

EUGENIUSZ KOWALEWSKI

Uprawnienie poszkodowanego w wypadku komunikacyjnym do pojazdu zastępczego – ujęcie prawnoporównawcze

Niniejszy artykuł ma na celu ukazanie problemu zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego w orzecznictwie i praktyce ubezpieczeniowej państw europejskich (tzw. Europejskiego Obszaru Gospodarczego, w tym Niemiec, Francji, Szwecji, Wielkiej Brytanii czy nawet Islandii) oraz USA i Kanady. W artykule przedstawione zostały orzeczenia sądów państw obcych oraz przede wszystkim okoliczności, które są brane pod uwagę przez ubezpieczycieli (jak i organy stosujące prawo) przy rozstrzyganiu kwestii związanych z najmem pojazdu zastępczego czy też refundacją jego kosztów. Artykuł zamknięty konkluzje autora, zgodnie z którymi nie można mówić – w przypadku państw obcych – o jednolitej praktyce dotyczącej zwrotów kosztów najmu pojazdu zastępczego.

Wprowadzenie

Kompensacja szkód wynikłych z wypadków komunikacyjnych należy do problematyki, której społeczno-gospodarczego znaczenia nie sposób przecenić, zwłaszcza w warunkach społeczeństw o dużym stopniu rozwoju motoryzacji. Należy do nich także Polska, choć nie dotyczy to z pewnością stanu krajowej infrastruktury drogowej.

Jedną z newralgicznych kwestii stanowiących zakres kompensacji szkody, w sytuacji kiedy poszkodowany w następstwie wypadku traci możliwość korzystania z własnego pojazdu, wskutek jego uszkodzenia lub zniszczenia. Na tym tle żywo dyskutowane jest uprawnienie do refundacji kosztów najmu tzw. pojazdu zastępczego. Czy takie uprawnienie należy się w każdej sytuacji i niezależnie od przeznaczenia i „celu”, w jakim uszkodzony pojazd był używany przed wypadkiem, czy też ogranicza się ono wyłącznie do sytuacji szczególnych, np. takich, w których pojazd jest poszkodowanemu bezwzględnie potrzebny do wykonywania zawodu czy prowadzenia określonej działalności gospodarczej?

Stanowisko orzecznictwa sądowego, a także poglądy przedstawicieli doktryny są w tej kwestii dalekie od jednolitości¹. Co więcej, standardy obowiązujące w tym zakresie w innych państwach również nie są jednakowe, a niekiedy wykazują diametralne różnice.

Wszystko to sprawia, że zasygnalizowana problematyka zasługuje na poważny dyskurs, który – jak się wydaje – należałoby rozpocząć od rzetelnej informacji na temat odnośnych rozwiązań przyjętych w innych systemach prawnych.

I. Uwaga metodologiczna

Teza, jakoby obowiązek refundowania przez sprawcę wypadku komunikacyjnego (lub jego ubezpieczyciela OC) kosztów najmu pojazdu zastępczego, gdy pojazd poszkodowanego uległ uszkodzeniu lub zniszczeniu, stanowi obecnie swoisty standard w praktyce odszkodowawczej innych krajów wymaga naświetlenia i zweryfikowania. W niniejszym artykule nie jest oczywiście możliwe dokonanie analizy tej praktyki na przykładzie wszystkich krajów. Wystarczy ograniczyć się do tych systemów prawnych państw należących do tzw. Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz najważniejszych krajów systemu *common law*. Mówiąc o standardach obowiązujących w tych systemach prawnych mam na myśli zarówno orzecznictwo sądowe na tle odszkodowań za wypadki komunikacyjne, jak i standardy stosowane w praktyce ubezpieczeniowej, na tle obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych (które we wszystkich analizowanych systemach mają charakter obowiązkowy). Standaryzacja w obu tych metodach kompensacji szkód komunikacyjnych jest oczywiście zbieżna, choć nie zawsze jest tożsama. Dla przykładu, w niektórych krajach uprawnienie poszkodowanego do uzyskania refundacji kosztów najmu pojazdu zastępczego w postępowaniu ubezpieczeniowym (pozasądowym) może być kwestionowane, gdy tymczasem w sądowych procesach odszkodowawczych możliwe jest do uzyskania. Z reguły jednak standardy te są jednakowe, co wynika z tzw. zasady akcesoryjności ubezpieczenia OC². Polega ona na tym, że świadczenie ubezpieczyciela jest determinowane (co do zasady, przesłanek i zakresu) cywilnoprawnym obowiązkiem odszkodowawczym sprawcy szkody. Polski ustawodawca dał normatywny wyraz owej zasadzie na tle obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w przepisach art. 34 - 36 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych z 2003 r.³

-
1. Zob. też na ten temat E. Kowalewski, *Najem pojazdu zastępczego a odszkodowanie z tytułu wypadku komunikacyjnego*, „Prawo Asekuracyjne” nr 3/10, ss. 3-13.
 2. A. Szpunar, *Ustalenie odszkodowania z tytułu ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej*, (w:) *Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne w PRL*, red. A. Wąsiewicz, Poznań 1979, s. 104 oraz E. Kowalewski, *Prawo ubezpieczeń gospodarczych*, Toruń 2002, s. 269.
 3. Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, Dz. U. nr 124, poz. 1152 ze zm.

II. Uwagi prawnoporównawcze⁴

1. AUSTRIA

W orzecznictwie sądowym oraz w praktyce ubezpieczeniowej na tle ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów przeważa tendencja uznawania – co do zasady – kosztów najmu pojazdu zastępczego zarówno wtedy, gdy uszkodzony pojazd używany był dla celów zawodowych, jak i prywatnych (osobistych). Brany jest pod uwagę tzw. konieczny okres naprawy, który może zostać wydłużony (z reguły nie więcej niż o kilka dni) wtedy, kiedy zlecenie naprawy pojazdu uszkodzonego nie może być zrealizowane natychmiast, np. kiedy zakup innego samochodu byłby korzystniejszy od jego naprawy lub rozmiar szkody wymaga specjalistycznego oszacowania (OLE Wien, ZUR 1993/163).

W przypadku szkody całkowitej uwzględnia się faktyczny okres oczekiwania na zakup innego samochodu; przeciętnie do 2 tygodni, jednak maksymalnie nie więcej niż 3 tygodnie. Wymaga się jednak wykazania przez poszkodowanego należytej staranności i przestrzegania obowiązku zmniejszenia szkody.

Pojazd zastępczy powinien odpowiadać wartości oraz parametrom pojazdu uszkodzonego. W przypadku uszkodzenia samochodu luksusowego, sądy nie uwzględniają na ogół kosztów najmu pojazdu tej samej klasy czy marki, chyba że poszkodowany udowodni, że najem pojazdu luksusowego jest mu niezbędny ze szczególnych powodów (np. dla celów reprezentacyjnych).

Standardowo od zapłaconych kosztów najmu pojazdu zastępczego potrąca się od 10 do 15 proc. z tytułu zaoszczędzonych kosztów własnych (eksploatacyjnych). Wyjątkowo potrącenie nie jest dokonywane, gdy najęty pojazd zastępczy jest pojazdem mniejszym i o niższych parametrach niż uszkodzony. Na rezygnację z takiego potrącenia poszkodowany powinien uzyskać akceptację zakładu ubezpieczeń przed zawarciem umowy najmu pojazdu zastępczego.

2. BELGIA

Problematyka zaliczania kosztów najmu pojazdu zastępczego na poczet należnego poszkodowanemu odszkodowania z tytułu wypadku komunikacyjnego nie jest ujmowana w sposób jednolity. Zarówno sądy, jak i ubezpieczyciele ujmują tę kwestię w zależności od specyfiki konkretnego stanu faktycznego. Generalnie, koszty powyższe są uwzględniane tylko wtedy, gdy korzystanie z pojazdu przez poszkodowanego jest b e z w z g l ę d n i e potrzebne (np. w celu wykonywania zawodu). Dotyczy to także poszkodowanych, którzy wykonują swój zawód samodzielnie albo osób prowadzących określonego rodzaju działalność gospodarczą (handlową, przewozową, usługową) a zwłaszcza, kiedy chodzi o pojazdy dostawcze lub podobnego typu (np. kombi, busy itp.). Orzecznictwo sądowe

4. Opracowano na podstawie: H.Neidhart: *Unfall im Ausland*, Band 2: West-Europa, Deutscher-Anwalt-Verlag, Neuried-München, 5 Auflage 2007; *Unification of Tort Law. Damages*, praca zbiorowa pod red. U. Magnus, Kluwer Law International, Haga-London-Boston 2001; P. Hentschel, *Strassenverkehrsrecht*, München 2003; K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe*, Wyd. TNOiK, Toruń 2008; inni autorzy polscy zajmujący się problematyką wypadków komunikacyjnych (oprócz jedynie S. Sołtyńskiego) nie interesowali się ujęciami prawnoporównawczymi w omawianej kwestii (cytowane w tekście orzeczenia sądowe podane zostały za ww. autorami).

nie przyznaje na ogół prawa do zwrotu tego rodzaju kosztów, jeśli poszkodowany ma możliwość korzystania z publicznych środków komunikacji (zwłaszcza gdy idzie o osoby, które samochodem dojeżdżały tylko do nieodległego miejsca pracy).

Aby uzyskać zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego, poszkodowany musi udowodnić taką konieczność; często wymagane jest odpowiednie zaświadczenie pracodawcy. W niektórych orzeczeniach sądowych poszkodowanemu przyznano zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego w pewnych szczególnych sytuacjach „osobistych”, np. gdy własny pojazd uległ uszkodzeniu bezpośrednio przed wyjazdem na urlop lub w trakcie jego trwania. Tego rodzaju orzeczenia są jednak niezbyt liczne. Na uwagę zasługuje orzeczenie Sądu Apelacyjnego w Brukseli z dn. 25.04. 1995 r. (BA 195, 606), w którym uznano za składnik odszkodowania koszt najmu pojazdu zastępczego dla matki, która odwoziła codziennie swoje dzieci do szkoły własnym samochodem. Orzeczenia sądów belgijskich, w których uznano „bezwzględnie” zwrot kosztów pojazdu zastępczego dla poszkodowanego (niezależnie od jego sytuacji zawodowej, rodzaju prowadzonej działalności itp.) są sporadyczne (np. wyrok Tribunal Correctionnel de Liège z dn. 27.10.1989, RGAR 1992, 11945 oraz wyrok Tribunal de Premiere de Brugge z dn. 18.05.1984, Nr 2573/568/9).

W orzecznictwie sądów belgijskich widać wyraźną i dość powszechną tendencję redukcji faktycznie zapłaconych kosztów najmu pojazdu zastępczego o 10 - 20 proc., tytułem zaoszczędzonych przez poszkodowanego kosztów własnych (eksploatacyjnych). Potrącenie nie wchodzi w grę tylko w sytuacjach bardzo wyjątkowych, np. w przypadku najmu pojazdu małego, o niskich parametrach techniczno-eksploatacyjnych (wyrok Tribunal de Police de Huy z dn. 8. 11. 1991 r., RGAR 1994, Nr 12 30).

Co do okresu najmu branego pod uwagę – miarodajny jest okres faktycznej naprawy, o ile mieści się on w „rozsądnych granicach”, ewentualnie wydłużony o okres sporządzenia koniecznej ekspertyzy rzeczoznawcy, o ile ekspertyza sporządzona była bez zwłoki.

W przypadku szkody całkowitej, koszty najmu pojazdu zastępczego zwracane są maksymalnie za okres 10 dni. Dodatkowo uwzględnione mogą zostać koszty najmu za okres pomiędzy zamówieniem a dostarczeniem pojazdu zastępczego.

3. DANIA

Zarówno w orzecznictwie sądowym, jak i w praktyce ubezpieczycieli na tle ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów koszty najmu pojazdu zastępczego są zwracane poszkodowanemu absolutnie w y j ą t k o w o. Na zasadzie wyjątku koszty te są uwzględniane i zwracane tylko wówczas, gdy uszkodzony pojazd potrzebny był poszkodowanemu do wykonywania zawodu lub prowadzenia działalności gospodarczej. Przejazdy poszkodowanego pomiędzy miejscem zamieszkania i miejscem pracy nie uzasadniają najmu pojazdu zastępczego, o ile istnieją inne możliwości dojazdu.

W tych sytuacjach, gdy przyznaje się zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego (co jest wyjątkiem), koszty najmu są pomniejszane o pewne limity kilometrowe albo odpowiednią stopę procentową (z tytułu zaoszczędzonych kosztów własnych). Okres zwrotu kosztów najmu mierzy się długością trwania naprawy, o ile jest on uzasadniony. W przypadku szkody całkowitej, okres ten nie może być na ogół dłuższy niż 14 dni od dnia wypadku.

4. FINLANDIA

W praktyce ubezpieczeniowej na tle ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów (a także w orzecznictwie sądowym) przyjmuje się, co do zasady, że koszty najmu pojazdu zastępczego są składnikiem należnego poszkodowanemu odszkodowania. Nie czyni się różnicy co do rodzaju i charakteru uszkodzonego pojazdu; pojazdy użytkowane dla celów osobistych (niezawodowych) traktowane są w tym aspekcie tak samo, jak utrata pojazdu służącego do celów zawodowych czy gospodarczych.

Co do okresu najmu, przyjmuje się jako punkt wyjścia tzw. okres odpowiedni, przez co należy rozumieć faktyczny okres naprawy, odpowiadający miejscowym standardom i zwyczajom. Zwrot obejmuje dzienne stawki najmu pojazdu zastępczego (który musi mieścić się w parametrach pojazdu uszkodzonego) powiększane o doliczane przez firmy wynajmu samochodów „ryczałty za przejechane kilometry” (nie więcej niż 60 proc. tych stawek).

W przypadku szkody całkowitej, zwracany jest koszt najmu pojazdu zastępczego maksymalnie za 14 dni.

5. FRANCJA

Orzecznictwo francuskie przyjmuje w omawianych przypadkach szkód komunikacyjnych zasadność odszkodowania za samą „utrata użycia pojazdu” *perte de jouissance*. Jednakże w ramach tej konstrukcji koszty najmu pojazdu zastępczego są zwracane tylko w y j ą t k o w o. Dotyczy to głównie przypadków, w których pojazd uszkodzony był przez poszkodowanego używany do wykonywania zawodu albo też jeżeli uszkodzony jest „na niego zdany” (np. w przypadku upośledzenia czy kalectwa). Do takich uzasadnionych przypadków zalicza się także używanie pojazdu przez przedstawicieli i zastępców handlowych, rzemieślników bądź sytuacje, kiedy uszkodzony pojazd wchodzi w skład przedsiębiorstwa przewozowego czy handlowego. Niezbędność najmu pojazdu zastępczego musi być jednak przez poszkodowanego udowodniona (udokumentowana np. zaświadczeniem o niesprawności, opinią sporządzoną przez rzeczoznawcę finansowego czy podatkowego). Należy również zauważyć, że w opisanych sytuacjach poniesione koszty najmu pojazdu zastępczego są pomniejszane o 15 - 20 proc. z tytułu zaoszczędzonych przez poszkodowanego kosztów używania i eksploatacji własnego samochodu.

6. GRECJA

Praktyka zakładów ubezpieczeń dotycząca ustalania odszkodowań z tytułu wypadków komunikacyjnych nie uwzględnia, co do zasady, pokrywania kosztów najmu pojazdu zastępczego. Poszkodowany, aby uzyskać refundację tych kosztów, musi domagać się tego na drodze sądowej. Z dotychczasowej linii orzecznictwa sądowego wynika, że zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego uwzględniany jest sporadycznie i wyjątkowo. Dotyczy to zwykle sytuacji, w których pojazd uszkodzony w wypadku był używany jako taksówka, autobus lub był wykorzystywany jako pojazd użytkowy do prowadzenia działalności gospodarczej.

7. HISZPANIA

W postępowaniach pozasądowych, zakłady ubezpieczeń nie uwzględniają zazwyczaj zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego jako składnika odszkodowania z tytułu ubezpieczenia OC sprawcy wypadku. Od poszkodowanego wymaga się – co do zasady – aby podczas naprawy swego pojazdu, korzystał z dostępnych środków komunikacji publicznej; dotyczy to nie tylko dojazdów do pracy, ale także podróży w okresie urlopowym i „weekendowym”.

Orzecznictwo sądowe na tle wypadków komunikacyjnych opowiada się za uwzględnieniem kosztów najmu pojazdu zastępczego jedynie wyjątkowo. Poszkodowany musi przedłożyć dowód wskazujący na konieczność korzystania z pojazdu. Przyjmuje się w tym zakresie bardzo rygorystyczne zasady; poszkodowany musi wykazać, że pojazd jest mu bezwzględnie potrzebny (konieczny) np. do wykonywania zawodu (taksówkarz, lekarz, pośrednik ubezpieczeniowy).

W orzecznictwie przyjmuje się na ogół ryczałtowy zwrot kosztów najmu pojazdu, nie zaś według rachunków przedsiębiorcy wynajmu samochodów. W sprawie okresu najmu pojazdu zastępczego, orzecznictwo sądów hiszpańskich nie zajmuje jednoznacznego stanowiska; podlega to zawsze ocenie sądu *ad casum*.

8. HOLANDIA

W orzecznictwie sądowym przyjmuje się, że poszkodowanemu przysługuje uprawnienie do refundacji kosztów najmu pojazdu zastępczego niemal w każdej sytuacji niemożności używania pojazdu własnego. Nie różnicuje się tego uprawnienia w zależności od tego, dla jakich celów pojazd służył lub był używany.

Brany jest pod uwagę faktyczny okres naprawy, a w przypadku szkody całkowitej okres potrzebny do nabycia innego samochodu, jednak maksymalnie do 14 dni.

W każdym przypadku od poniesionych i udokumentowanych kosztów najmu dokonuje się potrąceń w wysokości do 25 proc. (tytułem zaoszczędzonych kosztów eksploatacji własnego auta).

9. IRLANDIA

W praktyce ubezpieczeniowej na tle ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu (także w orzecznictwie sądowym) uznaje się – co do zasady – prawo poszkodowanego do refundacji kosztów najmu pojazdu zastępczego. Na ogół nie różnicuje się sytuacji z tego punktu widzenia, czy poszkodowany używa pojazdu dla celów zawodowych, czy innych. Jednak pojazd najmowany musi należeć do tej samej kategorii (klasy) co pojazd uszkodzony; okres najmu jest ograniczony do tzw. technicznego okresu naprawy. W przypadku szkody całkowitej i oczekiwania w związku z tym na zakup innego pojazdu okres refundacji kosztów najmu pojazdu zastępczego nie może być dłuższy niż 4 tygodnie.

Co do potrącania od poniesionych kosztów najmu pojazdu zastępczego określonych kwot z tytułu zaoszczędzonych kosztów eksploatacji własnego pojazdu, nie można stwierdzić jakis ustalonych reguł czy limitów.

10. ISLANDIA

W praktyce zakładów ubezpieczeń i zgodnie z orzecznictwem sądowym koszty najmu pojazdu zastępczego w wyniku niemożności korzystania przez poszkodowanego z pojazdu własnego uszkodzonego lub zniszczonego wskutek wypadku komunikacyjnego są – co do zasady – refundowane, niezależnie od tego, w jakim celu uszkodzony pojazd był używany. Jednak koszty najmu odnoszone są tylko do koniecznego okresu naprawy (z uwzględnieniem standardów lokalnych), który może być tylko wyjątkowo wydłużony (np. o kilka dni oczekiwania na rozpoczęcie naprawy). Od poniesionych kosztów najmu z reguły odlicza się tzw. ryczałty kilometrowe naliczane przez przedsiębiorstwa wynajmu samochodów.

W przypadku szkody całkowitej okres najmu pojazdu zastępczego nie może być dłuższy od maksymalnie kilku tygodni; ścisłych reguł w tym zakresie brak.

11. LUKSEMBURG

Zarówno w praktyce zakładów ubezpieczeń, jak i orzecznictwie sądowym dotyczącym wypadków komunikacyjnych nie przyjmuje się – co do zasady – standardowego zwrotu poszkodowanemu kosztów najmu pojazdu zastępczego. Uznaje się, że refundacja takich kosztów może mieć miejsce jedynie wtedy, gdy samochód jest potrzebny poszkodowanemu w celu przejazdów do miejsca pracy lub dla prowadzenia przez niego działalności gospodarczej. W każdym takim przypadku wymagane jest stosowne zaświadczenie pracodawcy lub rzeczoznawcy finansowego. Niekiedy wystarczy uprawdopodobnienie takiej potrzeby.

Przy refundacji kosztów najmu brany jest pod uwagę okres naprawy ustalony przez rzeczoznawcę; z reguły jest on krótszy niż faktyczny okres przeprowadzonej naprawy. W przypadku szkody całkowitej – okres refundacji kosztów najmu pojazdu zastępczego wynosi około 5 dni.

Poniesione i udokumentowane przez poszkodowanego koszty najmu pojazdu zastępczego są redukowane (średnio o 15 proc.) z tytułu zaoszczędzonych kosztów eksploatacji własnego pojazdu. Jeśli poszkodowany dokonał najmu pojazdu za granicą, gdzie ceny najmu są wyższe, refundowane koszty są redukowane do poziomu cen obowiązujących w Luksemburgu.

W niektórych orzeczeniach przyjęto, że refundacja kosztów najmu pojazdu zastępczego powinna nastąpić bez potrąceń, o ile okres najmu nie był długi (np. orzeczenie Sądu Okręgowego z dn. 24.04.1986 r., Pasicrisie Luxemb. 87/155).

12. NIEMCY

Zakres szkody podlegającej naprawieniu obejmuje – zgodnie z § 249 BGB – wszelkie koszty związane z przywróceniem stanu poprzedniego i to nawet wówczas, gdy przekraczają one wartość pojazdu sprzed wypadku (z reguły nie więcej jednak niż o 30 proc.). W ramach tych kosztów mogą być refundowane także koszty zapewnienia (najmu) pojazdu zastępczego, ale pod pewnymi warunkami i z pewnymi ograniczeniami.

Zgodnie z orzecznictwem sądowym koszty najmu pojazdu zastępczego wchodzi w grę tylko wtedy, kiedy pojazd zastępczy był uszkodzonym rzeczywiście potrzebny, np. w celu wykonywania zawodu. Okoliczności te uszkodzony musi udowodnić (np. opinią pracodawcy czy rzeczoznawcy). Jeśli uszkodzony nie najmuje pojazdu zastępczego, przysługuje mu roszczenie w granicach 30 - 40 proc. uśrednionych kosztów najmu. To szczególne roszczenie traktuje się standardowo jako odszkodowanie za „utrata używania pojazdu” (*pure economic loss of use*).

W tych sytuacjach, w których uszkodzony wykaże „rzeczywistą potrzebę” najmu pojazdu zastępczego, orzecznictwo przyjmuje, że obejmować to może tylko okres naprawy, który jest usprawiedliwiony (z reguły do maksimum kilku tygodni). Uszkodowanemu redukuje się także rzeczywisty koszt najmu (zapłacony) o zaoszczędzone koszty eksploatacji pojazdu własnego, odliczane z reguły ryczałtowo (ok. 20 proc.).

13. NORWEGIA

Dawniejsze orzecznictwo sądowe na tle wypadków komunikacyjnych (do roku 1992) dopuszczało możliwość zaliczania na poczet odszkodowania poniesionych przez uszkodzanego kosztów najmu pojazdu zastępczego j e d y n i e wyjątkowo. Na ogół chodziło tylko o takie sytuacje, w których najem takiego pojazdu był konieczny w celu wykonywania przez uszkodzanego pracy zawodowej lub działalności gospodarczej. Jednakże od wyroku Sądu Najwyższego z 1992 r. dotychczasowa linia orzecznictwa została w omawianej kwestii złagodzona. Sąd ten bowiem wypowiedział się za zasadnością refundacji kosztów najmu pojazdu zastępczego także w odniesieniu do uszkodzanych, którzy używają samochodu dla celów niezawodowych, w tym także dla celów związanych z czasem wolnym, urlopem lub rekreacją. W takich jednak sytuacjach uznaje się, że uszkodzony powinien nie przyczyniać się do zwiększania owych kosztów. Punktem odniesienia są z reguły koszty związane z korzystaniem ze środków komunikacji publicznej, o ile są dostępne.

Przy refundacji kosztów najmu bierze się pod uwagę tzw. techniczny okres naprawy (a nie faktyczny), który musi zostać potwierdzony przez rzeczoznawcę. W razie szkody całkowitej – brany jest pod uwagę maksymalnie 14-dniowy okres oczekiwania na nabycie samochodu nowego. Koszty najmu są pomniejszone o ogólnie przyjęte koszty eksploatacji własnego samochodu.

14. PORTUGALIA

W orzecznictwie sądowym na tle wypadków komunikacyjnych nie funkcjonuje reguła standardowego zwrotu uszkodzanemu kosztów najmu pojazdu zastępczego w związku z niemożnością korzystania przez niego z pojazdu własnego uszkodzonego w wyniku zaistniałego wypadku. Koszty takie refundowane są wyjątkowo. Na ogół chodzi o sytuacje, w których uszkodzony udowodni, że pojazd jest mu niezbędny do wykonywania zawodu lub działalności gospodarczej. Wysokość zapłaconych przez uszkodzanego kosztów najmu jest weryfikowana przez sąd i często redukowana. Taka weryfikacja kosztów najmu jest „odnoszona” zazwyczaj do kosztów komunikacji publicznej lub innej (np. przejazdów taksówką), które byłyby poniesione przez poszko-

dowanego w konkretnej sytuacji na zaspokojenie jego potrzeb „komunikacyjnych”. Niekiedy sądy stosują system ryczałtowy przy ustalaniu tych kosztów.

Nie zwraca się kosztów najmu pojazdu za okres faktycznego korzystania z najętego pojazdu, lecz miarodajny jest okres „technicznego przeprowadzenia naprawy”. Co do okresu oczekiwania na nabycie nowego samochodu (w przypadku szkody całkowitej) w orzecznictwie nie wypracowano jednolitych zasad; każdy przypadek jest oceniany indywidualnie (*ad casum*).

W postępowaniu ubezpieczeniowym (pozasądowym) przyjęto, że refundacja poniesionych przez poszkodowanego kosztów najmu pojazdu zastępczego nastąpić może – co do zasady – tylko wtedy, gdy właściwy ubezpieczyciel uprzednio wyraził na to zgodę.

15. SZWAJCARIA

Kosztami najmu pojazdu zastępczego można obarczyć odpowiedzialnego sprawcę wypadku komunikacyjnego (lub jego ubezpieczyciela OC) tylko wtedy, kiedy zachodzą ściśle określone przesłanki. Przede wszystkim poszkodowany musi wykazać, że pojazd jest mu niezbędny dla wykonywania zawodu lub prowadzenia działalności gospodarczej. Roszczenie takie jest uzasadnione także wtedy, gdy poszkodowany nie ma faktycznej możliwości korzystania ze środków komunikacji publicznej. Uznaje się także zasadność refundacji kosztów najmu pojazdu zastępczego w celu wyjazdu na urlop lub wtedy, gdy poszkodowanemu uszkodzono podczas takiego urlopu jego własny pojazd. Regularnie przyznaje się także prawo do pojazdu zastępczego w odniesieniu do poszkodowanych, którzy są osobami ułomnymi lub upośledzonymi ruchowo.

Jednakże, w niektórych orzeczeniach przyjęto, że poszkodowanemu nie przysługuje prawo do refundacji kosztów najmu pojazdu zastępczego, o ile miał on faktyczną możliwość korzystania ze środków komunikacji publicznej, a jednocześnie nie może wykazać „konieczności” korzystania z pojazdu lub tego przekonująco uzasadnić.

Pojazd najęty musi odpowiadać parametrom pojazdu uszkodzonego i należeć do kategorii „przystępnego” pojazdu w danych warunkach lokalnych. Jeśli najem dokonywany jest na terenie Szwajcarii, honorowane są koszty najmu stosowane przez szwajcarskie zrzeszenia firm wynajmu samochodów; koszty wykraczające ponad te stawki obciążają poszkodowanego.

Od poniesionych kosztów najmu nie potrąca się na ogół ryczałtu z tytułu zaoszczędzonych kosztów eksploatacji własnego auta.

Okres najmu brany pod uwagę nie może przekraczać tzw. odpowiedniego okresu naprawy, ustalonego z reguły przez eksperta. W przypadku szkody całkowitej, refundowany jest koszt najmu pojazdu zastępczego za okres przeciętnie 10 dni (nie dłużej jednak niż dni 15). Okoliczność, że faktyczny okres oczekiwania na nowy samochód może być w niektórych sytuacjach dłuższy, nie jest brana pod uwagę.

16. SZWECJA

Zakłady ubezpieczeń z tytułu ubezpieczenia OC sprawcy wypadku komunikacyjnego zwracają koszty najmu pojazdu zastępczego pod warunkiem, że poszkodowany udowodni (np. odpowiednim zaświadczeniem pracodawcy), że samochód był mu potrzebny dla celów

zawodowych, a jednocześnie nie miał możliwości korzystania z publicznych środków komunikacji lub korzystanie z takich środków komunikacji wiązałoby się dla niego z nadmiernymi niedogodnościami (np. w przypadku inwalidztwa lub niesprawności).

W każdym wypadku poniesione koszty najmu pojazdu są pomniejszane o zaoszczędzone przez poszkodowanego koszty eksploatacji własnego pojazdu.

Okres najmu brany pod uwagę nie powinien przekraczać tzw. technologicznego okresu naprawy (nie więcej niż kilka tygodni); przy szkodzie całkowitej okres ten jest znacznie krótszy.

17. WIELKA BRYTANIA

Poszkodowanemu należy się – zgodnie z utrwalonym orzecznictwem – refundacja kosztów najmu pojazdu zastępczego jedynie wówczas, gdy jest to *u z a s a d n i o n e* i wyłącznie przez czas naprawy pojazdu uszkodzonego (sprawa *Motorworks Ltd v. Alwahbi* (1977) RTR 276). Jeśli poszkodowany nie najął pojazdu zastępczego, należy mu się odszkodowanie z tytułu *loss of use*, czyli z tytułu utraty możliwości używania własnego samochodu (koszty przejazdów publicznymi środkami transportu, konieczność poruszania się piechotą). Bierze się pod uwagę przeciętne (średnie) koszty najmu obowiązujące i stosowane przez „przeciętnych” przedsiębiorców wynajmu aut, nie zaś „specjalistycznych” firm, wynajmujących samochody nietypowe, luksusowe bądź stosujących ceny niestandardowe (sprawa *Dimond v. Lovell* (2000) 2WLR 1121, HL). Zwrot kosztu najmu nie przysługuje wówczas, gdy poszkodowany posiada więcej samochodów zdolnych zaspokoić jego „potrzeby transportowe” albo wtedy, gdy nie jest w stanie prowadzić samochodu (sprawa *Giles v. Thompson* (1994) I AC 142).

18. WŁOCHY

Zgodnie z orzecznictwem sądowym, poszkodowany w wypadku komunikacyjnym może domagać się refundacji kosztów najmu pojazdu zastępczego jedynie wtedy, gdy najem taki jest konieczny w celu zapobieżenia zwiększeniu się rozmiarów szkody wynikłej z wypadku, lub powstania dalszej szkody (zob. wyrok Wyższego Sądu Krajowego w Mailand z dn. 04.12.1979 r., *OLG Mailand*, v. 4/12/1979). Tego rodzaju uprawnienie przyznaje się wówczas, gdy pojazd jest niezbędny w celu wykonywania pracy przez poszkodowanego lub prowadzenia działalności gospodarczej; warunkiem jest jednak przedłożenie odpowiedniego poświadczenia ze strony pracodawcy lub doradcy finansowego. Prawo takie przysługuje także poszkodowanemu z upośledzeniem fizycznym (niesprawnością), dla których korzystanie z innych środków komunikacji byłoby nadmiernie utrudnione.

Co do okresu najmu, który jest brany pod uwagę, w orzecznictwie nie przyjmuje się sztywnych zasad, wymaga się każdorazowo aby okres naprawy samochodu uszkodzonego (a także czas między szkodą a nabyciem nowego samochodu) był niezbędny, co musi zostać przez poszkodowanego wykazane. Koszty najmu pojazdu zastępczego zwracane są z potrąceniami z tytułu zaoszczędzonych kosztów eksploatacji własnego samochodu (z reguły do 20 proc.). W wielu orzeczeniach poszkodowanym przyznano zwrot kosztów najmu według sum ryczałtowych.

19. STANY ZJEDNOCZONE I KANADA⁵

W judykaturze większości stanów USA oraz Kanady przyjęto zasadę, że poszkodowanemu – w razie uszkodzenia lub zniszczenia jego samochodu – przysługuje zarówno odszkodowanie za całą szkodę wynikłą wskutek utraty możliwości prowadzenia działalności zarobkowej (biznesowej), ale również wówczas, gdy uszkodzony pojazd był używany wyłącznie dla zaspokajania osobistych potrzeb właściciela oraz jego rodziny i to nawet dla codziennych zakupów, wyjazdów urlopowych, wypoczynkowych czy „weekendowych” (Sprawa Perkins v. Brown, 177 S. W. 1158, 132 Tenn. 294).

Judykatura niektórych stanów idzie jeszcze dalej, przyjmując, że posiadaczowi uszkodzonego pojazdu (także zniszczonego) należy się refundacja kosztów najmu pojazdu zastępczego, niezależnie od tego czy w okresie naprawy uszkodzonego auta rzeczywiście używał i korzystał z pojazdu zastępczego, czy też nie. (Sprawa Malison v. Black, 188 P. 2d. 788, 83 Call.App. 2d 375 oraz sprawa Pittari v. Madison Ave. Coach. Co. 68 N.Y.S. 2d. 741).

Wysokość odszkodowania za tzw. najem pojazdu zastępczego jest pomniejszany o koszty jakie poniósłby poszkodowany na eksploatację własnego samochodu. Ciekawe jest to, że orzecznictwo stanowe w zasadzie nie limituje okresu najmu, który powinien być brany pod uwagę w opisanej sytuacji. Na ogół chodzi o rzeczywisty czas trwania naprawy, o ile jednak wybór zakładu naprawczego został dokonany „rozsądnie i starannie”.

Reasumując uwagi na temat orzecznictwa amerykańskiego w kwestii zaliczalności do odszkodowania kosztów najmu samochodu zastępczego należy dodać, że również w literaturze uznać można za panujący w tej sprawie pogląd, głoszący że „...właściciel prywatnego pojazdu eksploatowanego w celach niezarobkowych nie może być traktowany gorzej niż właściciel samochodu przeznaczanego do celów zarobkowych”⁶.

Podsumowanie

Przedstawione w artykule standardy obowiązujące w orzecznictwie i praktyce ubezpieczeniowej innych krajów w kwestii refundacji kosztów najmu pojazdu zastępczego dla poszkodowanego w wypadku komunikacyjnym są – jak łatwo zauważyć – dalekie od jednolitości. Przewrotnie można byłoby stwierdzić, że takich standardów (ani europejskich, ani światowych) po prostu nie ma. Każdy więc, kto w toczącej się w naszym kraju dyskusji w kwestii pojazdu zastępczego używa argumentu, że polskie standardy odszkodowawcze odbiegają na niekorzyść poszkodowanych od rozwiązań stosowanych w innych systemach prawnych, popełnia swoiste nadużycie naukowe (o intencjonalnym podłożu takiej tezy nie wspominając). Jeśli natomiast ktoś chce w tej kwestii szafować argumentem *opinio communis doctorum* bądź argumentem odwołującym się do orzecznictwa większości krajów, to łatwo się zorientować – po lekturze poczynionych uwag prawnoporównawczych – że w zdecydowanej większości krajów refundacja

5. Orzeczenia oraz ich tezy przytoczono na podstawie prac: S. Sołtysiński, *Odpowiedzialność PZU w ramach obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych...*, *op. cit.*, s. 132-134 oraz *Blashfield Automobile Law and Practice* (praca zbiorowa), Wyd. III, t. 15, St. Paul 1969, ss. 31-32.

6. S. Sołtysiński, *op. cit.*, s. 133.

kosztów najmu pojazdu zastępczego nie jest uznawana za standard; z pewnością nie ma takiej reguły w przypadku poszkodowanych, którzy korzystali z uszkodzonego lub zniszczonego w wypadku pojazdu jedynie w celach osobistych (niezawodowych).

Wykaz źródeł:

- Blashfield Automobile Law and Practice* (praca zbiorowa), Wyd. III, t. 15, St. Paul 1969.
- Hentschel P., *Strassenverkehrsrecht*, München 2003.
- Kowalewski E., *Najem pojazdu zastępczego a odszkodowanie z tytułu wypadku komunikacyjnego*, „Prawo Asekuracyjne” nr 3/2010.
- Kowalewski E., *Prawo ubezpieczeń gospodarczych*, Toruń 2002.
- Ludwichowska K., *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe*, Toruń 2008.
- Magnus U. (red.), *Unification of Tort Law. Damages*, Kluwer Law International, Haga-London-Boston 2001.
- Neidhart H., *Unfall im Ausland, Band 2: West-Europa*, Deutscher-Anwalt-Verlag, Neuried-München, 5 Auflage 2007.
- Sołtysiński S., *Odpowiedzialność PZU w ramach obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych OC za szkody powstałe w następstwie niemożliwości korzystania z pojazdu przez poszkodowanego (w:) Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne w PRL*, red. Wąsiewicz A., Poznań 1979.
- Szpunar A., *Ustalenie odszkodowania z tytułu ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej (w:) Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne w PRL*, red. A. Wąsiewicz, Poznań 1979.

The right of the aggrieved party in a motor accident to receive a substitute car – legal and comparative analysis – SUMMARY

The purpose of this article is to discuss the problem of reimbursing the substitute vehicle rental costs in the case law and insurance practice in European countries (i.e. the European Economic Area, including Germany, France, Sweden, the UK and even Iceland) as well as the US and Canada. The article presents rulings of courts in foreign states and focuses on circumstances taken into account by insurers (and authorities responsible for applying the law) when resolving matters related to substitute car rental or reimbursement of the rental costs. The article closes with the author's conclusions that it is difficult to talk about any unified practice – as far as foreign states are concerned – with regard to reimbursement of substitute car rental costs.

Prof. zw. dr hab. EUGENIUSZ KOWALEWSKI – jest kierownikiem Katedry Prawa Cywilnego i Międzynarodowego Obrotu Gospodarczego oraz kierownikiem Zakładu Prawa Ubezpieczeniowego Wydziału Prawa i Administracji UMK w Toruniu.

Recenzenci: dr Dariusz Fuchs, dr Wojciech Mogiński.

MARCIN ORLICKI

Recenzja książki pt. „Der Gruppenversicherungsvertrag – Grundlagen und ausgewählte Problemfelder” („Umowa ubezpieczenia grupowego – podstawy i wybrane problemy”)
Fabian Herdter

Verlag Versicherungswirtschaft, Karlsruhe 2010, ss. 218

Przedmiotem niniejszej recenzji jest książka autorstwa Fabiana Herdtera „Der Gruppenversicherungsvertrag – Grundlagen und ausgewählte Problemfelder” („Umowa ubezpieczenia grupowego – podstawy i wybrane problemy”), która ukazała się w roku 2010 nakładem wyspecjalizowanego w literaturze ubezpieczeniowej niemieckiego wydawnictwa Verlag Versicherungswirtschaft z Karlsruhe, w ramach serii wydawniczej prezentującej osiągnięcia seminarium ubezpieczeniowego Uniwersytetu Goethego we Frankfurcie nad Menem (Frankfurter Reihe).

Recenzowana publikacja stanowi wydanie książkowe rozprawy doktorskiej obronionej na Wydziale Prawa Uniwersytetu Goethego w semestrze zimowym roku akademickiego 2009/2010. Promotorem doktoratu był jeden z najbardziej znanych niemieckich naukowców zajmujących się prawem ubezpieczeniowym – prof. Manfred Wandt.

Recenzowana monografia warta jest zainteresowania polskiego czytelnika przede wszystkim ze względu na swą tematykę. Na problemach związanych z ubezpieczeniami grupowymi ogniskują się bowiem w ciągu kilku ostatnich lat dyskusje bardzo wielu osób interesujących się prawem ubezpieczeniowym – zarówno praktyków, jak i teoretyków. Choć kwestie te budzą bardzo żywe emocje i kontrowersje, brak jest ciągle w polskiej literaturze ubezpieczeniowej opracowania, które w rzetelny i kompetentny sposób analizowałoby materię umów ubezpieczeń grupowych. Nie pozostaje nic innego jak tylko szukać wśród opracowań obcych. Szczęśliwym zbiegiem okoliczności monografia ubezpieczeń grupowych została stworzona w Niemczech, które są krajem o dość podobnych

do polskich prywatnoprawnych regulacjach ubezpieczeniowych. Błędem byłoby więc nie zauważyć książki F. Herdtera i nie skorzystać z zawartych w niej analiz.

Choć recenzowana monografia nie jest bardzo obszerna (218 stron), szerokie jest spektrum prezentowanych w niej zagadnień. W kolejnych rozdziałach autor prowadzi czytelnika przez wszystkie najistotniejsze problemy związane z ubezpieczeniami grupowymi, pokazuje zasadnicze dylematy ich dotyczące i – co najważniejsze wskazuje rozwiązania.

Warto w tym miejscu przytoczyć kilka najistotniejszych z polskiej perspektywy tez F. Herdtera. Rozpocząć należy od sformułowanej przez autora definicji umowy ubezpieczenia grupowego, która w prawie niemieckim (podobnie jak i polskim) nie została zawarta w przepisach prawa. F. Herdter pisze, że chodzi o umowę ubezpieczenia zawartą z jednym ubezpieczającym, która zakłada objęcie ochroną ubezpieczeniową wielu oddzielnych ryzyk dotyczących ubezpieczonych członków grupy. W znaczeniu techniczno-ubezpieczeniowym (lecz nie prawno-materialnym) umowa prowadzi do powstania tyłu stosunków ubezpieczenia, ilu członków liczy sobie grupa.

F. Herdter podkreśla, że nie każda grupa osób może być ubezpieczona poprzez umowę ubezpieczenia grupowego. Nie powinna być to grupa stworzona wyłącznie na potrzeby ubezpieczenia grupowego. Przeciwnie, do zawarcia umowy ubezpieczenia grupowego konieczne jest istnienie grupy osób, które łączy szczególnego rodzaju relacja z ubezpieczającym podobna do relacji podległości. W szczególności do występowania w roli ubezpieczającego predestynowani są pracodawcy w odniesieniu do grupy pracowników lub organizacje (stowarzyszenia, partie polityczne, związki zawodowe itp.) w odniesieniu do grupy swych członków. F. Herdter nie neguje jednak możliwości zawierania umów ubezpieczeń grupowych w przypadkach, gdy więź między ubezpieczającym i ubezpieczonymi jest innej natury. Autor wspomina o ubezpieczeniu grup osób o charakterze nietrwiałym, byleby tylko ich członkowie znajdowali się w określonej sytuacji faktycznej pozwalającej na nakreślenie granic pomiędzy nimi a innymi osobami.

Ubezpieczenie grupowe jest w recenzowanej monografii uznawane za ubezpieczenie na cudzy rachunek lub ubezpieczenie na cudzy i zarazem własny rachunek (w sytuacji, gdy ubezpieczający sam jest członkiem grupy i zagrożony jest tym samym niebezpieczeństwem, co inni ubezpieczeni). F. Herdter podkreśla przy tym rolę stosunku prawnego łączącego ubezpieczającego z ubezpieczonymi i analizuje prawa oraz obowiązki stron tego stosunku. Autor analizuje między innymi obowiązki doradcze i informacyjne ubezpieczającego względem ubezpieczonych, kwestię opłacania składek ubezpieczeniowych oraz dbałości o ciągłość ochrony ubezpieczeniowej.

Autor recenzowanej monografii wskazuje cechy charakterystyczne ubezpieczeń grupowych, w których krąg ubezpieczonych jest stały oraz ubezpieczeń grupy o zmiennym składzie. Szczegółowej analizie zostały poddane umowy, w których zmiana składu grupy odbywa się automatycznie, jak i te, w których niezbędne jest zgłaszanie do ubezpieczenia kolejnych ubezpieczonych osób.

Tak zarysowany obraz umowy ubezpieczenia grupowego jest podstawą do formułowania wielu wniosków szczegółowych dotyczących możliwości i zasadności stosowania przepisów ubezpieczeniowych w odniesieniu do ubezpieczeń grupowych (w szczególności tych, które dotyczą obowiązku deklaracji ryzyka, obowiązków informacyjnych ubezpieczyciela, skutków opóźnienia w zapłacie składki). Niezwykle interesujące i do-

niosłe praktycznie są rozważania związane z formułą grupową poszczególnych rodzajów ubezpieczeń. F. Herdter najwięcej miejsca poświęca: grupowym ubezpieczeniom na życie, grupowym ubezpieczeniom zdrowotnym, grupowym ubezpieczeniom wypadkowym, grupowym ubezpieczeniom służącym zabezpieczeniu kredytów oraz grupowym ubezpieczeniom D&O.

Autor recenzowanej książki wiele uwagi poświęca jasnemu oddzieleniu pojęcia „prawdziwej” umowy ubezpieczenia na życie od instytucji do niej podobnych. Analizie zostały poddane między innymi znane prawu polskiemu i opisywane w polskiej literaturze ubezpieczeniowej umowy ramowe dotyczące sposobu zawierania umów ubezpieczenia¹ oraz umowy ubezpieczenia na rzecz osoby, której ubezpieczenie dotyczy².

Oceniana praca daje znakomity obraz instytucji prawnej ubezpieczenia grupowego. Łączą się w niej rzetelna wykładnia przepisów prawa ubezpieczeniowego i cywilnego z wycuciem potrzeb praktyki. F. Herdter rozumie jednak potrzeby praktyki ubezpieczeniowej nie tylko przez pryzmat interesów ubezpieczycieli prowadzących ubezpieczenia grupowe. Z drugiej strony patrząc, nie można Herdterowi zarzucić „odchylenia konsumenckiego”. Jego opinie są wyważone i gruntownie uzasadnione.

Recenzowana monografia – choć dotyczy prawa niemieckiego – może być bardzo pomocna polskim prawnikom borykającym się z trudnościami związanymi z ubezpieczeniami grupowymi. F. Herdter pokazał, że brak szczegółowej regulacji prawnej im wyłącznie poświęconej, nie musi oznaczać, że system prawny ich nie zauważa³. Z regulacji ogólnych można bowiem wystarczająco jasno odczytać kształt praw i obowiązków ubezpieczyciela, ubezpieczającego i grupowo ubezpieczonych. F. Herdter uczynił to w sposób bardzo przekonujący, zaś jego wnioski można w bardzo znaczącej części przenieść na grunt prawa polskiego.

Jeśli zwycięży w Polsce szeroko propagowana w ostatnich latach idea wyraźnego uregulowania umów ubezpieczeń grupowych⁴, twórcy projektu zmian kodeksu cywilnego powinni traktować dzieło F. Herdtera jako punkt odniesienia.

Chciałbym zachęcić wszystkie osoby zainteresowane tematyką ubezpieczeń grupowych do lektury monografii F. Herdtera. Jest ona pouczająca i inspirująca, zaś praktyczne wykorzystanie zawartych w niej analiz może być bardzo korzystne dla naszego rynku ubezpieczeniowego.

Recenzent: Marcin Orlicki.

1. Por. M. Orlicki (w:) M.Orlicki, J.Pokrzywniak, *Umowa ubezpieczenia – Komentarz do nowelizacji kodeksu cywilnego*, Warszawa 2008, s. 129.
2. Szerzej na gruncie prawa polskiego instytucję tę opisuje: W.W. Mogilski, *Umowa ubezpieczenia na rzecz osoby trzeciej* (w:) A.Wąsiewicz (red.) *Ubezpieczenia w gospodarce rynkowej 1*, Bydgoszcz 1994, s. 90.
3. O stan regulacji ubezpieczeń grupowych w Polsce pytała K. Malinowska w artykule *Ubezpieczenia grupowe na życie – niebył w majestacie prawa?*, „Prawo Asekuracyjne” 2008, Nr 2, s. 35 i n.
4. Por. w szczególności: M.Orlicki, *Cywilne prawo ubezpieczeniowe a koncepcja kodeksu ubezpieczeń* (w:) E.Kowalewski (red.) *O potrzebie polskiego kodeksu ubezpieczeń*, Toruń 2009, W.W. Mogilski, *Ubezpieczenia grupowe w kontekście regulacji prawnej* (w:) E. Kowalewski (red.) *Ubezpieczenia grupowe na życie a prawo zamówień publicznych*, Toruń 2010, ss. 74 – 78.

Rydzyna, 30 maja – 1 czerwca 2011



UBEZPIECZENIA 2011
Konferencja Naukowa

V KONFERENCJA NAUKOWA

UBEZPIECZENIA WOBEC WYZWAŃ XXI WIEKU

Pod patronatem honorowym:

J.M. Rektora UE we Wrocławiu prof. zw. dr hab. Bogusława Fiedora

J.M. Rektora UE w Poznaniu prof. zw. dr hab. Mariana Gorynii

KOMITET NAUKOWY KONFERENCJI

Prof. zw. dr hab. Wanda Ronka-Chmielowiec

Katedra Ubezpieczeń UE we Wrocławiu

Prof. dr hab. Jerzy Handschke

Katedra Ubezpieczeń UE w Poznaniu

KOMITET ORGANIZACYJNY

Przewodniczący: dr Marta Borda

Sekretarz: dr Anna Jędrzychowska

Członek: dr Ewa Poprawska

mgr Maria Wąsiewicz

ORGANIZATORZY



Uniwersytet Ekonomiczny
we Wrocławiu

Katedra Ubezpieczeń

Wydział Zarządzania, Informatyki i Finansów

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu



Katedra Ubezpieczeń

Wydział Ekonomii

Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu

KONTAKT:

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu,

Wydział Zarządzania, Informatyki i Finansów Katedra Ubezpieczeń,

ul. Komandorska 118/120, 53-345 Wrocław, tel. 071-36-80-338 fax 071-36-80-322

e-mail: ubezpieczenia2011@ue.wroc.pl

Patronat medialny: WIADOMOŚCI UBEZPIECZENIOWE • ROZPRAWY UBEZPIECZENIOWE
