

Witold Borysiak, Roman Trzaskowski*

Dochodzenie roszczeń o naprawienie szkody w postaci kosztów najmu pojazdu zastępczego w perspektywie prawnoporównawczej

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 wielu zagranicznych porządkach prawnych. Jego 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. Wynika to także stąd, że wielu przedstawicieli doktryny polskiej (m.in. A. Szpunar, S. Sołtysiński, E. Kowalewski, K. Ludwichowska-Redo) czerpie swe inspiracje właśnie z uwag prawnoporównawczych¹.

2. ZAŁOŻENIA BADAŃ PRAWNOPORÓWNAWCZYCH

2.1. Uwagi wprowadzające

W niniejszym opracowaniu scharakteryzowano porządki prawne krajów należących do Unii Europejskiej, uwzględniając przy tym nie tylko państwa, 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, belgijskie, holenderskie oraz włoskie). Ze względu na znaczenie tych porządków prawnych dla rozwoju prawa prywatnego w Europie, ich całkowite pominięcie nie byłoby bowiem wskazane. Pokrótce wskazane zostaną również rozwiązania przyjmowane w innych systemach prawnych.

* Witold Borysiak jest adiunktem na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego oraz w Instytucie Wymiaru Sprawiedliwości; Roman Trzaskowski jest sędzią Sądu Najwyższego, doktorem habilitowanym nauk prawnych.

¹ Niekiedy są one zresztą także punktem wyjścia do rozważań dotyczących prawa polskiego – 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.

W ograniczonym zakresie zostaną także omówione rozwiązania znane systemowi prawnemu *common law* (przede wszystkim prawu angielskiemu). Nie mogą one być bowiem wprost przeniesione do ustawodawstwa polskiego, ale w pewnych sytuacjach mogą być traktowane jako cenne źródło inspiracji. Ich pominięcie zubożyłoby także ostateczny wynik przeprowadzanej analizy. Tym niemniej do minimum zostaną ograniczone 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 propozycje zaprezentowane w Projekcie Wspólnych Ram Odniesienia (*Draft Common Frame of Reference*; dalej DCFR). Przy ich omawianiu poczynić należy jednak zastrzeżenie, że nie są one nigdzie prawem obowiązującym, a jedynie tworem grup roboczych pracujących w ponadnarodowym wymiarze, a więc w rzeczywistości nigdy nie mogły one sprawdzić się na płaszczyźnie praktycznej.

2.2. Uzasadnienie wyboru systemów prawnych podlegających szerszemu przedstawieniu

Ze względu na cel niniejszego opracowania, akcenty w ramach analizy prawno-porównawczej nie powinny być rozłożone równo. Na szczególną uwagę zasługują te systemy prawne, których wpływ na kształt prawa polskiego w zakresie odpowiedzialności odszkodowawczej był największy oraz które wykazują największe do prawa polskiego podobieństwo w zakresie podstawowych założeń dotyczących pojęcia szkody i zakresu jej naprawienia w ramach odpowiedzialności deliktowej. Dotyczy to przede wszystkim prawa niemieckiego (z jego znacznym i zarazem oryginalnym dorobkiem orzeczniczym i doktrynalnym w omawianej kwestii), a także prawa austriackiego i szwajcarskiego. Mniejsze znaczenie w omawianym zakresie ma 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, jak i niemajątkowa³. Mniejsze znaczenie mają także, ze względu na istotne różnice systemowe, porządki prawne *common law*. Pozostałe porządki prawne różnią się istotnie między sobą zwłaszcza co do kwalifikowania utraty możliwości korzystania z pojazdu jako samoistnej szkody⁴. Należy ponadto podkreślić, że w niektórych systemach prawnych omawiane w niniejszym opracowaniu zagadnienia nie są jeszcze

² Por. np. G. Viney, P. Jourdain, S. Carval, *Traité de droit civil. Les conditions de la responsabilité*, Paris 2013, s. 21, nb 248–1 oraz A. Bénabent, *Droit des obligations*, Paris 2016, s. 513–516, nb 679 i 680.

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

⁴ Przeglądu rozwiązań zagranicznych dokonują 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 prawno-porównawczym* [w:] E. Kowalewski (red.), *Odszkodowanie za niemożność korzystania z pojazdu uszkodzonego w wypadku komunikacyjnym*, Toruń 2011, s. 92 i n. Najszerzym opracowaniem tego zagadnienia na tle prawno-porównawczym jest praca H. Neidharta, *Unfall im Ausland. Band 2: West-Europa*, Bonn 2007. Skrótowy opis rozwiązań przyjmowanych w europejskich systemach prawnych zawiera również opracowanie autorstwa H. Neidharta i M. Nissena, *Verkehrsunfälle in Europa. Schadensabwicklung in 20 Reiseländern*, Bonn 2016.

w pełni usystematyzowane, stanowisko judykatury nie jest w pełni skryształizowane a poglądy doktrynalne ukształtowane.

3. PRAWO NIEMIECKIE

3.1. Naprawienie szkody w postaci poniesionych kosztów najmu pojazdu zastępczego

Prawo niemieckie zapewnia daleko idącą ochronę interesów osoby poszkodowanej uszkodzeniem albo zniszczeniem pojazdu⁵, co – jak się niekiedy wskazuje – może mieć pewien związek ze znaczeniem w Niemczech przemysłu motoryzacyjnego⁶. Ochrona ta może być uznana za jedną z najszerzych spośród krajów europejskich. Podkreśla się, że naprawienie szkody wynikającej z uszkodzenia lub zniszczenia pojazdu jest jednym z najważniejszych w praktyce obszarów całego prawa czynów niedozwolonych⁷.

W niemieckim orzecznictwie i doktrynie od dawna⁸ przyjmuje się, że właściciel uszkodzonego albo zniszczonego pojazdu może co do zasady żądać na podstawie § 249 ust. 2 zd. 1 BGB⁹ naprawienia szkody odpowiadającej poniesionym kosztom najmu pojazdu zastępczego na czas naprawy uszkodzonego pojazdu albo przez czas potrzebny do nabycia innego pojazdu¹⁰ (która to sytuacja jest kwalifikowana jako przypadek restytucji naturalnej¹¹). Jest to niezależne 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 prowadzić może do zwiększenia

⁵ Zob. też A. Szpunar, *Utrata możliwości korzystania z rzeczy*, „Rejent” 1998/10, s. 13–15.

⁶ I. Schwenzer, *Schweizerisches Obligationenrecht. Allgemeiner Teil*, Bern 2012, s. 81. Por. też G. Brüggemeier, *Haftungsrecht: Struktur, Prinzipien, Schutzbereich*, Berlin–Heidelberg 2006, s. 569.

⁷ 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, § 251, nb 32, s. 201.

⁸ Co do poglądów przyjmowanych dawniej w orzecznictwie i doktrynie niemieckiej zob. też S. Sołtyśński, *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” 2006/2, s. 71 i n. oraz K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe*, Toruń 2008, s. 35–36.

⁹ Bürgerliches Gesetzbuch z 18.08.1896 r. (dalej BGB). Zgodnie z tym przepisem jeżeli obowiązek naprawienia szkody wynika z pokrzywdzenia osoby lub uszkodzenia rzeczy, wierzyciel może żądać zamiast przywrócenia stanu, który by istniał, gdyby nie wystąpiła okoliczność zobowiązująca dłużnika do zapłaty odszkodowania, zapłaty koniecznej do naprawienia szkody sumy pieniężnej.

¹⁰ H. Becker, K.E. Böhme, *Kraftverkehrs-Haftpflicht-Schäden*, Heidelberg 2009, s. 190; K. Rohde, *Haftung und Kompensation bei Straßenverkehrsunfällen*, Tübingen 2010, s. 246; P. v. Schlechtriem, M. Schmidt-Kessel, *Schuldrecht. Allgemeiner Teil*, Tübingen 2005, s. 132; H.P. Westermann, P. Bydliński, R. Weber, *BGB-Schuldrecht. Allgemeiner Teil*, Heidelberg–München–Landsberg–Berlin 2007, s. 273; J.D. Harke, *Allgemeines Schuldrecht*, Berlin–Heidelberg 2010, s. 287, nb 298; W. Fikentscher, A. Heinemann, *Schuldrecht*, Berlin–Boston 2017, s. 408, nb 692; H. Heinrichs [w:] *Palandt Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch*, München 2008, s. 292; G. Schiemann [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar...*, § 251, nb 56, s. 210; H. Oetker [w:] W. Krüger (red.), *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 2, Schuldrecht, Allgemeiner Teil*, §§ 241–432, München 2012, § 249, nb 427 i n., s. 422 i n.

¹¹ Zob. H. Heinrichs [w:] *Palandt Kommentar...*, s. 290.

¹² K. Rohde, *Haftung und Kompensation...*, s. 246 oraz H. Oetker [w:] W. Krüger (red.), *Münchener Kommentar...*, 2012, § 249, nb 428, s. 422.

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 opisywane roszczenie w ogóle nie przysługuje, jeżeli poszkodowany dysponował innym samochodem¹⁴, a także wtedy, gdy nie korzystał z uszkodzonego (zniszczonego) samochodu¹⁵ albo powinien sobie poradzić w jego braku inny sposób niż przez wynajęcie pojazdu zastępczego, co dotyczy np. sytuacji, w których uszkodzony samochód byłby wykorzystywany do rzadkich przejazdów, które bez znaczniejszych niedogodności mogą być zastąpione przejazdem taksówką¹⁶. W tym zakresie należy wskazać, że zdaniem niektórych autorów niemieckich dolna granica częstotliwości wykorzystania pojazdu nie da się ustalić nawet w przybliżeniu; natomiast zdaniem innych taka dolna granica to ok. 20 km dziennie¹⁷.

Ponadto w literaturze i orzecznictwie wskazuje się, że można żądać tylko pokrycia takich kosztów, które ekonomicznie myśląca osoba, znajdująca się w sytuacji poszkodowanego, uznałaby za celowe i konieczne. Spośród różnych dostępnych możliwości wyeliminowania szkody, poszkodowany powinien wybrać więc tę, która jest najbardziej ekonomiczna. W praktyce oznacza to, że spośród różnych dostępnych na danym rynku lokalnym taryf najmu samochodu powinien wybrać najkorzystniejszą¹⁸. Nie ma jednak obowiązku prowadzenia w tym zakresie „badań rynkowych”¹⁹. Powinien jednak w miarę możliwości skorzystać z tańszej niż rynkowa oferty złożonej mu przez ubezpieczyciela²⁰. Łagodniejsze dla poszkodowanego zasady dotyczą sytuacji, w których znajduje się on na urlopie lub w długotrwałej podróży²¹.

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.

¹³ D. Medicus, S. Lorenz, *Schuldrecht I. Allgemeiner Teil*, München 2015, s. 329, nb 711.

¹⁴ H. Heinrichs [w:] *Palandt Kommentar...*, s. 293. Odmiennie H. Oetker [w:] W. Krüger (red.), *Münchener Kommentar...*, 2012, § 249, nb 428, s. 422.

¹⁵ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz*, Tübingen 2003, s. 275. Odmiennie H. Oetker [w:] W. Krüger (red.), *Münchener Kommentar...*, 2012, § 249, nb 428, s. 422.

¹⁶ H. Oetker [w:] W. Krüger (red.), *Münchener Kommentar...*, 2012, § 249, nb 429, s. 422 (autor ten wskazuje, że możliwość skorzystania z taksówki musi być łatwo dostępna).

¹⁷ Zob. H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz...*, s. 275; K. Rohde, *Haftung und Kompensation...*, s. 247 oraz H. Oetker [w:] W. Krüger (red.), *Münchener Kommentar...*, 2012, § 249, nb 429, s. 422 i tam podana literatura.

¹⁸ K. Larenz, *Lehrbuch des Schuldrechts. Erster Band. Allgemeiner Teil*, München 1987, s. 496 (zauważa on, że najem powinien być dokonany za cenę najbardziej korzystną – *günstigen Preis*) oraz H. Becker, K.E. Böhme, *Kraftverkehrs-Haftpflicht-Schäden...*, s. 190. Zob. też H. Oetker [w:] W. Krüger (red.), *Münchener Kommentar...*, 2012, § 249, nb 431, s. 423.

¹⁹ Zob. H. Oetker [w:] W. Krüger (red.), *Münchener Kommentar...*, 2012, § 249, nb 431, s. 423.

²⁰ Por. szerzej w tym zakresie H. Oetker [w:] W. Krüger (red.), *Münchener Kommentar...*, 2012, § 249, nb 436, s. 425.

²¹ H. Oetker [w:] W. Krüger (red.), *Münchener Kommentar...*, 2012, § 249, nb 431, s. 423.

²² Zbyt daleko idące jest więc ogólne stwierdzenie E. Kowalewskiego dotyczące prawa niemieckiego, że „zgodnie z orzecnictwem sądowym koszty najmu pojazdu zastępczego wchodzi w grę tylko wtedy, kiedy pojazd zastępczy był poszkodowanemu rzeczywiście potrzebny, np. w celu wykonywania zawodu” (E. Kowalewski, *Najem pojazdu zastępczego a odszkodowanie z tytułu wypadku komunikacyjnego*, „Prawo Asekuracyjne” 2010/3, s. 5). Zagadnienie tego, co jest objęte takimi kosztami, omawia szerzej G. Schiemann [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar...*, § 251, s. 211. Zob. też D. Medicus, S. Lorenz, *Schuldrecht I...*, s. 329, nb 711.

Zakres odszkodowania odpowiada co do zasady faktycznie poniesionym kosztom najmu pojazdu zastępczego tego samego typu („tej samej klasy”) co pojazd uszkodzony²³, przy czym można żądać zwrotu tylko kosztów najmu na czas niezbędny do naprawy albo zakupu nowego pojazdu²⁴. Przykładowo granicą możliwości żądania kosztów najmu pojazdu zastępczego jest moment zakupu nowego pojazdu, a nie jego faktycznego (spóźnionego) odebrania²⁵. W bezspornych sytuacjach istnienia szkody poszkodowany nie powinien przy tym oczekiwać z naprawą albo nabyciem nowego pojazdu na zajęcie stanowiska przez ubezpieczyciela²⁶.

Warto wspomnieć, że przez długi czas orzecznictwo akceptowało bez większych zastrzeżeń żądanie pokrycia kosztów najmu, wynikających ze specjalnej oraz 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 był warunkowany udzieleniem zabezpieczenia zwrotu pojazdu ani zapłatą za najem z góry)²⁷. W 2004 r. niemiecki Trybunał Federalny zastrzył jednak kryteria dotyczące zasadności zastosowania tej taryfy²⁸.

Sporne są także kryteria obliczania kosztów najmu pojazdu zastępczego wówczas, gdy wynajmującym jest osoba bliska lub przyjaciel poszkodowanego²⁹. W orzecznictwie uznano nawet, że obejmuje to nawet najem pojazdu zastępczego od współmałżonka poszkodowanego³⁰. Niekiedy podkreśla się, że koszty te nie mogą przewyższać więcej niż 50% kosztów najmu pojazdu zastępczego na rynku³¹. Rozstrzygnięcia takie są krytykowane ze wskazaniem, że nie jest możliwe określenie przez sąd czynszu najmu pojazdów w obrocie niemającym charakteru handlowego³².

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 samochodu³³, a w przypadku samochodów wykorzystywanych do prowadzenia działalności gospodarczej – wysokość grożącego

²³ Por. szerzej H. Oetker [w:] W. Krüger (red.), *Münchener Kommentar...*, 2012, § 249, nb 439, s. 426 oraz G. Schiemann [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar...*, § 251, nb 64, s. 213.

²⁴ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz...*, s. 278–279; H. Heinrichs [w:] *Palandt Kommentar...*, s. 292–293; H. Becker, K.E. Böhme, *Kraftverkehrs-Haftpflicht-Schäden...*, s. 195–196. Zagadnienie to omawiają szczegółowo H. Oetker [w:] W. Krüger (red.), *Münchener Kommentar...*, 2012, § 249, nb 442, s. 427 oraz G. Schiemann [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar...*, § 251, nb 57, s. 211.

²⁵ G. Schiemann [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar...*, § 251, nb 57, s. 211.

²⁶ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz...*, s. 278–279.

²⁷ K. Rohde, *Haftung und Kompensation...*, s. 246. Zob. też D. Medicus, S. Lorenz, *Schuldrecht I...*, s. 329, nb 711 oraz H. Oetker [w:] W. Krüger (red.), *Münchener Kommentar...*, 2012, § 249, nb 433–435, s. 424–425.

²⁸ Zob. wyrok niemieckiego Trybunału Federalnego (Bundesgerichtshof – dalej BGH) z 12.10.2004 r., VI ZR 151/03, *Neue Juristische Wochenschrift* (dalej – NJW) 2005, z. 1, s. 32–34 oraz wyrok BGH z 26.10.2004 r., VI ZR 300/03, NJW 2005, z. 3, s. 135–137, a następnie wyrok BGH z 28.06.2006 r., XII ZR 50/04 (dostępne także w bazie na stronie internetowej <http://juris.bundesgerichtshof.de>). W doktrynie por. K. Rohde, *Haftung und Kompensation...*, s. 248–249 oraz H. Oetker [w:] W. Krüger (red.), *Münchener Kommentar...*, 2012, § 249, nb 433, s. 424; zob. też H. Becker, K.E. Böhme, *Kraftverkehrs-Haftpflicht-Schäden...*, s. 190 i n.

²⁹ Zob. wyrok BGH z 19.11.1974 r., VI ZR 197/73, NJW 1975, z. 6, s. 255–257. W doktrynie por. H. Oetker [w:] *Münchener Kommentar...*, 2012, s. 422, nb 428 i s. 425, nb 436 oraz G. Schiemann [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar...*, § 251, nb 69, s. 215.

³⁰ Zob. wyrok BGH z 19.11.1974 r., VI ZR 197/73, NJW 1975, z. 6, s. 255–257. W doktrynie por. G. Schiemann [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar...*, § 251, nb 69, s. 215.

³¹ Zob. orzeczenie LG w Mainz z 10.01.1975 r., 7 O 45/74, NJW 1975, z. 31, s. 1421–1422, które przytacza G. Schiemann [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar...*, § 251, nb 69, s. 215.

³² G. Schiemann [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar...*, § 251, nb 69, s. 215.

³³ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz...*, s. 275; odmiennie H. Oetker [w:] W. Krüger (red.), *Münchener Kommentar...*, 2012, § 249, nb 430, s. 423.

danej stronie zmniejszenia dochodów³⁴. Wskazuje się w tym zakresie, że nie można ograniczyć rozsądnych wydatków na najem pojazdu zastępczego jakimś z góry określonym limitem, gdyż utracone przez poszkodowanego korzyści, które zostają przecież określone na podstawie cen rynkowych, nie powinny być za pomocą takiej metody limitowane³⁵.

Sporne jest natomiast to, czy właściciel uszkodzonego pojazdu może też żądać pokrycia wydatków, które w związku z utratą możliwości korzystania z samochodu przez czas naprawy stały się bezużyteczne (podatki, ubezpieczenie, czynsz najmu garażu)³⁶. Często podkreśla się w doktrynie, że poniesienie tych wydatków nie pozostaje w związku przyczynowym z wystąpieniem szkody, gdyż poszkodowany i tak musiałby je ponieść³⁷. Odmierna wykładnia prowadziłaby do objęcia ich kompensatą nawet wówczas, gdy poszkodowany nie mógłby korzystać z pojazdu z powodu pobytu w szpitalu³⁸.

Koszty najmu nie podlegają pokryciu w całości, lecz są pomniejszane o zaoszczędzone przez poszkodowanego koszty eksploatacji własnego pojazdu³⁹, chyba że poszkodowany wynajął samochód niższej klasy⁴⁰. Koszty te oblicza się zazwyczaj w sposób ryczałtowy różnorodnymi metodami, które biorą pod uwagę przede wszystkim typ zastępowanego pojazdu⁴¹. Pierwotnie przyjmowano, że odpowiadają one 15–20% kosztów jego najmu⁴², a niekiedy stosowało się też odliczenie 10%⁴³. Obecnie coraz częściej postulowane jest odliczenie w wysokości 3–4%⁴⁴, zwłaszcza w wypadku sytuacji bardzo krótkiego korzystania z pojazdu zastępczego⁴⁵ albo po prostu ocenę

³⁴ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz...*, s. 275 oraz H. Heinrichs [w:] *Palandt Kommentar...*, s. 293 (w orzecznictwie za uzasadnione uznano np. koszty najmu wynoszące 283% utraconego zysku, za nieuzasadnione koszty odpowiadające 350 i 410%). Por. też H. Oetker [w:] W. Krüger (red.), *Münchener Kommentar...*, 2012, § 249, nb 437, s. 425, który wskazuje na możliwą do pojawienia się w praktyce sytuację umowy mogącej być unieważnioną z powodu wycisku. Podkreślić należy, że w przypadku pojazdów wykorzystywanych do prowadzenia działalności gospodarczej poniesiona przez przedsiębiorcę szkoda może być określona także jako bądź koszty utrzymania pojazdu zapasowego (np. podatki, koszty ubezpieczenia i ewentualnie najmu garażu) bądź utracony przez przedsiębiorcę zysk (chyba że koszty najmu są niższe) – por. H. Heinrichs [w:] *Palandt Kommentar...*, s. 293.

³⁵ Por. orzeczenie BGH z 19.10.1993 r., VI ZR 20/93, NJW 1993, z. 51, s. 3321–3323, 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 szerzej Ch. von Bar, *The common European Law of Torts. Volume II*, Oxford 2000, s. 155. W tym też kierunku J.D. Harke, *Allgemeines Schuldrecht...*, s. 286–287, nb 298.

³⁶ Por. D. Medicus, S. Lorenz, *Schuldrecht I...*, s. 329, nb 712. Zdaniem tych autorów obejmuje to także wydatek w postaci odsetek od kapitału zainwestowanego w auto.

³⁷ Por. D. Medicus, S. Lorenz, *Schuldrecht I...*, s. 329, nb 712.

³⁸ Por. D. Medicus, S. Lorenz, *Schuldrecht I...*, s. 329, nb 712.

³⁹ Zagadnienie to jest wciąż jednak uważane za sporne w orzecznictwie, por. orzeczenia, które wskazuje G. Schiemann [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar...*, § 251, nb 61, s. 212.

⁴⁰ Zob. H. Becker, K.E. Böhme, *Kraftverkehrs-Haftpflicht-Schäden...*, s. 197 oraz K. Rohde, *Haftung und Kompensation...*, s. 250.

⁴¹ Por. G. Schiemann [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar...*, § 251, nb 62, s. 212.

⁴² Tak nadal też np. R. Schulze [w:] *Bürgerliches Gesetzbuch. Handkommentar*, Baden-Baden 2009, § 249, nb 12; K. Rohde, *Haftung und Kompensation...*, s. 250; H. Oetker [w:] W. Krüger (red.), *Münchener Kommentar...*, 2012, § 249, nb 438, s. 425. Por. E. Kowalewski, *Najem pojazdu zastępczego*, s. 5 (autor wskazuje, że rzeczywisty koszt najmu obniża się o zaoszczędzone koszty eksploatacji pojazdu własnego, ryczałtowo ok. 20%).

⁴³ Dla przykładu wówczas, gdy korzystanie z samochodu było bardzo intensywne (np. powyżej 80 km dziennie) lub nieznaczne (np. poniżej 15 km dziennie) – por. G. Schiemann [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar...*, § 251, nb 62, s. 212.

⁴⁴ H. Heinrichs [w:] *Palandt Kommentar...*, s. 293; zob. też H. Becker, K.E. Böhme, *Kraftverkehrs-Haftpflicht-Schäden...*, s. 197; H. Oetker [w:] W. Krüger (red.), *Münchener Kommentar...*, 2012, § 249, nb 438, s. 426 oraz G. Schiemann [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar...*, § 251, nb 62, s. 212.

⁴⁵ G. Schiemann [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar...*, § 251, nb 62, s. 212.

sytuacji *ad casu*⁴⁶. Tym niemniej zgodny pogląd doktryny podkreśla, że nie istnieje w tym zakresie granica w postaci „kwoty bagatelnej” (*keine Bagatellgrenze*), która nie podlegałaby odliczeniu⁴⁷. Wydatki te obejmują przykładowo koszty koniecznych do nabycia smarów, wymiany opon, napraw czy obowiązkowej kontroli i inspekcji pojazdu⁴⁸. Do kosztów tych nie zalicza się jednak wydatków na nabycie paliwa, które poszkodowany musi i tak nabyć, aby móc poruszać się pojazdem zastępczym⁴⁹.

Przywołane reguły o podstawowym charakterze są uzupełniane przez nad wyraz liczne reguły szczegółowe⁵⁰. 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 na części z zagranicy⁵¹ albo dlatego, że szkoda powstała tuż przed urlopem albo w jego trakcie (gdyż wówczas dana osoba nie powinna zostać zobowiązana do jego odwołania lub przerwania)⁵². W razie przedłużania się naprawy może być jednak niekiedy uzasadnione nabycie „samochodu przejściowego”⁵³.

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 praktycznych, a w szczególności do tego, że przykładowo w 1994 r. ubezpieczyciele wydawali rocznie o 25% wyższe kwoty na pokrycie kosztów najmu pojazdów zastępczych niż na zadośćuczynienie za krzywdy związane z wypadkami samochodowymi⁵⁴.

Wskazany wyżej pogląd 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 użytkownika pojazdu (por. uwagi dalej), są jednak trzykrotnie wyższe. Skłania to niektórych przedstawicieli doktryny do wniosku, że takie koszty najmu znacznie przekraczają koszty konieczne do usunięcia szkody, wskazane w § 249 ust. 2 zd. 1 BGB⁵⁵ albo stanowią nieproporcjonalny „wydatek na restytucję” z § 251 ust. 2 zd. 1 BGB⁵⁶. Orzecznictwo nie dostrzega tej niekonsekwencji, ponieważ oba środki kompensacji wykształciły się niezależnie od siebie. Aby jej zaradzić, niektórzy autorzy proponują, by uznać, że zapewnienie poszkodowanemu pojazdowi zastępczego stanowi

⁴⁶ H. Oetker [w:] W. Krüger (red.), *Münchener Kommentar...*, 2012, § 249, nb 438, s. 426.

⁴⁷ Za wielu por. G. Schiemann [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar...*, § 251, nb 62–63, s. 212–213.

⁴⁸ G. Schiemann [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar...*, § 251, nb 61, s. 212.

⁴⁹ Zob. szerzej G. Schiemann [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar...*, § 251, nb 61, s. 212.

⁵⁰ Omawiają je H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz...*, s. 277 i n.

⁵¹ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz...*, s. 275.

⁵² H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz...*, s. 275.

⁵³ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz...*, s. 275.

⁵⁴ Por. H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz...*, s. 276. Na znaczny rozmiar kwot odszkodowań wypłacanych z tego tytułu przez ubezpieczycieli zwraca również uwagę G. Schiemann [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar...*, § 251, nb 32, s. 201. Autor ten ponadto wskazuje, że w 1999 r. koszty najmu pojazdów zastępczych stanowiły 80% sumy wydawanej na zadośćuczynienia poszkodowanym z tytułu wypadków komunikacyjnych (G. Schiemann [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar...*, § 251, nb 70, s. 215).

⁵⁵ Przepis ten stanowi w oryginale [o tytule: *Art und Umfang des Schadenersatzes*]: „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”.

⁵⁶ Przepis ten stanowi, że zobowiązany do naprawienia szkody powinien zapłacić odszkodowanie w pieniądzu, jeżeli restytucja naturalna jest możliwa tylko przy nakładzie kosztów nieproporcjonalnym do wysokości szkody („die Herstellung nur mit unverhältnismäßigen Aufwendungen möglich ist”).

regułę, a odszkodowanie w razie rezygnacji z najmu stanowi dla niego „premię za oszczędność”⁵⁷. 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 jednak rzadkością w przypadku pojazdów wykorzystywanych do celów osobistych (np. gdy miejsce pracy jest znacznie oddalone od miejsca zamieszkania, a brakuje dogodnej komunikacji publicznej)⁵⁸.

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

Podkreślić należy także, że w orzecznictwie niemieckim od kilku dekad 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 pojazdu⁵⁹. Mimo poważnych wątpliwości dogmatycznych pogląd ten został ostatecznie ugruntowany orzeczeniem Wielkiego Senatu niemieckiego Trybunału Federalnego z 9.07.1986 r.⁶⁰, 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 dyferencyjną⁶¹.

W aspekcie celowościowym pogląd ten uzasadnia się, wskazując przede wszystkim na to, 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 najął⁶². Zwraca się także uwagę, że pogląd

⁵⁷ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz...*, s. 276 oraz N. Jensen [w:] *Historisch-kritischer Kommentar zum BGB. Band II: Schuldrecht. Allgemeiner Teil §§ 241–432. 2. Teilband §§ 305–432*, red. R. Zimmermann, Tübingen 2007, s. 631. Por. też D. Medicus, S. Lorenz, *Schuldrecht I...*, s. 331, nb 714.

⁵⁸ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz...*, s. 276.

⁵⁹ Zob. H. Becker, K. E. Böhme, *Kraftverkehrs-Haftpflicht-Schäden...*, s. 198; K. Rohde, *Haftung und Kompensation...*, s. 254; H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz...*, s. 283 i n.; G. Brüggemeier, *Haftungsrecht...*, s. 569; D. Medicus, S. Lorenz, *Schuldrecht I...*, s. 330–332, nb 713–715; W. Fikentscher, A. Heinemann, *Schuldrecht...*, s. 408, nb 692; H. Brox, W.-D. Walker, *Allgemeines Schuldrecht*, München 2006, s. 327–328; D. Looschelders, *Schuldrecht. Allgemeiner Teil*, München 2016, s. 371, nb 1037; H. Heinrichs [w:] *Palandt Kommentar...*, s. 265 oraz s. 292; G. Schiemann [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar...*, § 251, nb 73 i n., s. 217 i n. Rozwój orzecznictwa i doktryny niemieckiej w tym zakresie przedstawia szeroko N. Jensen [w:] *Historisch-kritischer Kommentar...*, s. 624–633.

⁶⁰ Zob. wyrok Wielkiego Senatu BGH z 9.07.1986 r., GSZ 1/86, NJW 1987/1–2, s. 50–53. Z dalszego orzecznictwa zob. np. wyrok BGH z 23.11.2004 r., VI ZR 357/03, NJW 2005, nr 5, s. 277–279.

⁶¹ Zob. D. Medicus, S. Lorenz, *Schuldrecht I...*, s. 332, nb 715; W. Fikentscher, A. Heinemann, *Schuldrecht...*, s. 408, nb 692; H.P. Westermann, P. Bydliński, R. Weber, *BGB-Schuldrecht...*, s. 275 oraz N. Jensen [w:] *Historisch-kritischer Kommentar...*, s. 628–630. Z dawniejszej literatury zob. też co do oceny tego orzeczenia w doktrynie niemieckiej D. Medicus, *Das Luxusargument im Schadenersatzrecht*, NJW 1989/31, s. 1889–1895.

⁶² Zob. H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz...*, 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 w danej sprawie albo początkowo wręcz odmawia świadczenia); K. Rohde, *Haftung und Kompensation...*, s. 256; H.P. Westermann, P. Bydliński, R. Weber, *BGB-Schuldrecht...*, s. 274; H. Heinrichs [w:] *Palandt Kommentar...*, s. 265.

ten zniechęca ubezpieczycieli do opóźnienia wypłaty należnych świadczeń⁶³. Nie bez znaczenia jest tu także okoliczność, że poszkodowany, który otrzymał na czas środki na wynajęcie pojazdu, nie ma obowiązku wykorzystania ich w ten sposób⁶⁴.

Dogmatyczne uzasadnienie wyżej wskazanego poglądu jest sporne. W orzecznictwie przyjmuje się, że podstawą indemnizacji utraty możliwości korzystania z rzeczy jest § 251 ust. 1 BGB⁶⁵. Wskazuje się też, że wartość używania może stanowić niezależną względem substancji rzeczy pozycję w majątku poszkodowanego⁶⁶. W literaturze w ten sposób tradycyjnie kwalifikowano używanie dóbr majątkowych, które są skomercjalizowane, tzn. udostępniane za odpłatnością w obrocie⁶⁷. W świetle tej koncepcji podlega naprawieniu także szkoda, która wynika z naruszenia dóbr niematerialnych, jeżeli mogą być one nabyte za pieniądze. Dotyczy to także możliwości korzystania z samochodu, która może być uzyskana od przedsiębiorców wynajmujących samochody⁶⁸ (tzw. koncepcja/teoria komercjalizacji)⁶⁹. W przywołanym już uprzednio orzeczeniu Wielkiego Senatu z 9.07.1986 r.⁷⁰ 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 majątkową⁷¹.

Przyjmowane w orzecznictwie poglądy są odrzucane przez część doktryny, która zwraca uwagę, że możliwość korzystania z rzeczy nie stanowi pozycji majątkowej odrębnej od substancji rzeczy, a samo pozbawienie możliwości korzystania z rzeczy może być źródłem szkody, nie stanowi natomiast samoistnej szkody⁷². 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 pojazdu⁷³. 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

⁶³ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz...*, s. 284.

⁶⁴ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz...*, s. 284.

⁶⁵ K. Rohde, *Haftung und Kompensation...*, s. 255 oraz H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz...*, s. 285. Takie właśnie uzasadnienie swojego poglądu przytoczył BGH w wyroku Wielkiego Senatu z 9.07.1986 r., GSZ 1/86, NJW 1987/1–2, s. 50–53.

⁶⁶ Zob. D. Medicus, S. Lorenz, *Schuldrecht I...*, s. 330, nb 713; H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz...*, s. 285; K. Rohde, *Haftung und Kompensation...*, s. 256; H.P. Westermann, P. Bydlinski, R. Weber, *BGB-Schuldrecht...*, s. 273–274 (autorzy wskazują, że chodzi tu o szkodę idealną, jednakże dostrzegają, iż z drugiej strony utrata korzystania z rzeczy udaremnia częściowo majątkowy cel jej nabycia, a kwalifikowanie korzystania z samochodu jako dobra ekonomicznego odpowiada realiom życiowym).

⁶⁷ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz...*, s. 285 oraz K. Rohde, *Haftung und Kompensation...*, s. 255.

⁶⁸ Zob. K. Rohde, *Haftung und Kompensation...*, s. 255.

⁶⁹ G. Schiemann [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar...*, § 251, nb 75 i n., s. 217 i n. Zob. też D. Medicus, S. Lorenz, *Schuldrecht I...*, s. 330, nb 713; N. Jensen [w:] *Historisch-kritischer Kommentar...*, s. 631 oraz H. Koziol, *Basic Questions of Tort Law from a Germanic Perspective*, Wien 2012, s. 119.

⁷⁰ Zob. wyrok Wielkiego Senatu BGH z 9.07.1986 r., GSZ 1/86, NJW 1987/1–2, s. 50–53.

⁷¹ Zob. K. Rohde, *Haftung und Kompensation...*, s. 255.

⁷² H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz...*, s. 285 oraz D. Medicus, S. Lorenz, *Schuldrecht I...*, s. 332, nb 715 („Der Entzug der Gebrauchsmöglichkeit sei eben nur eine denkbare Schadensquelle nicht aber schon Schaden selbst”). Zob. też uwagi co do stanowiska prawa niemieckiego, które czyni H. Koziol, *Basic Questions...*, s. 119.

⁷³ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz...*, s. 285.

możliwości ich uzyskania⁷⁴. Może to prowadzić do niesłusznego wzbogacenia się „poszkodowanego” zwrotem kosztów, których faktycznie nie poniósł⁷⁵.

W doktrynie podejmowane są rozmaite próby innego uzasadnienia dominującego w orzecznictwie poglądu⁷⁶. I tak np. abstrakcyjne („fikcyjne”) koszty najmu, stanowiące rekompensatę za utratę możliwości korzystania z rzeczy, 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 celu⁷⁷. Utrata możliwości korzystania z rzeczy bywa także traktowana jako szkoda niemajątkowa, która wyjątkowo podlega naprawieniu⁷⁸. Jeszcze inna część doktryny dopatruje się szkody w proporcjonalnej części kosztów utrzymania uszkodzonego samochodu, która stała się bezużyteczna w okresie jego naprawy⁷⁹.

W doktrynie wskazuje się, że orzecznictwo nie jest wolne w tym zakresie „od pewnych sprzeczności”⁸⁰. Przykładem tego były poprzedzające orzeczenie Wielkiego Senatu niemieckiego Trybunału Federalnego orzeczenia piątego Senatu⁸¹, w których zasadniczo zakwestionowano możliwość żądania abstrakcyjnego odszkodowania za utratę korzystania z rzeczy⁸². W rezultacie niekiedy wskazuje się, że przyjmowany w orzecznictwie pogląd co do możliwości kompensowania takiego uszczerbku, pod względem dogmatycznym nie da się uzasadnić i w rzeczywistości mamy tu do czynienia z prawotwórczą działalnością sądów lub prawem zwyczajowym⁸³.

Przyjmowana w orzecznictwie możliwość żądania odszkodowania za samą utratę „możności korzystania z rzeczy” nie dotyczy przypadków, w których nie mogłaby być ona używana⁸⁴. Przykładowo nie będzie więc podlegać kompensacji

⁷⁴ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz...*, s. 286.

⁷⁵ D. Looschelders, *Schuldrecht...*, s. 371, nb 1037–1038 oraz N. Jensen [w:] *Historisch-kritischer Kommentar...*, s. 629–631.

⁷⁶ Zob. szerzej H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz...*, s. 284 oraz N. Jensen [w:] *Historisch-kritischer Kommentar...*, s. 630–631.

⁷⁷ Zob. np. H.P. Westermann, P. Bydlinski, R. Weber, *BGB-Schuldrecht...*, s. 273.

⁷⁸ Zob. np. poglądy, które wskazują D. Medicus, S. Lorenz, *Schuldrecht I...*, s. 330, nb 713; H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz...*, s. 286 oraz H. Koziol, *Basic Questions...*, s. 119–120. Por. też P. Jaworek, *Utrata możliwości korzystania z rzeczy...*, s. 71 (autor przypisuje ten pogląd K. Larenzowi i D. Medicusowi).

⁷⁹ Zob. H.P. Westermann, P. Bydlinski, R. Weber, *BGB-Schuldrecht...*, s. 274. Zob. też P. Jaworek, *Utrata możliwości korzystania z rzeczy...*, s. 72–73.

⁸⁰ H.P. Westermann, P. Bydlinski, R. Weber, *BGB-Schuldrecht...*, s. 274. Por. też w dawniejszej literaturze H. Hagen, *Entgangene Gebrauchsvorteile als Vermögensschaden?*, „Juristen Zeitung“ 1983/21, s. 833–840.

⁸¹ Por. wyrok BGH z 21.04.1978 r., V ZR 235/77, NJW 1978/36, s. 1805–1807; wyrok BGH z 30.11.1979, V ZR 214/77, NJW 1980/14, s. 775–777 oraz uchwała piątego Senatu BGH (zawierająca pytanie prawne do Wielkiego Senatu) z 22.11.1985, V ZR 237/84, NJW 1986/33, s. 2037–2043.

⁸² 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 używania. Sama zaś „przesłanka komercjalizacji” nie jest w rzeczywistości użyteczna dla rozgraniczenia szkód majątkowych i niemajątkowych, podobnie jak „zapatrywania obrotu”. Zdaniem sądu nie było również przekonujące wyróżnianie w doktrynie różnic między codziennymi i luksusowymi dobrami. Argumentację tę przywołują także H.P. Westermann, P. Bydlinski, R. Weber, *BGB-Schuldrecht...*, s. 275.

⁸³ Zob. H.P. Westermann, P. Bydlinski, R. Weber, *BGB-Schuldrecht...*, s. 274; G. Brüggemeier, *Haftungsrecht...*, s. 570 oraz H. Heinrichs [w:] *Palandt Kommentar...*, s. 265; za prawotwórczą uznają w tym zakresie działalność sądów N. Jensen [w:] *Historisch-kritischer Kommentar...*, s. 631–632; H. Oetker [w:] *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 2, Schuldrecht, Allgemeiner Teil, §§ 241–432*, red. W. Krüger, München 2007, s. 310 oraz G. Schiemann [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar...*, § 251, nb 78, s. 218.

⁸⁴ G. Brüggemeier, *Haftungsrecht...*, s. 569; W. Fikentscher, A. Heinemann, *Schuldrecht...*, s. 408, nb 692 oraz H. Oetker [w:] W. Krüger (red.), *Münchener Kommentar...*, 2007, s. 311.

utrata możliwości korzystania z samochodu w sytuacji, gdy skutkiem wypadku było poniesienie przez poszkodowanego szkody na osobie, uniemożliwiającej mu korzystanie z pojazdu (przy założeniu, że nie korzystałby z niego także żaden z jego domowników)⁸⁵, podczas pobytu w szpitalu z powodu innej choroby lub utratę przez poszkodowanego prawa jazdy⁸⁶.

Przesłanką możliwości żądania odszkodowania jest także „odczuwalność naruszenia” (*fühlbare Beeinträchtigung*), a więc to, że poszkodowany miał wolę i możliwość korzystania z rzeczy⁸⁷. Stosowne roszczenie nie przysługuje więc wtedy, „gdy – jak wskazano wyżej – w czasie naprawy samochód i tak nie byłby wykorzystywany⁸⁸, jak również wtedy, gdy poszkodowany miał dogodną możliwość korzystania z drugiego pojazdu własnego⁸⁹ (nie wystarczy tu jednak przejściowa możliwość korzystania z samochodu członka rodziny)⁹⁰. Ponadto roszczenie to nie przysługuje także wtedy, gdy poszkodowany – żądając wypłaty odszkodowania w wysokości abstrakcyjnych kosztów najmu – nadal używa uszkodzonego samochodu⁹¹.

Ogólna możliwość żądania odszkodowania za samą utratę możliwości korzystania z rzeczy podlega ponadto takim samym ograniczeniom, jak możliwość żądania zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego⁹². Nie przysługuje zatem np. wtedy, gdy w świetle § 254 BGB poszkodowany nie miałby uprawnienia do skorzystania z pojazdu zastępczego (por. uwagi powyżej)⁹³.

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 gospodarczej⁹⁴. Przyjmuje się bowiem, że utrata korzystania z niego może być tu „odczuwalna” tylko w taki sposób, w jaki znajduje wyraz w szkodach gospodarczych. Odszkodowanie w tej sytuacji może być więc uzasadnione jako roszczenie o zwrot utraconego zysku, zwrot kosztów utrzymania samochodu zapasowego albo zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego⁹⁵.

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 mogłyby być wykorzystywane dla obliczenia wartości korzystania z rzeczy, np. ogólne koszty działalności przedsiębiorcy wynajmującego samochody (w oczywisty sposób uwzględniające

⁸⁵ Zob. P. v. Schlechtriem, M. Schmidt-Kessel, *Schuldrecht...*, s. 133; G. Brüggemeier, *Haftungsrecht...*, s. 569; W. Fikentscher, A. Heinemann, *Schuldrecht...*, s. 408, nb 692; H. Heinrichs [w:] *Palandt Kommentar...*, s. 265 oraz H. Oetker [w:] W. Krüger (red.), *Münchener Kommentar...*, 2007, s. 311.

⁸⁶ Por. W. Fikentscher, A. Heinemann, *Schuldrecht...*, s. 408, nb 692 oraz H. Oetker [w:] W. Krüger (red.), *Münchener Kommentar...*, 2007, s. 311.

⁸⁷ K. Rohde, *Haftung und Kompensation...*, s. 256; H. Oetker [w:] W. Krüger (red.), *Münchener Kommentar...*, 2007, s. 311; H. Heinrichs [w:] *Palandt Kommentar...*, s. 265.

⁸⁸ Zob. K. Rohde, *Haftung und Kompensation...*, s. 256; P. v. Schlechtriem, M. Schmidt-Kessel, *Schuldrecht...*, s. 133; H. Heinrichs [w:] *Palandt Kommentar...*, s. 265.

⁸⁹ H. Oetker [w:] W. Krüger (red.), *Münchener Kommentar...*, 2007, s. 313 oraz H. Heinrichs [w:] *Palandt Kommentar...*, s. 265.

⁹⁰ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz...*, s. 289 oraz H. Heinrichs [w:] *Palandt Kommentar...*, s. 266.

⁹¹ K. Rohde, *Haftung und Kompensation...*, s. 256. Por. też H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz...*, s. 289–290.

⁹² Zob. H. Becker, K.E. Böhme, *Kraftverkehrs-Haftpflicht-Schäden...*, s. 198.

⁹³ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz...*, s. 290. Por. też G. Schiemann [w:] M. Martinek (red.), *J. von Staudingers Kommentar...*, s. 210, § 251, nb 56.

⁹⁴ Zob. H. Oetker [w:] W. Krüger (red.), *Münchener Kommentar...*, 2007, s. 310.

⁹⁵ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz...*, s. 291 oraz H. Heinrichs [w:] *Palandt Kommentar...*, s. 266.

ryzyka związane z taką działalnością) oraz zysk wynajmującego⁹⁶. Za uzasadnione uznaje się przeważnie żądanie w wysokości 25–30% rynkowych kosztów najmu pojazdu⁹⁷. Orzecznictwo posiłkuje się w praktyce szczegółowymi tabelami, uwzględniającymi przeciętny koszt dzienny najmu każdego typu samochodu⁹⁸ (od nazwisk twórców określane są one jako Sanden/Danner/Küppersbusch/Seifert/Kuhn Tabelle⁹⁹). Nie mają one urzędowego charakteru¹⁰⁰. Wyżej wymienione koszty są wyliczane dla samochodów nowych, w związku z czym w przypadku samochodów starszych niż 5 lat przedstawiciele doktryny proponują sięganie do grupy niższej o 1 stopień, a w przypadku samochodów starszych niż 10 lat – do grupy niższej o 2 stopnie¹⁰¹. W przypadku bardzo starych samochodów za miarodajne uznaje się odszkodowanie odpowiadające adekwatnej proporcji kosztów ich utrzymania¹⁰² (jak np. 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), 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 tych kosztów także wtedy, gdy wyliczone na tej podstawie odszkodowanie przekracza znacznie koszt zakupu samochodu¹⁰³.

Omówione zasady, wykształcone początkowo w odniesieniu do utraty możliwości korzystania z pojazdu, zostały w uchwale Wielkiego Senatu¹⁰⁴ rozciągnięte na wszystkie inne rzeczy, których stała dostępność jest niezbędna dla utrzymania się uprawnionego¹⁰⁵.

4. PRAWO AUSTRIACKIE

W prawie austriackim – podobnie jak w prawie niemieckim – koszty najmu równorzędnego pojazdu zastępczego uznawane są co do zasady za szkodę majątkową,

⁹⁶ H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz...*, s. 293.

⁹⁷ H. Brox, W-D. Walker, *Allgemeines Schuldrecht...*, s. 355; H.P. Westermann, P. Bydliński, R. Weber, *BGB-Schuldrecht...*, s. 273; H. Heinrichs [w:] *Palandt Kommentar...*, s. 266; a także D. Medicus, S. Lorenz, *Schuldrecht I...*, s. 331, nb 714 (autorzy wspominają o 30%), H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz...*, s. 293 (autorzy wspominają o 30%).

⁹⁸ Przy czym każdy typ pojazdu jest przyporządkowany do ogólniejszych grup skatalogowanych generalnie od litery A do litery L.

⁹⁹ Zob. tabele dostępne na http://www.mbug.de/nutzugsausfall/nutzugsausfall_inhalte.html (dostęp: 15.11.2017 r.).

¹⁰⁰ W. Fikentscher, A. Heinemann, *Schuldrecht...*, s. 408, nb 692 oraz H. Heinrichs [w:] *Palandt Kommentar...*, s. 266; zob. też H. Oetker [w:] W. Krüger (red.), *Münchener Kommentar...*, 2007, s. 313–314.

¹⁰¹ H. Heinrichs [w:] *Palandt Kommentar...*, s. 266. Por. jednak H. Oetker [w:] W. Krüger (red.), *Münchener Kommentar...*, 2007, s. 314 (zdaniem autora w przypadku aut starszych niż 10 lat miarodajne są w zasadzie jedynie koszty utrzymania).

¹⁰² Por. H. Heinrichs [w:] *Palandt Kommentar...*, s. 266 oraz H. Oetker [w:] *Münchener Kommentar...*, 2012, s. 427, nb 441.

¹⁰³ Tak wyrok Wielkiego Senatu BGH z 9.07.1986 r., GSZ 1/86, NJW 1987/1–2, s. 50–53. W doktrynie zob. H. Heinrichs [w:] *Palandt Kommentar...*, s. 266.

¹⁰⁴ Zob. wyrok Wielkiego Senatu BGH z 9.07.1986 r., GSZ 1/86, NJW 1987/1–2, s. 50–53.

¹⁰⁵ Zob. w tym zakresie szerzej H. Lange, G. Schiemann, *Schadenersatz...*, s. 291–292; W. Fikentscher, A. Heinemann, *Schuldrecht...*, s. 408, nb 692; H. Heinrichs [w:] *Palandt Kommentar...*, s. 266 oraz N. Jensen [w:] *Historisch-kritischer Kommentar...*, s. 629; por. też H. Oetker [w:] W. Krüger (red.), *Münchener Kommentar...*, 2007, s. 309 oraz H.P. Westermann, P. Bydliński, R. Weber, *BGB-Schuldrecht...*, s. 274.

podlegającą naprawieniu¹⁰⁶. W doktrynie wskazuje się, że wynika to z zasady restytucji naturalnej¹⁰⁷, ponieważ dzięki pojazdowi zastępczemu poszkodowany znajduje się w stanie zbliżonym do tego, który istniałby, gdyby szkoda nie wystąpiła¹⁰⁸.

Restytucja dotyczy jedynie kosztów rzeczywiście poniesionych¹⁰⁹. Obejmują one okres naprawy¹¹⁰ albo okres potrzebny do zakupu nowego auta¹¹¹. Okresy te mogą ulec wydłużeniu, jeżeli podmiot odpowiedzialny za szkodę nie uściśli na czas zaliczki¹¹². Koszty te nie przysługują w razie rezygnacji z naprawy, ponieważ oznacza to, że poszkodowany rezygnuje także z korzystania z rzeczy w przyszłości¹¹³.

Odszkodowanie odpowiada kosztom najmu pojazdu zastępczego tego samego typu co pojazd uszkodzony lub zniszczony¹¹⁴. Tym niemniej możliwy jest najem tzw. prestiżowego auta wówczas, gdy związane jest to bezpośrednio z wykonywanym przez poszkodowanego zawodem oraz związanymi z tym jego „obowiązkami reprezentacyjnymi” (*berufliche Repräsentationspflichten*)¹¹⁵.

Zdaniem większości doktryny żądanie naprawienia opisywanej szkody nie podlega jakimś szczególnym ograniczeniom¹¹⁶. Tym niemniej zdaniem niektórych autorów poszkodowany musi się zachowywać jak rozumny, rozsądnie kalkulujący człowiek, który unika szczególnie wygórowanych kosztów¹¹⁷. Co do zasady nie ma jednak obowiązku zaspokojenia swoich potrzeb przez skorzystanie z taksówki¹¹⁸. Podkreśla się, że nie przysługuje mu roszczenie, jeżeli pojazd, który został uszkodzony,

¹⁰⁶ Tak w doktrynie H. Koziol, *Österreichisches Haftpflichtrecht, Band 1. Allgemeiner Teil*, Wien 1997, s. 45; H. Koziol, R. Welsler, A. Kletečka, *Grundriss des bürgerlichen Rechts, Band II, Schuldrecht, Erbrecht*, Wien 2006, s. 305; R. Welsler, B. Zöchling-Jud, *Grundriss des bürgerlichen Rechts, Band II, Schuldrecht-Allgemeiner Teil, Schuldrecht-Besonderer Teil, Erbrecht*, Wien 2015, s. 365–366, nb 1355; 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. Bydliński, R. Bollenberger (red.), *Kurzkomentar zum ABGB*, Wien–New York 2014, § 1323, nb 15, s. 1577 oraz F. Harrer, E. Wagner [w:] H. Schwimann, G. Kodek (red.), *ABGB Praxiskommentar – Band 6, §§ 1293–1503 ABGB*, Wien 2016, § 1323, nb 25, s. 647; zob. też w literaturze polskiej E. Kowalewski, *Odszkodowanie...*, s. 37–38.

¹⁰⁷ R. Reischauer [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB, 2. Band, Teil 2b...*, s. 201.

¹⁰⁸ H. Koziol, *Österreichisches Haftpflichtrecht...*, s. 45; R. Reischauer [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB, 2. Band, Teil 2b...*, s. 201.

¹⁰⁹ Por. F. Harrer, E. Wagner [w:] H. Schwimann, G. Kodek (red.), *ABGB Praxiskommentar...*, § 1323, nb 29, s. 648 oraz E. Karner [w:] H. Koziol, P. Bydliński, R. Bollenberger (red.), *Kurzkomentar zum ABGB*, Wien–New York 2014, § 1293, nb 7, s. 1489. Por. też R. Welsler, B. Zöchling-Jud, *Grundriss des bürgerlichen Rechts...*, s. 365, nb 1355.

¹¹⁰ Por. R. Reischauer [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB, 2. Band, Teil 2a...*, s. 45.

¹¹¹ R. Reischauer [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB, 2. Band, Teil 2b...*, s. 203; K-H. Danzl [w:] H. Koziol, P. Bydliński, R. Bollenberger (red.), *Kurzkomentar zum ABGB...*, § 1323, nb 15, s. 1577.

¹¹² Poszkodowany bowiem nie musi pokrywać sam kosztów najmu – zob. R. Reischauer [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB, 2. Band, Teil 2b...*, s. 204.

¹¹³ R. Reischauer [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB, 2. Band, Teil 2a...*, s. 45–46.

¹¹⁴ F. Harrer, E. Wagner [w:] H. Schwimann, G. Kodek (red.), *ABGB Praxiskommentar...*, § 1323, nb 27, s. 647.

¹¹⁵ F. Harrer, E. Wagner [w:] H. Schwimann, G. Kodek (red.), *ABGB Praxiskommentar...*, § 1323, nb 27, s. 647.

¹¹⁶ Tak R. Reischauer [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB, 2. Band, Teil 2b...*, s. 201 (autor przytacza i krytykuje orzeczenia z lat 60. i 70. XX wieku, w których przyjmowano, że przesłanką roszczenia o zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego jest to, iż w świetle zapatrywań obrotu poszkodowany miał uzasadniony interes w dysponowaniu takim pojazdem).

¹¹⁷ K-H. Danzl [w:] H. Koziol, P. Bydliński, R. Bollenberger (red.), *Kurzkomentar zum ABGB...*, § 1323, nb 16, s. 1577 oraz F. Harrer, E. Wagner [w:] H. Schwimann, G. Kodek (red.), *ABGB Praxiskommentar...*, § 1323, nb 26, s. 647.

¹¹⁸ K-H. Danzl [w:] H. Koziol, P. Bydliński, R. Bollenberger (red.), *Kurzkomentar zum ABGB...*, § 1323, nb 16, s. 1577 oraz F. Harrer, E. Wagner [w:] H. Schwimann, G. Kodek (red.), *ABGB Praxiskommentar...*, § 1323, nb 26, s. 647; por. też R. Reischauer [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB, 2. Band, Teil 2b...*, s. 202 (autor wskazuje, że także w razie stosunkowo rzadkiego korzystania z uszkodzonego lub zniszczonego samochodu uzasadnione może być najęcie pojazdu zastępczego).

nie mógł być używany lub dopuszczony do poruszania się na drogach¹¹⁹. Podobnie nie jest możliwy zwrot kosztów pojazdu zastępczego, jeżeli uszkodzony nie mógłby z niego skorzystać z powodu pobytu w szpitalu¹²⁰. W doktrynie wyrażono także pogląd, że omawiana restytucja naturalna nie jest ograniczona przez obowiązek zmniejszenia szkody¹²¹. Zauważono bowiem, że obowiązek minimalizowania szkody nie może – w braku współzawinienia – ograniczać istniejącego roszczenia odszkodowawczego o charakterze restytucyjnym¹²². W praktyce w celu określenia standardowej wysokości kosztów najmu korzysta się ze specjalnych tabel (tzw. *Spalttarifes*)¹²³.

Podlegające indemnizacji koszty najmu podlegają pomniejszeniu o zaoszczędzone koszty własne osoby poszkodowanej w wypadku (ok. 10–15% kosztów najmu)¹²⁴.

Jeżeli właściciel nie zdecydował się na najem pojazdu zastępczego, nie może żądać zapłaty „fikcyjnych” kosztów najmu (tzw. *fiktive Mietwagenkosten*), ponieważ nie ma tu miejsca restytucja¹²⁵. 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” naprawieniu¹²⁶. Przemawia za tym przede wszystkim dyferencyjna metoda obliczania wysokości szkody¹²⁷. Związana z faktem niemożliwości korzystania z pojazdu utrata wygody uznawana jest za szkodę niemajątkową¹²⁸. Jej „kompensata” może nastąpić poprzez najem pojazdu zastępczego. Dotyczy to zresztą także przypadku innych szkód realnych (np. fizycznych uszkodzeń rzeczy), przy których restytucja naturalna w postaci naprawy rzeczy może także prowadzić do wyeliminowania szkody niemajątkowej¹²⁹. W doktrynie austriackiej zauważa się też jednak, że wskazane problemy występują rzadko w praktyce, gdyż

¹¹⁹ R. Reischauer [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB, 2. Band, Teil 2b...*, s. 203.

¹²⁰ R. Reischauer [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB, 2. Band, Teil 2b...*, s. 202.

¹²¹ Zob. R. Reischauer [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB, 2. Band, Teil 2b...*, s. 202.

¹²² Zob. R. Reischauer [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB, 2. Band, Teil 2b...*, s. 202.

¹²³ Zob. za wielu F. Harrer, E. Wagner [w:] H. Schwimann, G. Kodek (red.), *ABGB Praxiskommentar...*, § 1323, nb 31–32, s. 648–649.

¹²⁴ F. Harrer, E. Wagner [w:] H. Schwimann, G. Kodek (red.), *ABGB Praxiskommentar...*, § 1323, nb 30, s. 648. Zob. w literaturze polskiej E. Kowalewski, *Odszkodowanie...*, s. 38.

¹²⁵ H. Koziol, *Österreichisches Haftpflichtrecht...*, s. 57 oraz 76 i n.; R. Welsler, B. Zöchling-Jud, *Grundriss des bürgerlichen Rechts...*, s. 365, nb 1355; R. Reischauer [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB, 2. Band, Teil 2a...*, s. 46; R. Reischauer [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB, 2. Band, Teil 2b...*, s. 204; F. Harrer, E. Wagner [w:] H. Schwimann, G. Kodek (red.), *ABGB Praxiskommentar...*, § 1323, nb 29, s. 648.

¹²⁶ H. Koziol, *Österreichisches Haftpflichtrecht...*, s. 74 i n.; H. Koziol, R. Welsler, A. Kletečka, *Grundriss des bürgerlichen Rechts...*, s. 305; R. Welsler, B. Zöchling-Jud, *Grundriss des bürgerlichen Rechts...*, s. 365–366, nb 1355; R. Reischauer [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB, 2. Band, Teil 2a...*, s. 66; tenże [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB, 2. Band, Teil 2b...*, s. 204; E. Karner [w:] H. Koziol, P. Bydliński, R. Bollenberger (red.), *Kurzkommentar zum ABGB...*, § 1293, nb 7, s. 1489; zob. też F. Bydliński, *System und Prinzipien des Privatrechts*, Wien–New York 1996, s. 221, przypis 228 (zdaniem tego autora rozwiązanie omawianego problemu mogłoby polegać na odwołaniu się do sytuacji kapitału zainwestowanego w czasowo nieużyteczną rzecz albo odsetek od niego – odsetki przypadające za czas utraty korzystania z rzeczy mogłyby określać wartość pieniężną poniesionej szkody).

¹²⁷ H. Koziol, *Österreichisches Haftpflichtrecht...*, s. 57. Zob. też R. Reischauer [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB, 2. Band, Teil 2b...*, s. 204.

¹²⁸ H. Koziol, *Österreichisches Haftpflichtrecht...*, s. 74 i n. (zwłaszcza s. 76–77); H. Koziol, R. Welsler, A. Kletečka, *Grundriss des bürgerlichen Rechts...*, s. 305; R. Welsler, B. Zöchling-Jud, *Grundriss des bürgerlichen Rechts...*, s. 366, nb 1355; R. Reischauer [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB, 2. Band, Teil 2b...*, s. 266; Ch. von Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules (DCFR)...*, s. 3340–3341. Por. też H. Koziol, *Basic Questions...*, s. 119–120.

¹²⁹ 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...*, s. 206.

osoby potencjalnie poszkodowane już w momencie zawarcia umowy ubezpieczenia z ubezpieczycielem zrzekają się w niej dochodzenia w przyszłości kosztów najmu pojazdu zastępczego¹³⁰. Umowa taka została uznana w doktrynie i orzecznictwie za w pełni dopuszczalną (traktowana jest jako umowa zrzeczenia się prawa ze skutkiem na rzecz osoby trzeciej)¹³¹.

Właściciel, który rzeczy nie najął, może żądać pokrycia wydatków, które w związku z utratą możliwości korzystania z samochodu przez czas naprawy stały się bezużyteczne (np. podatki, ubezpieczenie, czynsz najmu garażu), a więc odszkodowania za „podważone wydatki” (*Ersatz frustrierter Aufwendungen*)¹³². Możliwość ich dochodzenia 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 przyczynowego¹³³. 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 zrównane¹³⁴. Zauważa się jednak także, że w zasadzie szkoda nie polega w tej sytuacji na zbędnie poniesionych wydatkach pieniężnych, lecz na niemożliwości skorzystania z pojazdu¹³⁵. Tym niemniej w orzecznictwie austriackim można znaleźć wypadki bardziej restrykcyjnej wykładni, np. w sytuacji gdy poszkodowany nie mógł w wyniku zdarzenia szkodzącego korzystać z przyczepy kempingowej, ale wciąż zobowiązany był do zapłaty czynszu najmu za nią¹³⁶.

5. PRAWO SZWAJCARSKIE

W prawie szwajcarskim ochrona interesów poszkodowanego przed utratą możliwości korzystania z samochodu jest węższa niż w Niemczech i Austrii¹³⁷. Odróżnia się

¹³⁰ R. Welsler, B. Zöchling-Jud, *Grundriss des bürgerlichen Rechts...*, s. 366, nb 1355.

¹³¹ Zob. R. Welsler, B. Zöchling-Jud, *Grundriss des bürgerlichen Rechts...*, s. 366, nb 1355 oraz R. Reischauer [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB, 2. Band, Teil 2b...*, s. 204 i podane przez tego ostatniego autora orzecznictwo.

¹³² Zob. szerzej H. Koziol, *Österreichisches Haftpflichtrecht...*, s. 84; H. Koziol, R. Welsler, A. Kletečka, *Grundriss des bürgerlichen Rechts...*, s. 306; R. Welsler, B. Zöchling-Jud, *Grundriss des bürgerlichen Rechts...*, s. 366, nb 1356; R. Reischauer [w:] P. Rummel (red.), *Kommentar zum ABGB, 2. Band, Teil 2a...*, s. 61; E. Karner [w:] H. Koziol, P. Bydliński, R. Bollenberger (red.), *Kurzkommentar zum ABGB...*, § 1293, nb 13, s. 1491; E. Wagner [w:] H. Schwimann, G. Kodek (red.), *ABGB Praxiskommentar – Band 6, §§ 1293–1503 ABGB, Wien 2016*, § 1293, nb 25k–25o, s. 91–94; Ch. von Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules (DCFR)...*, s. 3340. Co do krytycznego omówienia tego zagadnienia por. H. Koziol, *Basic Questions...*, s. 122–123 i podaną tam literaturę.

¹³³ Por. H. Koziol, *Basic Questions...*, s. 122.

¹³⁴ H. Koziol, R. Welsler, A. Kletečka, *Grundriss des bürgerlichen Rechts...*, s. 306; R. Welsler, B. Zöchling-Jud, *Grundriss des bürgerlichen Rechts...*, s. 366, nb 1356, którzy wyraźnie opowiadają się za istnieniem związku przyczynowego w takich sytuacjach. Krytycznie wypowiada się co do jego istnienia oraz kompensacji takich wydatków H. Koziol, *Basic Questions...*, s. 122. Jednak autor ten w innej swojej wypowiedzi dopuszczał ich dochodzenie: H. Koziol, *Österreichisches Haftpflichtrecht...*, s. 84.

¹³⁵ H. Koziol, *Basic Questions...*, s. 122, zauważa, że: „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”.

¹³⁶ Por. orzeczenie Oberster Gerichtshof (dalej – OGH) z 17.02.2010 r., 2 Ob 113/09w, dostępny w bazie www.ris.bka.gv.at. Orzeczenie to spotkało się z krytycznymi uwagami w doktrynie, por. R. Welsler, B. Zöchling-Jud, *Grundriss des bürgerlichen Rechts...*, s. 367, nb 1356 oraz tamże cytowany E. Karner.

¹³⁷ Tak F. Werro, *La responsabilité civile*, Bern 2011, s. 37, nb 96. W prawie polskim dostrzegł to już A. Szpunar, *Utrata możliwości korzystania z rzeczy...*, s. 12–13; zob. też E. Kowalewski, *Odszkodowanie...*, s. 47.

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 dopuszczona¹³⁸. Ujęta jest ona jednak wężej niż w prawie austriackim. Przyjmuje się, że w ramach odpowiedzialności deliktowej zwrotu faktycznie poniesionych kosztów najmu¹³⁹ można żądać tylko wtedy, gdy samochód jest źródłem dochodu (*Erwerbseinkommen*)¹⁴⁰. Poszkodowany musi więc każdorazowo udowodnić gospodarczą konieczność najęcia pojazdu zastępczego¹⁴¹. Możliwość skorzystania z niego jest jednak wyłączona, jeżeli poszkodowany ma w swojej dyspozycji inne pojazdy niż ten, który został zniszczony lub uszkodzony¹⁴².

Kwestia ta nie budzi kontrowersji, gdy pojazd zastępczy jest wykorzystywany do działalności gospodarczej bądź zawodowej (wykonywania pracy)¹⁴³, 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)¹⁴⁴ jest niedogodne (*nicht zumutbar*)¹⁴⁵ albo miejsca te są „trudno osiągalne” (*nicht erreichbar*)¹⁴⁶, ponieważ korzystanie z samochodu przynosi mu istotne korzyści czasowe¹⁴⁷. W takich sytuacjach odszkodowanie przyznawane jest za cały okres najmu do chwili naprawy pojazdu lub nabycia nowego pojazdu¹⁴⁸. Jeżeli jednak poszkodowany może dojeżdżać do pracy komunikacją publiczną, bez wskazanych powyżej obostrzeń, roszczenie o zwrot kosztów pojazdu zastępczego mu nie przysługuje¹⁴⁹.

¹³⁸ Por. F. Werro, *La responsabilité civile...*, 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, art. 41, nb 80, s. 76; M. A. Kessler [w:] *Basler Kommentar Obligationenrecht. Art. 1–529 OR*, red. H. Honsell, N. Vogt, W. Wiegand, Basel 2015, art. 41, nb 4, s. 322,.

¹³⁹ H. Honsell, B. Isenring, M. A. Kessler, *Schweizerisches Haftpflichtrecht*, Zürich–Basel–Genf 2013, s. 104, nb 54 oraz M. A. Kessler [w:] *Basler Kommentar...*, art. 41, nb 4, s. 322. Por. też jednak H. Rey, *Ausservertragliches Haftpflichtrecht*, Zürich–Basel–Genf 2008, s. 76.

¹⁴⁰ 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 oraz R. Brehm, *Berner Kommentar...*, art. 41, nb 80, s. 76. W odmiennym kierunku jednak M. A. Kessler [w:] *Basler Kommentar...*, art. 41, nb 4, s. 322.

¹⁴¹ Por. R. Brehm, *Berner Kommentar...*, art. 41, nb 80b, s. 77.

¹⁴² K. Oftinger, E.W. Stark, *Schweizerisches Haftpflichtrecht, Erster Band – Allgemeiner Teil*, Zürich 1995, s. 372, nb 375.

¹⁴³ K. Oftinger, E.W. Stark, *Schweizerisches Haftpflichtrecht...*, s. 372, nb 373; F. Werro, *La responsabilité civile...*, s. 37, nb 96; tenże [w:] *Commentaire Romand. Code des obligations I. Art. 1–529 CO*, red. L. Thévenoz, F. Werro, Bâle 2012, art. 41, nb 23, s. 369; 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, s. 89, nb 241; H. Honsell, B. Isenring, M.A. Kessler, *Schweizerisches Haftpflichtrecht...*, s. 104, nb 54; Ch. Müller [w:] *Handkommentar zum Schweizer Privatrecht...*, art. 41, nb 31, s. 262; R. Brehm, *Berner Kommentar...*, art. 41, nb 80, s. 76; M.A. Kessler [w:] *Basler Kommentar...*, art. 41, nb 4, s. 322.

¹⁴⁴ R. Brehm, *Berner Kommentar...*, art. 41, nb 80, s. 76 oraz W. Fellmann, A. Kottmann, *Schweizerisches Haftpflichtrecht...*, s. 89, nb 241.

¹⁴⁵ I. Schwenzer, *Schweizerisches Obligationenrecht...*, s. 121; W. Fellmann, A. Kottmann, *Schweizerisches Haftpflichtrecht...*, s. 89, nb 241.

¹⁴⁶ R. Brehm, *Berner Kommentar...*, art. 41, nb 80, s. 76.

¹⁴⁷ H. Rey, *Ausservertragliches Haftpflichtrecht...*, s. 75.

¹⁴⁸ Ch. Müller [w:] *Handkommentar zum Schweizer Privatrecht...*, art. 41, nb 31, s. 262.

¹⁴⁹ Tak K. Oftinger, E.W. Stark, *Schweizerisches Haftpflichtrecht...*, s. 371–372, nb 373; H. Honsell, B. Isenring, M.A. Kessler, *Schweizerisches Haftpflichtrecht...*, s. 104, nb 54; M.A. Kessler [w:] *Basler Kommentar...*, art. 41, nb 4, s. 322. W tym też kierunku F. Werro, *La responsabilité civile...*, s. 37, nb 96. Najprawdopodobniej taki pogląd literatury szwajcarskiej wynika z bardzo wysoko rozwiniętej w tym kraju sieci linii komunikacyjnych transportu publicznego.

Ten, kto wykorzystuje samochód do celów prywatnych (dla wygody – *Bequemlichkeit*¹⁵⁰) i może skorzystać z dogodnych środków komunikacji miejskiej, nie może żądać zwrotu kosztów najmu, choćby je faktycznie poniósł¹⁵¹. W takiej sytuacji za właściwe uznaje się oczekiwanie, że uszkodzony tymczasowo przez czas naprawy zrezygnuje z wyjazdów wieczornych lub weekendowych¹⁵². Poszkodowany może jedynie żądać zwrotu kosztów przejazdu komunikacją publiczną albo ewentualnie taksówką¹⁵³. Jednakże możliwy jest zwrot kosztów pojazdu zastępczego, jeżeli wynajęcie go było konieczne ze względu na fakt, że uszkodzony w chwili wypadku przebywał na urlopie i tam nastąpiło zdarzenie wyrządzające szkodę bądź uszkodzony miał udać się pojazdem na zaplanowany urlop¹⁵⁴. Podobne uwagi w doktrynie zgłoszono do sytuacji, w której pojazd miał być potrzebny w dokładnie oznaczonym i zaplanowanym czasie w związku z wyjazdem z rodziną podczas ferii szkolnych, jeżeli tuż przed takim wyjazdem auto zostało uszkodzone lub zniszczone¹⁵⁵.

Doktryna szwajcarska sceptycznie podchodzi do możliwości uznania roszczenia poszkodowanego o wynajęcie drogiego pojazdu zastępczego wysokiej klasy (tzw. *Prestige-Fahrzeug*)¹⁵⁶. Roszczenie takie uznaje się za usprawiedliwione jedynie wówczas, gdy posiadanie prestiżowego samochodu odpowiedniej klasy jest związane bezpośrednio z wykonywanym zawodem (tzw. *Image-Frage*)¹⁵⁷. Jeżeli jednak korzystanie z auta o odpowiednio wysokim prestiżu łączyło się jedynie z komfortem podróżowania przez poszkodowanego, powinien się on zadowolić skromniejszym pojazdem zastępczym¹⁵⁸.

W aspekcie dogmatycznym poglądy te są uzasadniane przez przyjęcie, że w takiej sytuacji wynajęcie drogiego pojazdu zastępczego stanowiłoby naruszenie obowiązku minimalizacji szkody¹⁵⁹, który jest wyprowadzany z art. 44 ust. 1 OR¹⁶⁰. Zgodnie z tym przepisem: „Sąd może zmniejszyć odszkodowanie albo zwolnić z niego całkowicie, jeżeli poszkodowany wyraził zgodę na naruszenie albo okoliczności,

¹⁵⁰ R. Brehm, *Berner Kommentar...*, art. 41, nb 80b, s. 77.

¹⁵¹ H. Rey, *Ausservertragliches Haftpflichtrecht...*, s. 75; I. Schwenzer, *Schweizerisches Obligationenrecht...*, s. 121; F. Werro, *La responsabilité civile...*, s. 37, nb 96; H. Honsell, B. Isenring, M.A. Kessler, *Schweizerisches Haftpflichtrecht...*, s. 104, nb 54; R. Brehm, *Berner Kommentar...*, art. 41, nb 80b, s. 77.

¹⁵² R. Brehm, *Berner Kommentar...*, art. 41, nb 80b, s. 77.

¹⁵³ I. Schwenzer, *Schweizerisches Obligationenrecht...*, s. 121 oraz F. Werro, *La responsabilité civile...*, s. 37, nb 96.

¹⁵⁴ K. Oftinger, E.W. Stark, *Schweizerisches Haftpflichtrecht...*, 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 sytuacjach. Tak też W. Fellmann, A. Kottmann, *Schweizerisches Haftpflichtrecht. Band I...*, s. 89–90, nb 242. W tym też kierunku, jak się wydaje, Ch. Müller [w:] *Handkommentar zum Schweizer Privatrecht...*, art. 41, nb 31, s. 262.

¹⁵⁵ W. Fellmann, A. Kottmann, *Schweizerisches Haftpflichtrecht...*, s. 90, nb 242.

¹⁵⁶ Sceptycznie w tym zakresie wypowiedzieli się zwłaszcza W. Fellmann, A. Kottmann, *Schweizerisches Haftpflichtrecht...*, s. 89–90, nb 242. Aprobując, choć z licznymi zastrzeżeniami, R. Brehm, *Berner Kommentar...*, art. 41, nb 80b, s. 77.

¹⁵⁷ R. Brehm, *Berner Kommentar...*, art. 41, nb 80b, s. 77.

¹⁵⁸ R. Brehm, *Berner Kommentar...*, art. 41, nb 80b, s. 77.

¹⁵⁹ Tak I. Schwenzer, *Schweizerisches Obligationenrecht...*, s. 121. W tym też kierunku zdaje się zmierzać M. A. Kessler [w:] *Basler Kommentar...*, art. 41, nb 4, s. 322. 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.

¹⁶⁰ Bundesgesetz betreffend die Ergänzung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (Fünfter Teil: Obligationenrecht) z 30.03.1911 r. (dalej OR).

za które odpowiada, wpłynęły na powstanie albo zwiększenie szkody albo w inny sposób pogorszyły położenie dłużnika¹⁶¹.

Niektórzy autorzy dopuszczają w opisywanych przypadkach możliwość żądania odszkodowania za ogólne koszty utrzymania samochodu (podatki, składki ubezpieczeniowe, czynsz najmu garażu), które powinny być obliczane na podstawie odpowiednich ryczałtów¹⁶². Większość doktryny odrzuca jednak tę koncepcję¹⁶³. Wskazuje się, że w takiej sytuacji szkoda nie wynika bowiem ze świadczeń, do których poszkodowany miałby być zobowiązany w wyniku wypadku, lecz jedynie z faktu czasowej nieużyteczności pojazdu, z którego posiadaniem przez poszkodowanego wydatki te są związane¹⁶⁴. Podnosi się też, że w rzeczywistości są to wydatki poniesione dobrowolnie przez poszkodowanego, a więc nieobjęte pojęciem szkody w znaczeniu prawa cywilnego¹⁶⁵. W orzecznictwie dopuszczono jednak ich kompensatę¹⁶⁶.

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 realnie poniesione)¹⁶⁷. Tym niemniej sądy Szwajcarii francuskojęzycznej (określane jako „sądy zachodnioszwajcarskie”¹⁶⁸) w praktyce potrafią kompensować utratę możliwości korzystania z rzeczy także wtedy, gdy nie został wynajęty samochód zastępczy¹⁶⁹.

Doktrynie i orzecznictwu znane są próby rozszerzenia zakresu odpowiedzialności odszkodowawczej poza szkodę ustalaną za pomocą metody dyferencyjnej.

¹⁶¹ W oryginale niemieckim: „Hat der Geschädigte in die schädigende Handlung eingewilligt, oder haben Umstände, für die er entstehen muss, auf die Entstehung oder Verschlimmerung des Schadens eingewirkt oder die Stellung des Ersatzpflichtigen sonst erschwert, so kann der Richter die Ersatzpflicht ermässigen oder gänzlich von ihr entbinden”. W oryginale 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”.

¹⁶² Tak np. H. Rey, *Ausservertragliches Haftpflichtrecht...*, s. 75–76 oraz A. Koller, *Schweizerisches Obligationenrecht...*, s. 771. Zob. też R. Brehm, *Berner Kommentar...*, art. 41, nb 83, s. 79, który wskazuje na orzeczenia sądów kantonalnych, w których zaaprobowano taką wykładnię. Zob. też Ch. Müller [w:] *Handkommentar zum Schweizer Privatrecht...*, art. 41, nb 31, s. 262 i tam podaną dalszą literaturę.

¹⁶³ Zob. K. Oftinger, E.W. Stark, *Schweizerisches Haftpflichtrecht...*, s. 372–373, nb 376; I. Schwenzer, *Schweizerisches Obligationenrecht...*, s. 121; R. Brehm, *Berner Kommentar...*, art. 41, nb 83, s. 78–79; F. Werro [w:] *Commentaire Romand...*, art. 41, nb 22, s. 369. Por. też M.A. Kessler [w:] *Basler Kommentar...*, art. 41, nb 8, s. 350–351.

¹⁶⁴ K. Oftinger, E.W. Stark, *Schweizerisches Haftpflichtrecht...*, s. 372–373, nb 376 oraz R. Brehm, *Berner Kommentar...*, art. 41, nb 83, s. 78–79.

¹⁶⁵ F. Werro [w:] *Commentaire Romand...*, art. 41, nb 22, s. 369.

¹⁶⁶ Por. wyrok Tribunal Fédéral Suisse (dalej – TFS) z 6.03.1951 r., „Entscheidungen des Schweizerischen Bundesgerichts” (dalej – BGE), tom 77, cz. II, s. 43–45.

¹⁶⁷ K. Oftinger, E.W. Stark, *Schweizerisches Haftpflichtrecht...*, s. 370 i n., nb 371 i n.; I. Schwenzer, *Schweizerisches Obligationenrecht...*, s. 79; H. Rey, *Ausservertragliches Haftpflichtrecht...*, 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 prowadzenia działalności zawodowej); F. Werro, *La responsabilité civile...*, s. 37, nb 96; tenże [w:] *Commentaire Romand...*, art. 41, nb 23, s. 369; H. Honsell, B. Isenring, M.A. Kessler, *Schweizerisches Haftpflichtrecht...*, s. 104, nb 54; Ch. Müller [w:] *Handkommentar zum Schweizer Privatrecht...*, art. 41, nb 31, s. 262; R. Brehm, *Berner Kommentar...*, art. 41, nb 83, s. 78–79; M.A. Kessler [w:] *Basler Kommentar...*, art. 41, nb 4, s. 322; koncepcję komercjalizacji tego rodzaju dóbr odrzuca także A. Koller, *Schweizerisches Obligationenrecht. Allgemeiner Teil*, Bern 2009, s. 770–771.

¹⁶⁸ Tak Ch. Müller [w:] *Handkommentar zum Schweizer Privatrecht...*, art. 41, nb 31, s. 262.

¹⁶⁹ Por. H. Rey, *Ausservertragliches Haftpflichtrecht...*, s. 76; Ch. Müller [w:] *Handkommentar zum Schweizer Privatrecht...*, art. 41, nb 31, s. 262 oraz F. Werro [w:] *Commentaire Romand...*, s. 369, art. 41, nb 23; tenże, *La responsabilité civile...*, s. 37, nb 96, który wskazuje to orzecznictwo tamże w przypisie 121.

Próby te podejmowane są pod hasłem tzw. szkody normatywnej (ewentualnie hipotetycznej¹⁷⁰). Ma to pozwalać, przy uwzględnieniu normatywnych wartościowań, na indemnizację uszczerbków, niepowodujących różnicy majątkowej w ścisłym tego słowa znaczeniu¹⁷¹. Do indemnizacji takich uszczerbków ma prowadzić również koncepcja „częściowo ekonomicznego pojęcia szkody” (*teilweise ökonomisch Schadensbegriff*)¹⁷², która uwzględnia w ramach szkody majątkowej, ustalonej zgodnie z teorią dyferencyjną, także elementy ekonomiczne¹⁷³. W świetle tej koncepcji możliwość używania rzeczy uzyskuje wartość majątkową o tyle, o ile jest ona uwzględniona w cenie rynkowej tej rzeczy (koncepcja komercjalizacji)¹⁷⁴.

Przeważająca część doktryny odrzuca jednak tego rodzaju próby relatywizacji metody dyferencyjnej, ponieważ prowadzą one do nadmiernego rozszerzenia odpowiedzialności odszkodowawczej¹⁷⁵, a ponadto stanowiłyby formę ograniczonego zadośćuczynienia za szkodę w postaci uszkodzenia rzeczy (*verkappten Genugtuung für Sachschaden*)¹⁷⁶.

6. PRAWO FRANCUSKIE

Stanowisko judykatury francuskiej jest zasadniczo korzystne dla poszkodowanego, gdyż dopuszcza zarówno możliwość żądania odszkodowania za samą utratę możliwości używania pojazdu¹⁷⁷, jak i możliwość żądania wynagrodzenia rozsądnych kosztów najęcia pojazdu zastępczego podczas naprawy do czasu dostarczenia nowego samochodu¹⁷⁸. Wynika to stąd, że w prawie francuskim niemożliwość lub utrudnienie

¹⁷⁰ Zob. A. Koller, *Schweizerisches Obligationenrecht...*, s. 765–769.

¹⁷¹ I. Schwenzer, *Schweizerisches Obligationenrecht...*, s. 78–80 oraz H. Rey, *Ausservertragliches Haftpflichtrecht...*, s. 42–43.

¹⁷² H. Rey, *Ausservertragliches Haftpflichtrecht...*, s. 43.

¹⁷³ H. Rey, *Ausservertragliches Haftpflichtrecht...*, s. 43–46 (zdaniem autora koncepcja ta może stanowić podstawę korekty tradycyjnego pojęcia szkody w szczególnych przypadkach) oraz tamże s. 86 (autor wskazuje tam, że teoria dyferencyjna nie wyklucza uwzględnienia w ramach dokonywanego porównania także dodatkowych elementów, wynikających z wartościowań dotyczących celów ochronnych odpowiedzialności).

¹⁷⁴ H. Rey, *Ausservertragliches Haftpflichtrecht...*, s. 44, 87.

¹⁷⁵ K. Oftringer, E.W. Stark, *Schweizerisches Haftpflichtrecht...*, s. 373, nb 376; R. Brehm, *Berner Kommentar...*, art. 41, nb 83, s. 79. W tym też kierunku M.A. Kessler [w:] *Basler Kommentar...*, art. 41, nb 4, s. 322; odmiennie H. Rey, *Ausservertragliches Haftpflichtrecht...*, s. 75–76.

¹⁷⁶ A. Koller, *Schweizerisches Obligationenrecht...*, s. 770–771 oraz R. Brehm, *Berner Kommentar...*, art. 41, nb 83, s. 79. Tak też M.A. Kessler [w:] *Basler Kommentar...*, art. 41, nb 4, s. 322; który wskazuje, że byłoby to pozanormatywne naprawienie szkody niemajątkowej. W tym też kierunku H. Honsell, B. Isenring, M.A. Kessler, *Schweizerisches Haftpflichtrecht...*, s. 104, nb 54.

¹⁷⁷ Zob. uwagi, które czynią na te porównawczym Ch. von Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules (DCFR)...*, s. 3338.

¹⁷⁸ 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. von Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules (DCFR)...*, s. 3338. Por. jednak E. Kowalewski, *Najem pojazdu zastępczego...*, s. 5. Autor wskazuje, że w prawie francuskim koszty najmu pojazdu zastępczego są zwracane „tylko wyjątkowo”, co dotyczy przypadków, w których pojazd uszkodzony wchodził w skład przedsiębiorstwa przewozowego albo handlowego bądź poszkodowany używał go do wykonywania zawodu lub pojazd był wykorzystywany przez przedstawicieli i zastępców handlowych czy też rzemieślników, a także wtedy, gdy poszkodowany był „na niego zdany” (np. w przypadku upośledzenia albo kalectwa), co musi udowodnić. Zob. też wcześniej K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 61. Podobnie zauważa H. Neidhart, *Unfall im Ausland...*, 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”).

korzystania z rzeczy kwalifikuje się generalnie jako szkodę podlegającą naprawieniu niezależnie od tego, czy dotyczy to ruchomości, czy nieruchomości¹⁷⁹. Obejmuje to również wypadki, gdy niemożliwość korzystania z rzeczy jest jedynie czasowa¹⁸⁰. Tym niemniej w doktrynie podkreśla się brak istnienia szerszych rozważań teoretycznych nad charakterem takiej szkody, co widoczne jest przy pogłębionej analizie porównawczej tego zagadnienia¹⁸¹. Podkreśla się jedynie, że poniesione na pojazd zastępczy wydatki powinny być kwalifikowane jako będące elementem szkody majątkowej¹⁸².

Zasadniczo przyjmuje się, że koszty najmu pojazdu zastępczego są zawsze uzasadnione wówczas, gdy pojazd służył danej osobie do wykonywania pracy zarobkowej – dla przykładu jako lekarza, przedstawiciela handlowego lub rzemieślnika¹⁸³. Obejmuje to również wypadki, w których za wynajęciem pojazdu zastępczego przemawia gospodarcza konieczność (np. uszkodzone auto służy spółce handlowej do wykonywania działalności gospodarczej)¹⁸⁴ albo okoliczności danego wypadku (np. w wypadku uszkodzenia pojazdu podczas pozostawiania na urlopie)¹⁸⁵. Nie ulega jednak w orzecznictwie francuskim wątpliwości, że koszty najmu powinny być przyznawane również wówczas, gdy z pojazdu takiego do komunikacji korzystała osoba niepełnosprawna, która została pozbawiona możliwości korzystania z własnego pojazdu¹⁸⁶. Wątpliwości doktryny budzą jednak sytuacje, w których koszty takiego pojazdu zastępczego miałyby być przyznawane poszkodowanemu, który nie poniósł realnych kosztów przez wzgląd na fakt, że korzystał z alternatywnych metod transportu, na które nie ponosił dodatkowych wydatków¹⁸⁷.

Wydatki na najem nie powinny być wygórowane i powinny być utrzymane w rozsądnych granicach¹⁸⁸, za czym ma przemawiać spoczywający na poszkodowanym obowiązek niepowiększenia rozmiaru szkody¹⁸⁹. Od sumy kosztów najmu po-

¹⁷⁹ G. Viney, P. Jourdain, S. Carval, *Traité de droit civil...*, s. 44, Nb 251–1.

¹⁸⁰ M. Fabre-Magnan, *Droit des obligations...*, s. 113 oraz G. Viney, P. Jourdain, S. Carval, *Traité de droit civil...*, s. 44, Nb 251–1.

¹⁸¹ Zob. O. Moréteau, *Grundfragen des Schadenersatzrechts aus französischer Sicht...*, s. 89. Por. też uwagi, które czyni C. van Dam, *European tort law...*, s. 354, a także W. van Gerwen, 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.

¹⁸² O. Moréteau, *Grundfragen des Schadenersatzrechts aus französischer Sicht...*, s. 89 (zob. też jednak dalsze wątpliwości zgłaszane przez tego autora na s. 89–90). Ten rodzaj naprawienia szkody określane jest jako *réparation per équivalent* (por. w tym zakresie szerzej Ch. von Bar, *The common European Law of Torts. Volume II...*, s. 150).

¹⁸³ H. Neidhart, *Unfall im Ausland...*, s. 85. Tak też G. Viney, P. Jourdain, S. Carval, *Traité de droit civil...*, s. 47, nb 251–3, ze wskazaniem orzeczenia *Cour de cassation* z 11.07.1963 r. dotyczącego utraty pojazdu przez firmę transportową. Takie wydatki kwalifikowane są powszechnie jako szkoda podlegająca naprawieniu.

¹⁸⁴ H. Neidhart, *Unfall im Ausland...*, s. 85.

¹⁸⁵ O. Moréteau, *Grundfragen des Schadenersatzrechts aus französischer Sicht...*, s. 89–90.

¹⁸⁶ Tak też K. Ludwichowska, *Odszkodowanie...*, 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.

¹⁸⁷ O. Moréteau, *Grundfragen des Schadenersatzrechts aus französischer Sicht...*, 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“.

¹⁸⁸ Tak M. Fabre-Magnan, *Droit des obligations...*, s. 113; S. Galand-Carval, *France [w:] Unification of Tort Law: Damages*, red. U. Magnus, The Hague–London–Boston 2001, s. 82.

¹⁸⁹ Por. K. Ludwichowska, *Odszkodowanie...*, 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 2013, s. 960–962, nb 899–1 oraz G. Viney, P. Jourdain, S. Carval, *Traité de droit civil...*, s. 46, Nb 251–2.

jazdu zastępczego, znajdującej się na przedstawianym w sądzie rachunku, potrąca się zaoszczędzone przez poszkodowanego koszty własne, zazwyczaj w wysokości 15–20% kosztów najmu pojazdu¹⁹⁰. W doktrynie wskazuje się jednak, że w zależności od okoliczności danej sytuacji suma ta może być określona w wysokości mniejszej lub większej, a także w ogóle do takiego potrącenia może nie dojść – fakt ten podlega bowiem ocenie *ad casu* w toku postępowania sądowego¹⁹¹.

W prawie francuskim przyjmuje się także, że odszkodowanie należne poszkodowanemu obejmuje również „podważone wydatki” np. jego składkę ubezpieczeniową oraz koszty najmu garażu¹⁹².

Poszkodowanemu odszkodowanie należy się także wówczas, gdy nie najął on pojazdu zastępczego, a więc za samą utratę możliwości używania swojego pojazdu (*perte de jouissance, indemnité pour immobilisation*)¹⁹³. Szkodę w postaci niemożliwości skorzystania z rzeczy kwalifikuje się jako generalnie szkodę niemajątkową (niedogodności niemające charakteru majątkowego)¹⁹⁴. Za każdy dzień braku możliwości korzystania z pojazdu przyznaje się przy tym ryczałt, w którym należne poszkodowanemu odszkodowanie uzależnione jest od typu pojazdu, który użytkował¹⁹⁵. W orzecznictwie sądów francuskich zaobserwowano również zróżnicowanie wysokości przyznanego poszkodowanemu odszkodowania w zależności od jego obywatelstwa i kraju, w którym doszło do potencjalnego wynajęcia pojazdu zastępczego¹⁹⁶.

7. SYSTEMY PRAWNE COMMON LAW

7.1. Prawo angielskie

W krajach systemu prawnego *common law* ochrona poszkodowanego w opisywanych sytuacjach zakreślona jest bardzo szeroko. Dotyczy to prawa angielskiego oraz 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 uszkodzonego¹⁹⁷. Jest tak nawet wówczas, gdy nie używał wskazanych

¹⁹⁰ H. Neidhart, *Unfall im Ausland...*, s. 85.

¹⁹¹ H. Neidhart, *Unfall im Ausland...*, s. 85.

¹⁹² Tak S. Galand-Carval, *France...*, s. 82, a za nią K. Ludwichowska, *Odszkodowanie...*, 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...*, s. 960, nb 890). Zob. też co do tego typu szkód G. Viney, P. Jourdain, S. Carval, *Traité de droit civil...*, s. 45, nb 251–2.

¹⁹³ H. Neidhart, *Unfall im Ausland...*, 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...*, s. 99.

¹⁹⁴ S. Galand-Carval, *France...*, s. 82.

¹⁹⁵ H. Neidhart, *Unfall im Ausland...*, s. 85.

¹⁹⁶ Por. H. Neidhart, *Unfall im Ausland...*, s. 86, który wskazuje na orzeczenie Sądu Apelacyjnego w Paryżu z 21.05.1985 r., Az 2033/84, w którym odszkodowanie zostało przyznane w kwocie wyższej ze względu na fakt, że poszkodowanym była osoba mieszkająca w Niemczech.

¹⁹⁷ Por. orzeczenie *Motorworks Ltd v. Alwahbi* (1977) – w dalszej części artykułu orzeczenia wydane w systemie *common law* będą cytowane przez określenie ich stron oraz daty wydania lub publikacji. W doktrynie 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; E. Peel, J. Goudkamp, *Winfield and Jolowicz on Tort*, London 2014, s. 732; Ch. Witting, *Street on Torts*, Oxford

przedmiotów do prowadzenia działalności gospodarczej¹⁹⁸. Koszty te muszą być jednak „rozsądne”¹⁹⁹, co zazwyczaj określa się przez odniesienie ich do typowych hipotetycznych kosztów korzystania z rzeczy²⁰⁰. Jeżeli więc przykładowo poszkodowany wynajmie samochód wyższej klasy niż ten, z którego korzystał, nie uzyska odszkodowania w zakresie przekraczającym wydatki na wynajęcie samochodu tej samej klasy²⁰¹. Przyjmuje się bowiem, że wystarczające jest dla niego korzystanie z pojazdu tego samego typu, który czasowo utracił²⁰².

Wynajęcie samochodu wyższej klasy jest jednak możliwe na krótki okres i przy wykazaniu niezbędności takiego wynajmu²⁰³. Ciężar dowodu spoczywa w tym zakresie na poszkodowanym²⁰⁴. Za koszty niemogące być uznane za „rozsądne” uznaje się również koszty najmu pojazdu zastępczego przekraczające koszt nabycia nowego pojazdu²⁰⁵. Ponadto jeżeli koszty najmu pojazdu zastępczego byłyby wyższe niż utracona korzyść gospodarcza, którą dany podmiot uzyskałby z posługiwania się pojazdem, może on dochodzić jedynie tej niższej kwoty²⁰⁶. Koszty najmu pojazdu zastępczego przyznawane są także w wypadku całkowitego zniszczenia pojazdu²⁰⁷ i mogą one obejmować również wydatki na jego przystosowanie do sposobu prowadzenia działalności gospodarczej przez poszkodowanego²⁰⁸.

Jeżeli poszkodowany nie najął pojazdu zastępczego, należy mu się odszkodowanie z tytułu samej utraty możliwości korzystania z pojazdu (*loss of use*)²⁰⁹. Pod uwagę przy obliczaniu wysokości takiego odszkodowania bierze się przeciętne koszty najmu obowiązujące i stosowane przez przedsiębiorców wynajmujących auta²¹⁰.

2015, s. 715; Ch. von Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules (DCFR)*..., s. 3342; zob. też S. Sołtyński, *Odpowiedzialność*..., s. 136–137. Por. też E. Kowalewski, *Najem pojazdu zastępczego*..., 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); a także E. Kowalewski, *Odszkodowanie*..., s. 48.

¹⁹⁸ Orzeczenie *Motorworks Ltd v. Alwahbi* (1977). W sprawie koszty najmu pojazdu zastępczego zostały zasądzone, mimo że poszkodowany używał swojego samochodu marki Rolls-Royce dość sporadycznie. W doktrynie por. J. Hodgson, J. Lewthwaite *Tort Law Textbook*..., s. 453; R. Deakin, A. Johnson, B. Markesinis, *Tort Law*..., s. 869; Ch. Witting, *Street on Torts*..., s. 715.

¹⁹⁹ Orzeczenie *Motorworks Ltd v. Alwahbi* (1977). Zob. też D. Howarth, *Textbook on tort*..., s. 622; D.G. Cracknell, *Obligations*..., s. 403; W.V.H. Rogers, *Winfield and Jolowicz on Tort*..., 2002, s. 789; E. Peel, J. Goudkamp, *Winfield and Jolowicz on Tort*..., 2014, s. 729; R. Deakin, A. Johnson, B. Markesinis, *Tort Law*..., s. 869; A. Kramer, *The Law of Contract Damages*..., s. 177.

²⁰⁰ Por. J. Hodgson, J. Lewthwaite, *Tort Law Textbook*..., s. 453.

²⁰¹ R.M. Merkin, J. Stuart-Smith, *The Law of Motor Insurance*..., s. 179.

²⁰² Uzasadnienie orzeczenia *Motorworks Ltd v. Alwahbi* (1977). Zob. też R. M. Merkin, J. Stuart-Smith, *The Law of Motor Insurance*..., s. 179, przypis 295 oraz A. Kramer, *The Law of Contract Damages*..., s. 177.

²⁰³ Por. orzeczenie *Watson-Norrie Ltd. v. Shaw* (1967), a także późniejsze orzeczenia *Moore v. DER Ltd.* (1971) oraz *Daily Office Cleaning Contractors v. Sheppard* (1977). W doktrynie A. Kramer, *The Law of Contract Damages*..., s. 177–178.

²⁰⁴ A. Kramer, *The Law of Contract Damages*..., s. 178. W doktrynie podkreśla się nawet, że istnienie szkody powinno być ściśle udowodnione (por. R. Deakin, A. Johnson, B. Markesinis, *Tort Law*..., s. 869).

²⁰⁵ Por. D. Howarth, *Textbook on tort*..., s. 622 i tam wskazane orzeczenie *Liesbosch Dredger v. SS Edison* (1933).

²⁰⁶ R. Deakin, A. Johnson, B. Markesinis, *Tort Law*..., s. 869.

²⁰⁷ Por. szerzej J. Hodgson, J. Lewthwaite *Tort Law Textbook*..., s. 453.

²⁰⁸ J. Hodgson, J. Lewthwaite *Tort Law Textbook*..., s. 453.

²⁰⁹ Tak orzeczenia *Motorworks Ltd v. Alwahbi* (1977) oraz *Beechwood Birmingham Ltd v. Hoyer Group UK Ltd.* (2010). W doktrynie D. Howarth, *Textbook on tort*..., s. 622; J. Hodgson, J. Lewthwaite *Tort Law Textbook*..., s. 453; R. Deakin, A. Johnson, B. Markesinis, *Tort Law*..., s. 869; Ch. Witting, *Street on Torts*..., s. 715; W. van Gerven, J. Lever, P. Larouche, *Cases, Materials and Text*..., s. 883; Ch. von Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules (DCFR)*..., s. 3343; E. Kowalewski, *Najem pojazdu zastępczego*..., s. 6.

²¹⁰ Por. wyrok *Dimond v. Lovell* (2000), w którego stanie faktycznym poszkodowana wynajęła pojazd zastępczy, jednak zapłata za niego została odłożona w czasie do chwili uiszczenia roszczenia odszkodowawczego przez sprawcę szkody.

Wyłączone jest żądanie zwrotu hipotetycznych kosztów najmu takiego pojazdu, którego cena byłaby nietypowa lub miałby on charakter samochodu luksusowego²¹¹.

Zwrot kosztu najmu nie przysługuje wówczas, gdy poszkodowany posiada większą liczbę samochodów zdolnych zaspokoić jego konieczne „potrzeby związane z transportem” albo wtedy, gdy nie jest w stanie prowadzić samochodu²¹². Dotyczy to zwłaszcza sytuacji, w których udowodnione zostało, że czas, za jaki miałby otrzymać on odszkodowanie za brak możliwości korzystania z pojazdu, spędziłby za granicą albo w szpitalu²¹³. Jako kwestię otwartą pozostawiono to, czy obejmuje to również sytuacje, w których poszkodowany nigdy nie wydałby własnych środków na najem pojazdu zastępczego, gdyż korzystanie z innego pojazdu zostało mu udostępnione przez właściciela, będącego jego przyjacielem²¹⁴. 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, a więc także wpływać na jego obniżenie²¹⁵. Pod uwagę przy wysokości odszkodowania bierze się również wysokość składki ubezpieczeniowej, którą powód utracił na skutek wypadku komunikacyjnego²¹⁶.

7.2. Prawo amerykańskie

W doktrynie polskiej 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 samochodu²¹⁷. 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 także brak normatywnych rozwiązań na szczeblu federalnym).

W judykaturze większości stanów USA przyjęto zasadę, że poszkodowanemu – w razie uszkodzenia lub zniszczenia jego samochodu – odszkodowanie przysługuje nie tylko wówczas, gdy utracił możliwość prowadzenia działalności zarobkowej, ale również wtedy, gdy uszkodzony pojazd był używany wyłącznie do zaspokajania jego oraz jego rodziny osobistych potrzeb (i to nawet do codziennych zakupów,

²¹¹ Por. uzasadnienie wyroku *Dimond v. Lovell* (2000).

²¹² Por. sprawę *Giles v. Thompson* (1994). W doktrynie E. Peel, J. Goudkamp, *Winfield and Jolowicz on Tort...*, 2014, s. 732, którzy stwierdzają 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...*, s. 48.

²¹³ *Giles v. Thompson* (1994). W doktrynie W.V.H. Rogers, *Winfield and Jolowicz on Tort...*, 2002, s. 792.

²¹⁴ Zob. W.V.H. Rogers, *Winfield and Jolowicz on Tort...*, 2002, s. 792.

²¹⁵ Zob. W.V.H. Rogers, *Winfield and Jolowicz on Tort...*, 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.

²¹⁶ Orzeczenia *Patel v. London Transport Executive* (1981) oraz *Ironfield v. Eastern Gas Board* (1964). W doktrynie W.V.H. Rogers, *Winfield and Jolowicz on Tort...*, 2002, s. 789, przypis 51 oraz R.M. Merkin, J. Stuart-Smith, *The Law of Motor Insurance...*, s. 330.

²¹⁷ Zob. S. Soltysiński, *Odpowiedzialność...*, s. 133–134 oraz E. Kowalewski, *Najem pojazdu zastępczego...*, s. 6; tenże, *Odszkodowanie...*, s. 49–50.

wyjazdów urlopowych, wypoczynkowych czy weekendowych)²¹⁸. Wysokość odszkodowania za poniesione koszty najmu pojazdu zastępczego jest zmniejszana o koszty, które dana osoba poniosłaby na eksploatację własnego samochodu. Dopuszcza się również roszczenie posiadacza uszkodzonego lub zniszczonego pojazdu mechanicznego o nieponiesione w rzeczywistości koszty najmu pojazdu zastępczego (*loss of use*)²¹⁹.

7.3. 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 zniszczony²²⁰. W wypadku całkowitego zniszczenia pojazdu koszty najmu pojazdu zastępczego przyznawane są za maksymalnie cztery tygodnie²²¹. W wypadku uszkodzenia pojazdu koszty najmu pojazdu zastępczego wypłacane są za cały okres przeprowadzania naprawy technicznej pojazdu²²².

8. INNE SYSTEMY PRAWNE

8.1. Prawo belgijskie

W belgijskim orzecznictwie i doktrynie można odnaleźć podobne rozwiązania jak w prawie francuskim²²³. Generalnie przyjmuje się, że brak jest w tym zakresie jednolitej praktyki²²⁴. W zasadzie akceptuje się zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego wówczas, gdy jest on niezbędny do wykonywania pracy zarobkowej²²⁵.

²¹⁸ Zob. orzeczenia *Pittari v. Madison Ave. Coach Co.* (1947), *Malinson v. Black* [1948] oraz *Marshall v. Golden State Milk Products Co.* (1959).

²¹⁹ Zob. orzeczenia wskazane w poprzednim przepisie.

²²⁰ H. Neidhart, *Unfall im Ausland...*, s. 134.

²²¹ H. Neidhart, *Unfall im Ausland...*, s. 134.

²²² H. Neidhart, *Unfall im Ausland...*, s. 134.

²²³ Zob. P.D. Ollier, J.P. Le Gall, *Various Damages* [w:] *International Encyclopedia of Comparative Law, cz. XI – Torts. Part 2*, red. A. Tuinc, Tübingen 1983, s. 15 i n. oraz Ch. von Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules (DCFR)*..., s. 3338. Tym niemniej E. Kowalewski, *Odszkodowanie*, s. 38-39, wskazuje, że w prawie belgijskim koszty najmu pojazdu zastępczego są uwzględniane „tylko wtedy, gdy korzystanie z pojazdu przez poszkodowanego jest bezwzględnie potrzebne (np. w celu wykonywania zawodu). Dotyczy to także poszkodowanych, 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 poszkodowany ma możliwość korzystania z publicznych środków komunikacji (zwłaszcza gdy chodzi o osoby, które samochodem dojeżdżały tylko do nieodległego miejsca pracy)”. Z przywoływanych przez autora orzeczeń wynika, że koszty takie podlegają zwrotowi także wtedy, gdy samochód był potrzebny poszkodowanemu do celów osobistych, np. gdy jego 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 «bezwartunkowo» zwrot kosztów pojazdu zastępczego albo poszkodowanego (...) 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 poszkodowanego kosztów własnych”, która jednak nie wchodzi w grę „w sytuacjach bardzo wyjątkowych”, np. w przypadku najmu pojazdu małego, o niskich parametrach techniczno-eksploatacyjnych.

²²⁴ H. Neidhart, *Unfall im Ausland...*, s. 39. Dawniejsze orzecznictwo i poglądy doktryny w tym zakresie omawiają P.D. Ollier, J.P. Le Gall, *Various Damages...*, s. 15 i n.

²²⁵ H. Neidhart, *Unfall im Ausland...*, s. 39.

Jako dowód niezbędności wykonywania takiej pracy dopuszcza się przy tym także zaświadczenie od pracodawcy²²⁶. Tym niemniej podkreśla się też niekiedy, że obecnie tylko wyjątkowo wymaga się w orzecznictwie i doktrynie udowodnienia przez poszkodowanego tego, aby pojazd był mu absolutnie niezbędny do prowadzenia działalności gospodarczej lub zawodowej lub też w celu dojazdu do pracy²²⁷. Dla przykładu w orzecznictwie Sądu Apelacyjnego w Brukseli przyjęto, że zwrot kosztów pojazdu zastępczego może starać się matka wykorzystująca pojazd do codziennego odwożenia do szkoły swoich dzieci²²⁸.

W przypadku zniszczenia pojazdu koszty najmu pojazdu zastępczego przyznawane są za czas potrzebny do nabycia nowego pojazdu²²⁹. Tym niemniej przyjmuje się tutaj limit ograniczony maksymalnie do okresu 15 dni²³⁰. Jednakże poszkodowanemu często przyznawane są również koszty wynajmu na okres pomiędzy zamówieniem nowego pojazdu a rzeczywistym dostarczeniem mu go²³¹. Ponadto uwzględniany jest czas, przez który poszkodowany jest zmuszony do załatwienia wszystkich wymaganych prawem formalności, aby móc poruszać się legalnie danym pojazdem po drogach²³².

W przypadku uszkodzenia pojazdu odszkodowanie należy się za okres naprawy, do którego dolicza się realny czas oczekiwania na wycenę szkody²³³. W orzecznictwie odrzuca się wykładnię, która z góry określałaby to, jaka liczba dni jest właściwa dla wyceny pojazdu²³⁴. Jeżeli jednak jasne jest, że samochód uległ całkowitemu zniszczeniu, taki okres oczekiwania nie jest uwzględniany²³⁵. W opracowaniach prawnoporównawczych dotyczących prawa belgijskiego wskazuje się, że w wypadku pojazdu uszkodzonego długość okresu naprawy jest ustalana w drodze porozumienia pomiędzy rzeczoznawcą a dokonującym naprawy²³⁶. Sądy mogą jednak brać pod uwagę okresy przekraczające czas uzgodniony w takich porozumieniach, jeżeli byłby to rzeczywisty czas naprawy pojazdu przez starannego mechanika²³⁷.

W prawie belgijskim możliwe jest również pokrycie „zmarowanych wydatków” dotyczących okresu, w którym poszkodowany nie mógł korzystać z uszkodzonego lub zniszczonego pojazdu²³⁸. W orzecznictwie dopuszczono nawet podnoszenie roszczeń z tytułu utraty możliwości bezpłatnego serwisowania starego pojazdu²³⁹.

²²⁶ H. Neidhart, *Unfall im Ausland...*, s. 39.

²²⁷ 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...*, s. 92. Zob. też Ch. von Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules (DCFR)...*, s. 3338, którzy wskazują, że koszty te powinny być rozsądne (*reasonable*).

²²⁸ Por. H. Neidhart, *Unfall im Ausland...*, s. 39.

²²⁹ Zob. H. A. Cousy, A. Vanderspikken, *Belgium...*, s. 49 oraz Ch. von Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules (DCFR)...*, s. 3338.

²³⁰ H. Neidhart, M. Nissen, *Verkehrsunfälle in Europa...*, s. 22. W swojej wcześniejszej publikacji jeden z tych autorów wskazywał na okres 10 dni (H. Neidhart, *Unfall im Ausland...*, s. 39).

²³¹ H. Neidhart, *Unfall im Ausland...*, s. 39.

²³² H.A. Cousy, A. Vanderspikken, *Belgium...*, s. 49.

²³³ H.A. Cousy, A. Vanderspikken, *Belgium...*, s. 49 oraz H. Neidhart, *Unfall im Ausland...*, s. 39.

²³⁴ Zagadnienie to omawiają szerzej H.A. Cousy, A. Vanderspikken, *Belgium...*, s. 49–50.

²³⁵ H.A. Cousy, A. Vanderspikken, *Belgium...*, s. 49.

²³⁶ H.A. Cousy, A. Vanderspikken, *Belgium...*, s. 50.

²³⁷ Tak H.A. Cousy, A. Vanderspikken, *Belgium...*, s. 50.

²³⁸ Tak K. Ludwichowska, *Odszkodowanie...*, s. 102. Tym niemniej cytowani przez nią H.A. Cousy, A. Vanderspikken, *Belgium...*, s. 34, którzy generalnie wskazują na szeroką możliwość kompensacji wydatków, które stały się daremnie poniesione wskutek czynu niedozwolonego, nie podają bezpośrednio przykładów związanych ze skutkami uszkodzenia lub zniszczenia pojazdu.

²³⁹ Orzeczenie Sądu w Charleroi przytaczane w Ch. von Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules (DCFR)...*, s. 3338.

W omawianym systemie prawnym dopuszcza się także możliwość żądania odszkodowania za samą utratę możliwości używania pojazdu²⁴⁰. W tym ostatnim wypadku kwota pieniędzy na należną poszkodowanemu pozostaje do jego swobodnej dyspozycji²⁴¹, co implikuje założenie, że nie musi on jej wydawać akurat na wynajem pojazdu zastępczego.

Kompensacja szkód związanych z utratą możliwości korzystania z pojazdu oparta jest na specjalnych tabelach ryczałtowo określających wysokość odszkodowania²⁴². Nie mają one charakteru wiążącego i co 4 lata (lub częściej) są aktualizowane przez Królewski Związek Sędziów Pokoju i Sędziów ds. Wykroczeń (*Union Royale des Juges de Paix et de Police*)²⁴³. Kwoty te różnią się w zależności od rodzaju pojazdu, który uległ uszkodzeniu, i obejmują także rowery, motorowery, skutery i motocykle. Za opracowaniem H. Neidharta²⁴⁴ i jedynie przykładowo dla zobrazowania tych sum 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.

8.2. 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 tego, czy był to użytek w ramach prowadzonej działalności gospodarczej albo wykonywania zawodu, czy też był to użytek prywatny²⁴⁵. Są one przyznawane jedynie za czas naprawy pojazdu zastępczego. W wypadku zaś, gdy pojazd poszkodowanego został całkowicie zniszczony, przyjmuje się, że czas, przez który są przyznawane opisywane koszty, powinien być ograniczony do momentu nabycia nowego pojazdu, lecz nie powinien przekroczyć 14 dni²⁴⁶. Wydatki na najem nie powinny być jednak wygórowane i muszą się mieścić w rozsądnych granicach, co oznacza pokrycie kosztów tylko podobnego pojazdu do tego, który został uszkodzony²⁴⁷. Poszkodowany jest bowiem zobowiązany do postępowania w taki sposób, aby nie powiększać powstającej po jego stronie szkody²⁴⁸.

²⁴⁰ Zob. H.A. Cousy, A. Vanderspikken, *Belgium...*, s. 50 oraz Ch. von Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules (DCFR)...*, s. 3338.

²⁴¹ H.A. Cousy, A. Vanderspikken, *Belgium...*, s. 50.

²⁴² H. Neidhart, *Unfall im Ausland...*, s. 40.

²⁴³ H.A. Cousy, A. Vanderspikken, *Belgium...*, s. 50.

²⁴⁴ H. Neidhart, *Unfall im Ausland...*, s. 40.

²⁴⁵ H. Neidhart, *Unfall im Ausland...*, 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 É. Kowalewski, *Odszkodowanie...*, s. 43.

²⁴⁶ Tak H. Neidhart, *Unfall im Ausland...*, s. 189.

²⁴⁷ K. Ludwichowska, *Odszkodowanie...*, 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”.

²⁴⁸ M.H. Wissink, W.H. van Boom, *The Netherlands...*, s. 156.

Koszty najmu pojazdu zastępczego są pomniejszane o zaoszczędzone przez poszkodowanego koszty eksploatacji jego własnego auta (w wysokości do 25%)²⁴⁹.

W prawie holenderskim nie dopuszcza się natomiast roszczenia o same poniesione koszty utraty pojazdu z tytułu niemożliwości korzystania z niego²⁵⁰. Odszkodowanie takie bywa przyznawane jedynie w wyjątkowych i ocenianych *ad casu* wypadkach dotyczących taksówek oraz pojazdów transportowych²⁵¹.

8.3. 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 publicznego. Jako dowodu na istnienie tych okoliczności wymagano przedstawienia oświadczenia pracodawcy lub zaświadczenia z urzędu skarbowego²⁵². Wynikało to z faktu, że zazwyczaj roszczenia podnoszone były przez poszkodowanych w kwotach będących absolutnie nie do przyjęcia przez sądy²⁵³. W nowszych orzeczeniach przyjmuje się raczej, że szkoda związana z utratą możliwości korzystania z rzeczy podlega naprawieniu stosownie do uznania sędziego w celu pokrycia „podważonych wydatków”, tzn. ogólnych kosztów utrzymania samochodu i obniżenia jego wartości²⁵⁴. 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 niepełnosprawną²⁵⁵. Podobnie kwalifikuje się sytuację, w której wynajęcie pojazdu zastępczego byłoby konieczne dla uniknięcia po stronie danej osoby dalszej znaczącej szkody (np. utraty zarobków)²⁵⁶. Za koszt uzasadniony można uznać koszt najmu takiego samego typu pojazdu, który był wykorzystywany przez poszkodowanego²⁵⁷. Koszty najmu pojazdu zastępczego obniżane są o ok. 20% jako sumę zaoszczędzonych w danej sytuacji wydatków na własne auto²⁵⁸. Ponadto wyłącza się możliwość zgłaszania roszczeń o zwrot poniesionych daremnie wydatków (np. w zakresie, w jakim dana osoba wynajmowała w okresie uszkodzenia pojazdu garaż), wskazując na nieistnienie w tym zakresie adekwatnego związku przyczynowego ze zdarzeniem szkodzącym²⁵⁹.

²⁴⁹ Tak H. Neidhart, *Unfall im Ausland...*, s. 189.

²⁵⁰ M.H. Wissink, W.H. van Boom, *The Netherlands...*, s. 156 oraz H. Neidhart, *Unfall im Ausland...*, s. 189.

²⁵¹ H. Neidhart, *Unfall im Ausland...*, s. 189.

²⁵² H. Neidhart, *Unfall im Ausland...*, s. 161.

²⁵³ 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.

²⁵⁴ Ch. von Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules (DCFR)...*, s. 3339. Bardziej restryktywnie orzecznictwo sądów włoskich przedstawia H. Neidhart, *Unfall im Ausland...*, s. 161.

²⁵⁵ H. Neidhart, *Unfall im Ausland...*, s. 161. W takiej sytuacji przyjmuje się, że osoba niepełnosprawna może podnosić roszczenia o zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego za cały okres, w którym nie mogła z niego korzystać, a więc okres naprawy oraz wymiany pojazdu na nowy.

²⁵⁶ H. Neidhart, *Unfall im Ausland...*, s. 161.

²⁵⁷ F. D. Busnelli, G. Comandé, *Damages under Italian Law...*, s. 138.

²⁵⁸ H. Neidhart, *Unfall im Ausland...*, s. 161.

²⁵⁹ F. D. Busnelli, G. Comandé, *Damages under Italian Law...*, s. 138.

8.4. Inne kraje

Z uwag prawnoporównawczych Eugeniusza Kowalewskiego wynika, że koszty najmu pojazdu zastępczego są co do zasady refundowane także w Finlandii, Islandii, a do pewnego stopnia w Norwegii²⁶⁰ i Szwecji²⁶¹. Tylko wyjątkowo są natomiast przyznawane w Danii. Odszkodowanie za samą utratę możliwości korzystania z rzeczy przyznawane jest natomiast w prawie estońskim²⁶².

W **prawie norweskim** – co jest skutkiem ukształtowanego od 1992 r. orzecznictwa Sądu Najwyższego Norwegii – szeroko przyznaje się zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego w sytuacji, gdy pojazd wykorzystywany był przez poszkodowanego do spędzania wolnego czasu lub został zniszczony albo uszkodzony tuż przed planowanym urlopem²⁶³. Tym niemniej przyjmuje się, że po stronie osoby poszkodowanej istnieje obowiązek zmniejszenia szkody, co oznacza, iż każdorazowo musi on rozważyć to, czy do prowadzenia swoich spraw nie będzie wystarczające korzystanie z komunikacji publicznej²⁶⁴.

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 możliwości utraty korzystania z rzeczy²⁶⁵. 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 (...) poszkodowany musi wykazać, że pojazd jest mu bezwzględnie potrzebny (konieczny) np. do wykonywania zawodu”²⁶⁶.

W ślady niemieckie nie poszła **doktryna grecka**, która przyjmuje, że abstrakcyjna utrata możliwości korzystania z pojazdu nie stanowi szkody podlegającej naprawieniu²⁶⁷. Naprawieniu podlegają natomiast „podważone wydatki” na utrzymanie uszkodzonego samochodu oraz – w granicach, w jakich prawo pozwala na indemnizację szkody niemajątkowej – dodatkowa strata czasu, dyskomfort oraz inne wysiłki po stronie poszkodowanego²⁶⁸.

Warto wspomnieć o ewolucji, która dokonuje się w **Portugalii**. Za oczywiste uznaje się to, że zwrotowi podlegają koszty najmu pojazdu zastępczego²⁶⁹. Począt-

²⁶⁰ 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 poszkodowanego, któremu przyznano 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...*, s. 200).

²⁶¹ Zob. E. Kowalewski, *Odszkodowanie...*, s. 48.

²⁶² Ch. von Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions (DCFR)...*, s. 3341–3342.

²⁶³ H. Neidhart, *Unfall im Ausland...*, s. 200.

²⁶⁴ H. Neidhart, *Unfall im Ausland...*, s. 200.

²⁶⁵ Ch. von Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules (DCFR)...*, s. 3339.

²⁶⁶ Zob. E. Kowalewski, *Odszkodowanie...*, s. 42; tak też ocenia stan doktryny i judykatury hiszpańskiej K. Ludwichowska, *Odszkodowanie...*, s. 92.

²⁶⁷ Ch. von Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules (DCFR)...*, s. 3341. Odmienne ocenia sytuację ukształtowaną w prawie greckim K. Ludwichowska, *Odszkodowanie...*, s. 99.

²⁶⁸ Ch. von Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules (DCFR)...*, s. 3341 („additional expenditure of time, the discomfort and effort”). Por. E. Kowalewski, *Odszkodowanie...*, s. 42 (autor wskazuje, że zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego zasadzany jest „sporadycznie i wyjątkowo”).

²⁶⁹ Ch. von Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules (DCFR)...*, s. 3341. Por. jednak E. Kowalewski, *Odszkodowanie...*, s. 46 (z uwag autora wynika, że koszty najmu pojazdu zastępczego są refundowane jedynie wyjątkowo); podobnie do E. Kowalewskiego stanowisko prawa portugalskiego zreferowała K. Ludwichowska, *Odszkodowanie...*, s. 92.

kowo orzecznictwo portugalskie skłaniało się przy tym raczej do uznawania utraty możliwości korzystania z rzeczy za samoistną szkodę, obecnie jednak zdaje się przeważać tendencja odmienna²⁷⁰.

9. ROZWIĄZANIA 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 do artykułu VI.-2:206 DCFR 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 gospodarczej²⁷¹. Twórcy DCFR uznali – jak wskazano w komentarzu do tego przepisu – że własność nie powinna być traktowana w zróżnicowany sposób w zależności od tego, czy jest wykorzystywana do działalności przynoszącej dochód. Jeżeli rzecz jest wykorzystywana do działalności gospodarczej (np. taksówka), właściciel może żądać zwrotu korzyści utraconych w czasie naprawy albo kosztów najmu pojazdu zastępczego. Osoba indywidualna powinna mieć takie samo 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 rzeczy²⁷². Przesłanką tego roszczenia powinna być wola i zdolność do korzystania z rzeczy przez żądającego²⁷³.

Warto wspomnieć, że przyjęcie szczególnej reguły w art. VI.-2:206 (2) (a) DCFR było podyktowane założeniem, że w jej braku stosowne roszczenie nie będzie wynikać z zasad ogólnych²⁷⁴.

10. PODSUMOWANIE

Rozwiązania przyjęte w poszczególnych krajach Unii Europejskiej nie są jednolite²⁷⁵. Uzasadniona jest jednak konkluzja, że poszkodowanemu generalnie przyznaje się uprawnienie do zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego, które musi on w sposób konieczny ponieść w następstwie zniszczenia albo uszkodzenia własnego pojazdu (tak przyjmuje m.in. prawo niemieckie, austriackie, szwajcarskie, francuskie, angielskie, belgijskie, włoskie). Odszkodowanie takie przysługuje zasadniczo

²⁷⁰ Ch. von Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules (DCFR)...*, s. 3341.

²⁷¹ Zob. Ch. von Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules (DCFR)...*, s. 3323.

²⁷² Zob. Ch. von Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules (DCFR)...*, s. 3323.

²⁷³ Zob. Ch. von Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules (DCFR)...*, s. 3323.

²⁷⁴ Zob. Ch. von Bar, E. Clive (red.), *Principles, Definitions and Model Rules (DCFR)...*, s. 3323.

²⁷⁵ W świetle przytoczonych uwag trudno uznać jednak za uprawnioną sformułowaną 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...*, s. 57.

za cały okres naprawy albo okres potrzebny do zakupu nowego auta (por. np. prawo niemieckie, francuskie, w podobnym kierunku prawo angielskie), chociaż występują w tym zakresie również ograniczenia czasowe, za które odszkodowanie może być przyznane (tak przyjmują np. prawo belgijskie czy holenderskie). W ustawodawstwie niektórych krajów przyznanie takiego odszkodowania jest uzależnione od wykorzystywania pojazdu do celów gospodarczych lub zawodowych (tak np. prawo szwajcarskie, irlandzkie, częściowo prawo francuskie oraz belgijskie). W innych krajach takie ograniczenie nie występuje albo ma jedynie wąski zakres (tak 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 niepowiększania rozmiaru szkody (zob. np. prawo niemieckie, austriackie, szwajcarskie, francuskie, angielskie czy holenderskie). Zazwyczaj nie określa się maksymalnej wysokości takiego odszkodowania (tak np. prawo niemieckie, szwajcarskie), choć od zasady tej występują wyjątki (por. np. prawo irlandzkie, częściowo prawo belgijskie czy holenderskie).

Regułą pojawiającą się w opisywanych systemach prawnych jest zmniejszenie odszkodowania należnego poszkodowanemu o wartość nieponiesionych kosztów 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 naprawy, np. zwrotu zapłaconej składki ubezpieczeniowej (dopuszcza się ją 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 poniesienia kosztów najmu pojazdu zastępczego. Część systemów prawnych dopuszcza je w szerokim zakresie (np. prawo niemieckie, francuskie, angielskie, belgijskie czy norweskie), a część wyklucza lub znacznie ogranicza (np. prawo austriackie, szwajcarskie czy holenderskie). Wyłącza się jednak zwrot potencjalnych kosztów najmu pojazdu zastępczego, jeżeli poszkodowany nie mógłby z niego skorzystać np. z powodu pobytu w szpitalu (np. prawo niemieckie, austriackie czy angielskie).

Słowa kluczowe: szkoda majątkowa, naprawienie szkody, restytucja naturalna, najem pojazdu zastępczego, ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, utrata możliwości korzystania z rzeczy, porównawcze prawo cywilne

Summary

Witold Borysiak, Roman Trzaskowski, *Pursuing claims for redressing damage in the form of renting a replacement vehicle within comparative legal analysis*

The article presents comparative legal analysis on pursuing claims for redressing damage in the form of renting a replacement vehicle within third-party liability motor insurance. It

has been compared with provisions of law applied in other judicial systems (both common law and civil law) and considered what are specific solutions in each system. Additionally, the paper includes legal solutions arising from the Draft Common Frame of Reference.

Given solutions in particular judicial systems are not unitary. Thus justified is the conclusion that claimant is generally entitled to reimbursement of the charges from renting a replacement vehicle incurred following a damage or destruction of owned vehicle. The claimant is entitled for the compensation for the period of repair or period needed for buying the new vehicle, but there are time constraints within the compensation can be granted. In the statutory legislation of particular countries awarding compensation is dependent on if it is used for commercial or business purpose. In other countries those constraints does not occur or are limited.

The indemnity is usually standardised, that is calculated with given tables or prices of current course of trade. It must be underlined that expenses on renting should be reasonable, what is supported by the claimant obligation to avoid increasing the damage. Usually the maximum compensation is not established, but there are exceptions to the rule.

The rule that reducing the claimants compensation in value of not incurred costs of own vehicle service occurs in other judicial systems. The discrepancies occur in assessing possibility to reduce "unnecessary" expenses on damaged vehicle under repair, e.g. paying the insurance premium.

The dissolution of compensation on loss of use of the vehicle with no regard on real costs is not unitary. Some of the judicial systems allow, some exclude and some significantly restrict. Yet, in the systems that allow paying such compensation, the reimbursement of prospective costs of replacement vehicle is excluded if the claimant cannot use it e.g. due to hospitalisation.

Keywords: *material damage, redressing damage, restitution in kind, replacement vehicle rental, third-party liability motor insurance, loss of use of a belonging, comparative civil law*