczego niezależnie od tego, w jaki sposób wykorzystywany był uszkodzony samochód – a więc czy był to użytek w ramach prowadzonej działalności gospodarczej albo wykonywania zawodu, czy też był to użytek prywatny²⁴⁸. Koszty te

²⁴⁷ H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007, s. 40.

²⁴⁸ H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007, s. 189. W doktrynie polskiej wskazuje się, że w prawie holenderskim przyjmuje się szeroko („niemal w każdej sytuacji”) możliwość żądania zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego E. Kowalewski, *Odszkodowanie z tytułu*

są pomniejszane o zaoszczędzone koszty eksploatacji własnego auta w wysokości do 25%²⁴⁹. Ponadto są one przyznawane jedynie za czas naprawy pojazdu zastępczego, zaś w wypadku gdy pojazd uszkodzowany został całkowicie zniszczony przyjmuje się, że czas przez który są przyznawane takie koszty powinien być ograniczony do momentu nabycia nowego pojazdu, lecz jednak nie powinien przekroczyć 14 dni²⁵⁰. Wydatki na najem nie powinny być jednak wygórowane i muszą się mieścić w rozsądnych granicach, co oznacza pokrycie kosztów tylko podobnego pojazdu jak uszkodzony²⁵¹. Poszkodowany jest bowiem zobowiązany do postępowania w ten sposób, aby nie powiększać powstającej po jego stronie szkody²⁵².

W prawie holenderskim nie dopuszcza się natomiast roszczenia o same nieponiesione koszty utraty pojazdu w postaci niemożności korzystania z niego²⁵³. Jedynie w wyjątkowych i ocenianych *ad casu* wypadkach dotyczących taksówek oraz pojazdów transportowych odszkodowanie takie bywa przyznawane²⁵⁴.

6.4. Prawo włoskie

Stanowisko judykatury nie jest jeszcze w pełni skryształizowane także w **prawie włoskim**. W dawniejszym orzecznictwie przyjmowano, że w razie uszkodzenia samochodu właściciel musi wykazać, iż korzystałby z samochodu, a ponadto, że nie mógł w związku z tym pracować albo był zmuszony do korzystania z transportu

wypadku komunikacyjnego a najem pojazdu zastępczego, [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011, s. 43.

²⁴⁹ Tak H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007, s. 189.

²⁵⁰ Tak H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007, s. 189.

²⁵¹ K. Ludwichowska, *Odszkodowanie za utratę możliwości korzystania z pojazdu mechanicznego w ujęciu prawnoporównawczym*, [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011, s. 95. Zob. też M. H. Wissink, W. H. van Boom, *The Netherlands*, [w:] *Unification of Tort Law: Damages*, red. U. Magnus, The Hague-London-Boston 2001, s. 156, którzy wskazują, że: „All reasonable expenses can be claimed”.

²⁵² M. H. Wissink, W. H. van Boom, *The Netherlands*, [w:] *Unification of Tort Law: Damages*, red. U. Magnus, The Hague-London-Boston 2001, s. 156.

²⁵³ M. H. Wissink, W. H. van Boom, *The Netherlands*, [w:] *Unification of Tort Law: Damages*, red. U. Magnus, The Hague-London-Boston 2001, s. 156 oraz H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007, s. 189.

²⁵⁴ H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007, s. 189.

publicznego. Jako dowód wymagano przedstawienia oświadczenia pracodawcy lub zaświadczenia z urzędu skarbowego²⁵⁵, gdyż podkreśla się, że zazwyczaj roszczenia podnoszone są przez poszkodowanych w kwotach będących absolutnie nie do przyjęcia przez sądy²⁵⁶. W nowszych orzeczeniach przyjmuje się raczej, że szkoda związana z utratą korzystania z rzeczy podlega naprawieniu stosownie do uznania sędziego w celu pokrycia „podważonych” kosztów, tzn. ogólnych kosztów utrzymania samochodu i obniżenia jego wartości²⁵⁷. Uznaje się, że koszt najmu pojazdu zastępczego może być przyznany nie tylko wówczas, gdy pojazd był konieczny poszkodowanemu do prowadzenia działalności gospodarczej, lecz także wówczas, gdy dany pojazd był wykorzystywany przez osobę niepełnosprawną²⁵⁸. Podobnie kwalifikuje się sytuację, gdy najem pojazdu zastępczego byłby konieczny dla uniknięcia po stronie danej osoby dalszej znaczącej szkody (np. utraty zarobków – *Verdienstentgangs*)²⁵⁹. Dopuszcza się podnoszenie uzasadnionych kosztów najmu takiego samego typu pojazdu, który był wykorzystywany przez poszkodowanego²⁶⁰. Koszty najmu pojazdu zastępczego obniżane są o ok. 20% jako sumę zaoszczędzonych w danej sytuacji wydatków na własne auto²⁶¹. Ponadto wyłącza się możliwość ponoszenia roszczeń o poniesione daremnie wydatki np. w zakresie w jakim dana osoba wynajmowała w okresie uszkodzenia pojazdu garaż, wskazując na nieistnienie w tym zakresie adekwatnego związku przyczynowego²⁶².

²⁵⁵ H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007, s. 161.

²⁵⁶ Por. F. D. Busnelli, G. Comandé, *Damages under Italian Law*, [w:] *Unification of Tort Law: Damages*, red. U. Magnus, The Hague-London-Boston 2001, s. 138.

²⁵⁷ Ch. V. Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, Draft Common Frame of Reference (DCFR)*, Munich 2009, s. 3339. Bardziej restryktywnie orzecznictwo sądów włoskich przedstawia H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007, s. 161.

²⁵⁸ H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007, s. 161. W takiej sytuacji przyjmuje się, że osoba niepełnosprawna ma roszczenie o zwrot kosztów pojazdu zastępczego przez cały okres, w którym nie mogła z niego korzystać, a więc okres naprawy oraz wymiany pojazdu na nowy.

²⁵⁹ H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007, s. 161.

²⁶⁰ F. D. Busnelli, G. Comandé, *Damages under Italian Law*, [w:] *Unification of Tort Law: Damages*, red. U. Magnus, The Hague-London-Boston 2001, s. 138.

²⁶¹ H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007, s. 161.

²⁶² F. D. Busnelli, G. Comandé, *Damages under Italian Law*, [w:] *Unification of Tort Law: Damages*, red. U. Magnus, The Hague-London-Boston 2001, s. 138.

6.5. Inne kraje

Z uwag prawnoporównawczych E. Kowalewskiego wynika, że koszty najmu pojazdu zastępczego są co do zasady refundowane także w **Finlandii, Irlandii, Islandii**, a do pewnego stopnia w **Norwegii**²⁶³ i **Szwecji**²⁶⁴. Tylko wyjątkowo są natomiast przyznawane w **Danii**. Możliwość żądania odszkodowania za samą utratę możliwości korzystania z rzeczy uznawana jest także w **prawie estońskim**²⁶⁵.

W **prawie norweskim** – na skutek orzecznictwa Sądu Najwyższego Norwegii ugruntowanego od 1992 r. – szeroko przyznaje się za to zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego w sytuacji, gdy pojazd wykorzystywany był także do spędzania wolnego czasu lub został zniszczony lub uszkodzony tuż przed planowanym urlopem²⁶⁶. Tym niemniej po stronie osoby poszkodowanej przyjmuje się istnienie obowiązku zmniejszenia szkody, co oznacza, że rozważenia wymaga także to, czy poszkodowany mógł korzystać z komunikacji publicznej w celu prowadzenia swoich spraw²⁶⁷.

W **prawie hiszpańskim** stanowisko judykatury co do omawianego zagadnienia nie jest jeszcze w pełni skryształizowane, choć przeważająca część sądów apelacyjnych odrzuca ideę kompensacji abstrakcyjnej szkody w postaci utraty korzystania z rzeczy²⁶⁸. W kwestii kosztów najmu pojazdu zastępczego E. Kowalewski wskazuje, że „orzecznictwo sądowe na tle wypadków komunikacyjnych opowiada się za uwzględnieniem kosztów najmu pojazdu zastępczego jedynie wyjątkowo (...)

²⁶³ Por. B. Askeland, *Grundfragen des Schadenersatzrechts aus norwegischer Sicht*, [w:] *Grundfragen des Schadenersatzrechts aus rechtsvergleichender Sicht*, red. H. Koziol, Wien 2014, s. 140, który wskazuje na przykład kobiety, która uzyskała koszty najmu pojazdu zastępczego przez czas niemożliwości korzystania z niego podczas urlopu. Generalnie jednak wskazuje się na udowodnienie konieczności wynajęcia takiego pojazdu, co zazwyczaj łączone jest z faktem prowadzenia przez poszkodowanego działalności gospodarczej (por. H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007, s. 200).

²⁶⁴ Zob. E. Kowalewski, *Odszkodowanie z tytułu wypadku komunikacyjnego a najem pojazdu zastępczego*, [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011, s. 40 i n.

²⁶⁵ Ch. V. Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, Draft Common Frame of Reference (DCFR)*, Munich 2009, s. 3341-3342.

²⁶⁶ H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007, s. 200.

²⁶⁷ H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007, s. 200.

²⁶⁸ Ch. V. Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, Draft Common Frame of Reference (DCFR)*, Munich 2009, s. 3339.

poszkodowany musi wykazać, że pojazd jest mu bezwzględnie potrzebny (konieczny) np. do wykonywania zawodu²⁶⁹.

W ślady niemieckie nie poszła **doktryna grecka**, która przyjmuje, że abstrakcyjna utrata korzystania nie stanowi szkody podlegającej naprawieniu²⁷⁰. Naprawieniu podlegają natomiast „podważone” koszty utrzymania uszkodzonego samochodu oraz – w granicach, w jakich prawo pozwala na indemnizację szkody niemajątkowej – strata czasu, dyskomfort oraz wysiłek po stronie poszkodowanego²⁷¹.

Warto wspomnieć o ewolucji, która dokonuje się **w Portugalii**. Początkowo orzecznictwo skłaniało się tam raczej do uznawania utraty możliwości korzystania z rzeczy za samoistną szkodę, obecnie jednak zdaje się przeważać tendencja odmienna²⁷². Za oczywiste uznaje się natomiast to, że pokryciu podlegają koszty najmu pojazdu zastępczego²⁷³.

²⁶⁹ Zob. E. Kowalewski, *Odszkodowanie z tytułu wypadku komunikacyjnego a najem pojazdu zastępczego*, [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011, s. 42; tak też ocenia sytuację K. Ludwichowska, *Odszkodowanie za utratę możliwości korzystania z pojazdu mechanicznego w ujęciu prawnoporównawczym*, [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011, s. 92.

²⁷⁰ Ch. V. Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, Draft Common Frame of Reference (DCFR)*, Munich 2009, s. 3341. Odmiennie ocenia sytuację K. Ludwichowska, *Odszkodowanie za utratę możliwości korzystania z pojazdu mechanicznego w ujęciu prawnoporównawczym*, [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011, s. 99.

²⁷¹ Ch. V. Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, Draft Common Frame of Reference (DCFR)*, Munich 2009, s. 3341. Por. E. Kowalewski, *Odszkodowanie z tytułu wypadku komunikacyjnego a najem pojazdu zastępczego*, [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011, s. 42 (autor wskazuje, że zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego zasądzany jest „sporadycznie i wyjątkowo”).

²⁷² Ch. V. Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, Draft Common Frame of Reference (DCFR)*, Munich 2009, s. 3341.

²⁷³ Ch. V. Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, Draft Common Frame of Reference (DCFR)*, Munich 2009, s. 3341. Por. jednak E. Kowalewski, *Odszkodowanie z tytułu wypadku komunikacyjnego a najem pojazdu zastępczego*, [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011, s. 46 (z uwag autora wynika, że koszty najmu pojazdu zastępczego są refundowane jedynie wyjątkowo); podobnie do E. Kowalewskiego K. Ludwichowska, *Odszkodowanie za utratę możliwości korzystania z pojazdu mechanicznego w ujęciu prawnoporównawczym*, [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011, s. 92.

7. Rozwiązania PECL i DCFR

DCFR nie zawiera szczególnych regulacji dotyczących zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego. W VI.-2:206 (2) (a) DCFR przyjęto natomiast wyraźnie, że szkoda prawnie relewantna w rozumieniu VI.-2:206 (1) DCFR - wynikająca z naruszenia prawa „własnościowego” albo zgodnego z prawem posiadania rzeczy ruchomej albo nieruchomości - obejmuje utratę korzystania z własności („*loss includes being deprived of the use of property*”).

W komentarzu wyjaśniono jednoznacznie, że w świetle przywołanego przepisu szkodą jest sama utrata potencjalnej możliwości korzystania z rzeczy, a więc utrata korzyści, którą zapewniłaby własność rzeczy. Nie ma tu znaczenia, że rzecz byłaby wykorzystywana tylko dla przyjemności, a nie do działalności gospodarczej²⁷⁴. Twórcy DCFR uznali – jak wyjaśniono w komentarzu – że własność nie powinna być traktowana w zróżnicowany sposób w zależności od tego, czy jest wykorzystywana do działalności dochodowej: jeżeli rzecz jest wykorzystywana do działalności gospodarczej (np. taksówka), właściciel może żądać zwrotu korzyści utraconych w czasie naprawy albo kosztów pojazdu zastępczego; indywidualna osoba powinna mieć analogiczne roszczenie w razie utraty możliwości korzystania z rzeczy przeznaczonej do użytku osobistego, którego miarą – w braku utraconej korzyści – powinna być istotna część kosztów najęcia pojazdu zastępczego (nawet jeżeli najem nie miał miejsca), ponieważ w przybliżeniu obrazują one wartość możliwości korzystania z rzeczy²⁷⁵. Przesłanką tego roszczenia jest wola i zdolność do korzystania z rzeczy przez żądającego²⁷⁶.

Warto wspomnieć, że przyjęcie szczególnej reguły VI.-2:206 (2) (a) DCFR było podyktowane założeniem, że stosowne roszczenie nie wynika z zasad ogólnych²⁷⁷.

²⁷⁴ Zob. Ch. V. Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, Draft Common Frame of Reference (DCFR)*, Munich 2009, s. 3323.

²⁷⁵ Zob. Ch. V. Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, Draft Common Frame of Reference (DCFR)*, Munich 2009, s. 3323.

²⁷⁶ Zob. Ch. V. Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, Draft Common Frame of Reference (DCFR)*, Munich 2009, s. 3323.

²⁷⁷ Zob. Ch. V. Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, Draft Common Frame of Reference (DCFR)*, Munich 2009, s. 3323.

8. Podsumowanie

W podsumowaniu podkreślić należy, że rozwiązania przyjęte w poszczególnych krajach Unii Europejskiej nie są jednolite²⁷⁸. Uzasadniona jest jednak konkluzja, że poszkodowanemu generalnie przyznaje się uprawnienie do refundacji kosztów najmu pojazdu zastępczego koniecznych do poniesienia w następstwie zniszczenia albo uszkodzenia własnego pojazdu (tak m.in. prawo niemieckie, austriackie, szwajcarskie, francuskie, angielskie, belgijskie, włoskie). Odszkodowanie takie przysługuje generalnie za cały okres naprawy albo okres potrzebny do zakupu nowego auta (np. prawo niemieckie, francuskie, w podobnym kierunku prawo angielskie), chociaż występują w tym zakresie również ograniczenia czasowe, za które odszkodowanie może być przyznane (np. prawo belgijskie, czy holenderskie). W ustawodawstwie niektórych krajów przyznanie takiego odszkodowania jest uzależnione od wykorzystywania pojazdu do celów gospodarczych lub zawodowych (np. prawo szwajcarskie, irlandzkie, częściowo prawo francuskie oraz belgijskie). W innych krajach takie ograniczenie nie występuje albo ma ograniczony zakres (np. prawo niemieckie, angielskie, holenderskie, czy norweskie).

Wysokość indemnizacji występuje zazwyczaj w wersji zestandaryzowanej tzn. na podstawie określonych tabel (np. prawo niemieckie, czy belgijskie) lub cen wykształconych w obrocie handlowym (np. prawo francuskie, czy angielskie). Podkreśla się, że wydatki na najem powinny być utrzymane w rozsądnych granicach, za czym ma przemawiać spoczywający na poszkodowanym obowiązek niepowiększenia rozmiaru szkody (np. prawo niemieckie, austriackie, szwajcarskie, francuskie, angielskie, czy holenderskie). Zazwyczaj nie określa się maksymalnej wysokości takiego odszkodowania (np. prawo niemieckie, szwajcarskie), choć od zasady tej występują wyjątki (np. prawo irlandzkie, częściowo prawo belgijskie, czy holenderskie).

Regułą pojawiającą się w innych systemach prawnych jest zmniejszenie odszkodowania należnego poszkodowanemu o wartość nieponiesionych kosztów

²⁷⁸ W świetle przytoczonych uwag trudno uznać jednak za uprawnioną formułowaną w literaturze tezę ogólną, że w krajach Unii Europejskiej „zaliczalność” kosztów najmu pojazdu zastępczego dopuszcza się wyjątkowo i to z licznymi ograniczeniami” – tak E. Kowalewski, *Odszkodowanie z tytułu wypadku komunikacyjnego a najem pojazdu zastępczego*, [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011, s. 57.

eksploatacji własnego pojazdu (tak np. prawo niemieckie, austriackie, francuskie, holenderskie, czy włoskie). Rozbieżności występują natomiast w zakresie oceny możliwości kompensacji „zbędnych” wydatków na uszkodzony pojazd w okresie jego remontu np. opłacenie składki ubezpieczeniowej (dopuszcza się je np. w prawie niemieckim, francuskim, czy angielskim oraz – mimo kontrowersji – w prawie austriackim; odrzuca natomiast – choć z wyjątkami – w prawie szwajcarskim, czy włoskim).

Niejednolicie jest rozwiązywany problem odszkodowania za samą utratę możliwości korzystania z pojazdu niezależnie od rzeczywistego ich poniesienia. Część systemów prawnych dopuszcza je w szerokim zakresie (np. prawo niemieckie, francuskie, angielskie, belgijskie, norweskie), a część wyklucza lub znacznie ogranicza (np. prawo austriackie, szwajcarskie, holenderskie). Wyklucza się jednak zwrot potencjalnych kosztów pojazdu zastępczego, jeżeli poszkodowany nie mógłby z niego skorzystać np. z powodu pobytu w szpitalu (np. prawo niemieckie, austriackie, czy angielskie).

VII. Literatura

B. Askeland, *Grundfragen des Schadenersatzrechts aus norwegischer Sicht*, [w:] *Grundfragen des Schadenersatzrechts aus rechtsvergleichender Sicht*, red. H. Koziol, Wien 2014;

Ch. von Bar, *The common European Law of Torts. Volume II*, Oxford 2000;

Ch. von Bar (red.), *Principles of European Law. Non-Contractual Liability Arising out of Damage Caused to Another*, Oxford 2009;

Ch. von Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, Draft Common Frame of Reference (DCFR)*, Munich 2009;

H. Becker, K. E. Böhme, *Kraftverkehrs-Haftpflicht-Schäden*, Heidelberg 2009;

A. Bénabent, *Droit civil. Les Obligations*, Paris 2010;

R. Brehm, *Berner Kommentar. Das Obligationenrecht. Band VI, 1. Abteilung. Allgemeine Bestimmungen. 3 Teilband, 1. Unterteilband. Die Entstehung durch unerlaubte Handlungen. Artikel 41–61 OR*, Bern 2013;

H. Brox, W-D. Walker, *Allgemeines Schuldrecht*, München 2006;

F. D. Busnelli, G. Comandé, *Damages under Italian Law*, [w:] *Unification of Tort Law: Damages*, red. U. Magnus, The Hague-London-Boston 2001;

F. Bydlinski, *System und Prinzipien des Privatrechts*, Wien-New York 1996;

D.G. Cracknell, *Obligations: The law of tort*, London 2001;

H. A. Cousy, A. Vanderspikken, *Belgium*, [w:] *Unification of Tort Law: Damages*, red. U. Magnus, The Hague-London-Boston 2001;

C. van Dam, *European tort law*, Oxford 2013;

K-H. Danzl, [w:] H. Koziol, P. Bydlinski, R. Bollenberger (red.), *Kurzkommentar zum ABGB*, Wien-New York 2010;

- R. Deakin, A. Johnson, B. Markesinis, *Tort Law*, Oxford 2013;
- P. Engel, *Traité des obligations en droit suisse*, Berne 1997;
- M. Fabre-Magnan, *Droit des obligations. 2 – Responsabilité civile et quasi-contrats*, Paris 2007;
- W. Fellmann, A. Kottmann, *Schweizerisches Haftpflichtrecht. Band I. Allgemeiner Teil sowie Haftung aus Verschulden und Persönlichkeitsverletzung, gewöhnliche Kausalhaftungen des OR, ZGB und PrHG*, Bern 2012;
- W. Fikentscher, *Schuldrecht*, Berlin-New York 1997;
- J. Flour, J.-L. Aubert, E. Savaux, *Les obligations 2. Le fait juridique*, Paris 2009;
- S. Galand-Carval, *France*, [w:] *Unification of Tort Law: Damages*, red. U. Magnus, The Hague-London-Boston 2001;
- W. van Gerven, J. Lever, P. Larouche, *Ch. von Bar, G. Viney, Cases, Materials and Text on National, Supranational and International Tort Law. Scope of Protection*, Oxford 1998;
- W. van Gerven, J. Lever, P. Larouche, *Cases, Materials and Text on National, Supranational and International Tort Law*, Oxford-Portland 2000;
- H. Heinrichs, [w:] *Palandt Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch*, München 2008;
- J. Hodgson, J. Lewthwaite *Tort Law Textbook*, Oxford 2007 (reprint 2012);
- D. Howarth, *Textbook on tort*, London-Dublin-Edinburgh 1995;
- H. Honsell, B. Isenring, M. A. Kessler, *Schweizerisches Haftpflichtrecht*, Zürich-Basel-Genf 2013;
- H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz*, Tübingen 2003;
- P. Jaworek, *Utrata możliwości korzystania z rzeczy jako źródło szkody*, Przegląd Prawniczy UW 2006, nr 2;

- E. Karner, [w:] H. Koziol, P. Bydlinski, R. Bollenberger (red.), *Kurzkommentar zum ABGB*, Wien-New York 2010;
- M. A. Kessler, [w:] *Basler Kommentar Obligationenrecht. Art. 1-529 OR*, red. H. Honsell, N. Vogt, W. Wiegand, Basel 2015;
- A. Koller, *Schweizerisches Obligationenrecht. Allgemeiner Teil*, Bern 2009;
- E. Kowalewski, *Najem pojazdu zastępczego a odszkodowanie z tytułu wypadku komunikacyjnego*, *Prawo Asekuracyjne* 2010, nr 3;
- E. Kowalewski, *Odszkodowanie z tytułu wypadku komunikacyjnego a najem pojazdu zastępczego*, [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011;
- H. Koziol, *Österreichisches Haftpflichtrecht, Band 1. Allgemeiner Teil*, Wien 1997;
- H. Koziol, *Basic Questions of Tort Law from a Germanic Perspective*, Wien 2012;
- H. Koziol, R. Welser, A. Kletečka, *Grundriss des bürgerlichen Rechts, Band II, Schuldrecht, Erbrecht*, Wien 2006;
- A. Kramer, *The Law of Contract Damages*, Oxford-Portland 2014;
- K. Larenz, *Lehrbuch des Schuldrechts. Erster Band. Allgemeiner Teil*, München 1987;
- D. Looschelders, *Schuldrecht. Allgemeiner Teil*, Köln-Berlin-München 2004;
- K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe*, Toruń 2008;
- K. Ludwichowska, *Odszkodowanie za utratę możliwości korzystania z pojazdu mechanicznego w ujęciu prawnoporównawczym*, [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011;

K. Ludwichowska-Redo, *Grundfragen des Schadenersatzrechts aus polnischer Sicht*, [w:] *Grundfragen des Schadenersatzrechts aus rechtsvergleichender Sicht*, red. H. Koziol, Wien 2014;

M. Lunney, K. Oliphant, *Tort Law. Text and Materials*, Oxford 2008;

Ph. Malaurie, L. Aynès, P. Stoffel-Munck, *Les Obligations*, Paris 2009;

H. Mayrhofer, *Ehrenzweig System des österreichischen allgemeinen Privatrechts. 2. Buch. Das Recht der Schuldverhältnisse. 1. Abteilung. Allgemeine Lehren*, Wien 1986;

D. Medicus, *Schuldrecht I. Allgemeiner Teil*, München 2002;

R. M. Merkin, J. Stuart-Smith, *The Law of Motor Insurance*, London 2004;

O. Moréteau, *Grundfragen des Schadenersatzrechts aus französischer Sicht*, [w:] *Grundfragen des Schadenersatzrechts aus rechtsvergleichender Sicht*, red. H. Koziol, Wien 2014;

Ch. Müller, [w:] *Handkommentar zum Schweizer Privatrecht. Obligationenrecht. Allgemeine Bestimmungen*, red. A. Furrer, A.K. Schnyder, Zürich-Basel-Genf 2010;

H. Neidhart, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007;

H. Oetker, [w:] *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 2, Schuldrecht, Allgemeiner Teil*, München 2007;

H. Oetker, [w:] *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 2, Schuldrecht, Allgemeiner Teil, §§ 241-432*, red. W. Krüger, München 2012;

P.D. Ollier, J.P. Le Gall, *Various Damages*, [w:] *International Encyclopedia of Comparative Law, cz. XI – Torts. Part 2*, red. A. Tunc, Tübingen 1983;

K. Oftinger, E.W. Stark, *Schweizerisches Haftpflichtrecht, Erster Band - Allgemeiner Teil*, Zürich 1995;

R. Reischauer, [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB, 2. Band, Teil 2b*, Wien 2004;

R. Reischauer, [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB*, 2. Band, Teil 2a, Wien 2007;

H. Rey, *Ausservertragliches Haftpflichtrecht*, Zürich-Basel-Genf 2008;

V. Roberto, *Haftpflichtrecht*, Bern 2013;

K. Rohde, *Haftung und Kompensation bei Straßenverkehrsunfällen*, Tübingen 2010;

W.V.H. Rogers, *Winfield and Jolowicz on Tort*, London 2002;

S. Sołtysiński, *Odpowiedzialność PZU w ramach obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych OC za szkody powstałe w następstwie niemożliwości korzystania z pojazdu przez poszkodowanego*, [w:] A. Wąsiewicz (red.), *Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne w PRL*, Poznań 1979;

G. Schiemann, [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen. Buch 2, Recht der Schuldverhältnisse; §§ 249-254 (Schadenersatz)*, Berlin 2005;

P. v. Schlechtriem, M. Schmidt-Kessel, *Schuldrecht. Allgemeiner Teil*, Tübingen 2005;

R. Schulze, [w:] R. Schulze (i in.), *Bürgerliches Gesetzbuch. Handkommentar*, Baden-Baden 2009;

I. Schwenzer, *Schweizerisches Obligationenrecht. Allgemeiner Teil*, Bern 2009;

A. Szpunar, *Utrata możliwości korzystania z rzeczy*, Rejent 1998, nr 10;

F. Terré, P. Simler, Y. Lequette, *Droit civil. Les obligations*, Paris 2009;

G. Viney, P. Jourdain, *Les conditions de la responsabilité*, Paris 2006;

G. Viney, P. Jourdain, S. Carval, *Traité de droit civil. Les conditions de la responsabilité*, Paris 2013;

R. Welsch, B. Zöchling-Jud, *Grundriss des bürgerlichen Rechts, Band II, Schuldrecht- Allgemeiner Teil, Schuldrecht-Besonderer Teil, Erbrecht*, Wien 2015;

H. P. Westermann, P. Bydlinski, R. Weber, *BGB-schuldrecht. Allgemeiner Teil*, Heidelberg-München-Landsberg-Berlin 2007;

F. Werro, *La responsabilité civile*, Bern 2011;

F. Werro, [w:] *Commentaire Romand. Code des obligations I. Art. 1-529 CO*, red. L. Thévenoz, F. Werro, Bâle 2012;

M. H. Wissink, W. H. van Boom, *The Netherlands*, [w:] *Unification of Tort Law: Damages*, red. U. Magnus, The Hague-London-Boston 2001;

Ch. Witting, *Street on Torts*, Oxford 2015.