

POSTUPAK I NAČIN UTVRĐIVANJA IZGUBLJENE DOBITI ZBOG NEMOGUĆNOSTI KORIŠĆENJA VOZILA

PROCEDURE AND METHOD OF DETERMINING LOST PROFITS DUE TO INABILITY TO USE MOTOR VEHICLE

Ešef Džafić¹; Goran Milošević²;

Rezime: Poslije saobraćajne nezgode, vlasnik motornog vozila trpi štetu u vidu izgubljene dobiti. Pravila za nadoknadu izgubljene dobiti u Bosni i Hercegovini sačinjena su jednostrano od strane osiguravajućih društava. Vlasnik motornog vozila, nezadovoljan ponuđenim iznosom nadoknade izgubljene dobiti, pokreće kod nadležnog suda parnični postupak protiv osiguranja da pravično nadoknadi štetu. Tokom parničnog postupka od vještaka saobraćajno-tehničke struke traži se da utvrdi izgubljenu dobit vlasnika motornog vozila zbog nemogućnosti korištenja vozila. Cilj rada je da ukaže na potrebu sistematizacije aktivnosti i ujednačavanja pristupa ovoj problematici i da prikaže jedan praktičan primjer načina utvrđivanja izgubljene dobiti za teretno motorno vozilo.

KLJUČNE REČI: OSIGURANJE, NAKNADA ŠTETE, VOZILO, AUTODANI RADA, IZGUBLJENA DOBIT, PROMJENJIVI TROŠKOVI, FIKSNI TROŠKOVI

Abstract: After a traffic accident, motor vehicle owner suffers damage in the form of lost profit. Rules for reimbursement of lost profit in Bosnia and Herzegovina are made by insurance companies. Motor vehicle owner, dissatisfied with the amount offered for reimbursement of lost profit, starts the lawsuit against the insurance company in which he tries to achieve fair reimbursement. During the lawsuit, it is required from the traffic accident expert to determine lost profit of motor vehicle owner due to inability to use vehicle. The aim is to emphasize the need for systematization of activities and unifying approach with in this topic, and to make an example of how to determine lost profit for motor vehicle.

KEY WORDS: INSURANCE, REIMBRUSEMENT FOR THE DAMAGE, VEHICLE, WORKING DAYS, LOST PROFIT, VARIABLE COST, FIXED COSTS

¹ DD za osiguranje „KAMELIJA“, Bihać, Poslovna jedinica Tuzla, esef.dz@hotmail.com

² Tehnički školski centar, Zvornik, miskocaric@gmail.com

1. UVOD

Osim prednosti koje pruža, saobraćaj donosi i mnoge neželjene efekte, prije svega pogibije, ozljede učesnika u nezgodi, nastanak velikih materijalnih i nematerijalnih šteta i dr. Bosna i Hercegovina, kao i svaka zemlja u svijetu, zbog neželjenih efekata u saobraćaju trpi velike gubitke u vidu materijalnih i nematerijalnih troškova.

Saobraćajna nezgoda je događaj na putu ili koji je započet na putu, u kojem je učestvovalo najmanje jedno vozilo u pokretu i u kojem je jedno ili više lica poginulo ili povrijeđeno ili je nastala materijalna šteta.³

Nisu rijetki slučajevi kada se od vještaka saobraćajno-tehničke struke traži da utvrdi izgubljenu dobit vlasnika vozila zbog nemogućnosti korištenja vozila.

Kada je vlasnik vozila spriječen da koristi svoje vozilo iz razloga djelimičnog ili potpunog oštećenja, a koje je nastalo iz osnova automobilske odgovornosti, tada u tim slučajevima vlasnik vozila stječe pravo za nadoknadu štete i zbog nemogućnosti korištenja vozila, bilo da je vozilo korišteno u komercijalne svrhe, obavljanje vlastite djelatnosti ili za ličnu upotrebu. Navedena naknada nije zakonom regulirana, ali je sudskom praksom uvedena i ostvaruje se u vidu naplate izgubljene dobiti.

U ovoj pravnoj stvari vještaci saobraćajno-tehničke struke rješenjem suda utvrđuju i: način rada i korištenja vozila prije nastanka osiguranog slučaja, broj autodana nemogućnosti korištenja vozila, visinu realizacije koju je vozilo moglo ostvariti da je korišteno, za jedan autodan rada ili posmatrani period, visinu troškova koje bi vozilo ostvarilo da je bilo korišteno za jedan autodan ili posmatrani period, potreban broja dana za opravku oštećenog vozila, visinu izgubljene dobiti zbog nemogućnosti korištenja vozila.

Često se u postupku naknade materijalne štete od osiguranika traži da prihvati normative osiguravajućeg društva koji su važili za vrijeme nastanka osiguranog slučaja, dok osiguranik često ne razumije pojam „izgubljene dobiti“. Izgubljena dobit zbog nemogućnosti korištenja vozila nije samo prisutna kod osiguravajućih društava, već i kod državnih institucija, privrednih subjekata i fizičkih lica koja su spriječena da koriste vozila. Najveći interes za pravilno rješavanje navedenih materijalnih šteta i pravednu nadoknadu štete, ipak je vezan za osiguravajuća društva i osiguranike.

2. CILJ RADA

Jedno od pitanja koje izaziva interes osiguranika i pravne javnosti jeste: ima li oštećeni pravo na naknadu zbog nekorištenja svoga vozila? Prema dosadašnjoj sudskoj praksi i praksi osiguravajućih društava u BiH i zemljama okruženja, naknada zbog same činjenice da se oštećeni nije mogao koristiti svojim vozilom davala se samo ako je vozilo služilo kao sredstvo privređivanja (taksisti, prijevoznici, ponekad i trgovački putnici i sl.). Naknada u drugim slučajevima nije se davala. Da li je komoditet kojega oštećeni gubi ne koristeći se svojim vlastitim vozilom napad na pravo ličnosti – pitanje je koje tek čeka odgovor sudske prakse. Do čekanja pozitivnog odgovora na navedeno pitanje, osiguravajuća društva zasigurno neće priznavati i taj dio štete.

³ Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH.

Sagledavanjem načina rješavanja naknade za izgubljenu dobit zbog nemogućnosti korištenja vozila vidljiv je različit, nestandardni pristup, u pogledu metodologije i terminologije, što utiče na stvaranje nesporazuma između osiguravajućeg društva i osiguranika, pa samim tim i do otvaranja sudskih sporova i odugovlačenja naplate ovog vida materijalne štete.

Cilj ovog rada jest da se pokuša dati doprinos za utvrđivanje jedinstvene metodologije i terminologije za rješavanje ovog vida materijalne štete.

3. RJEŠAVANJE NAKNADE ŠTETE ZBOG NEMOGUĆNOSTI KORIŠTENJA VOZILA U BIH, ZEMLJAMA U REGIJI I DR.

Osiguravajuća društva u BiH su pitanje visine naknade zbog nemogućnosti korištenja vozila riješila svojim internim pravilima i odlukama, a pravo na nadoknadu ovih troškova imaju pravna i fizička lica koja oštećenim vozilom obavljaju registriranu djelatnost. Postoje i određene interne metodologije za izračunavanje izgubljenih autodana kao i načini utvrđivanja nadoknade po autodanu, ali nema jedinstvene metodologije. Kod isplate materijalne štete izgubljene dobiti zbog nemogućnosti korištenja vozila, stavovi osiguranja u BiH su neujednačeni, a ponude vlasnicima vozila za naknadu štete su različite od osiguranja do osiguranja i visine su ispod nadoknade koja se utvrđuje sudskim postupkom.

U Srbiji je za rješavanje nadoknade izgubljene dobiti, u jednom osiguravajućem društvu napravljena podjela vozila kojima se vrši privređivanje i određena izgubljena dobit za jedan autodan rada kako slijedi [2]:

- za putnička motorna vozila zapremine do 1600ccm.....do 1.000,00din.
- za putnička motorna vozila zapremine preko 1600ccm.....do 1.300,00din.
- pick-up vozila (Poli, Cady i sl.).....do 1.000,00din.
- za teretna motorna vozila do 1t nosivosti.....do 1.500,00din.
- za teretna motorna vozila 1-5t nosivostido 2.000,00din.
- za teretna motorna vozila 5-10t nosivosti.....do 3.000,00din.
- za teretna motorna vozila preko 10t nosivosti.....do 5.000,00din.
- za autobuse.....do 6.500,00din.

U drugom osiguravajućem društvu utvrđeno je da [2]:

- pravo na nadoknadu ovog vida štete može se priznati samo fizičkom ili pravnom licu koje je oštećenim motornim vozilom na dan nastanka štetnog događaja profesionalno obavljalo svoju registriranu djelatnost te na taj način ostvarilo zaradu iz svoje djelatnosti;

- visina naknade zavisi od vrste vozila i vremena potrebnog za opravku i izračunava se prema tabeli koja je sastavni dio kriterija koji su samo njima poznati;

- visina naknade za taxi prijevoznike, autoprijevoznike i sl. utvrđuje se po danu zavisno od toga koliki je bruto prihod poduzetnika, koji služi kao osnovica za plaćanje doprinosa i poreza.

U Crnoj Gori je utvrđivanje iznosa naknade za dane nekorištenja vozila regulirano je Pravilnikom o jedinstvenim kriterijima za procjenu štete na vozilima i štete koja je posljedica nemogućnosti korištenja vozila [1].

Naknada štete pripada oštećenom – vlasniku, odnosno korisniku vozila, za onoliko radnih dana, koliko je, prema formulama iz člana 43 ovog pravilnika, utvrđeno za popravku vozila (broj dana) i pri totalnoj šteti iz ekonomskih razloga, pri čemu je maksimalan broj dana za putnička vozila i motocikle 15, a za sva ostala vozila 30, računajući od dana utvrđivanja visine štete na vozilu [1].

Naknada štete zbog nemogućnosti korištenja vozila ne priznaje se za vozila čija je nabavka na tržištu otežana, odnosno koja su rijetka ili ih nema na tržištu u Crnoj Gori.

Iznos naknade za jedan izgubljeni dan za putnička vozila (taksi, rent-a-car i sl.), određuje se u iznosu od 30 EUR bruto, a ukoliko se rad vozilom odvijao u više smjena (taksi) određuje se dodatnih 30 EUR bruto po smjeni, odnosno prema prihodima na osnovu kojih mu se obračunavaju porez i doprinosi [1].

Za teretna vozila i autobuse naknada se određuje po radnom danu u visini koja se utvrđuje na osnovu iznosa ostvarene bruto zarade po danu za posljednja tri obračunska mjeseca prije nastupanja štetnog događaja.

Ukoliko se radi o poduzetniku koji nema uredne poslovne knjige, naknada za dan nekorištenja teretnog vozila može biti maksimalno 150 EUR bruto. Za autobuse, naknada može iznositi maksimalno 90 EUR bruto [1].

U Njemačkoj prema podacima iz kataloga ADAC Unfallratgeber daje se objašnjenje za koja se vozila može koristiti nadoknada – odšteta, kako je vidljivo u sljedećim tabelama [7], [8]:

Tabela 1. Nadoknada za komercijalna vozila i bicikle i motocikle koji se redovno koriste

Grupa	Moped, laki motocikl i motocikl	Eur/dan	Grupa	Vozila za privređivanje	Eur/dan
A	Mopedi do 50ccm	10,00	C	Opel Combo 1.3, Fiat Doblo	35,00
B	Laki motocikli, skuteri do 80 ccm	15,00	D	Peugeot Partner Cmbi, VW Caddy 1,4	38,00
C	Skuteri i motocikli do 7 kw	18,00	E	Ford Tourneo, Opel Combo CDTI, VW Caddy 1.9 TDI	43,00
D	do 13 kw	18,00	F	Citroen Cumpy, Fiat Scudo, Transporter T5	50,00
E	do 20 kw		G	Fiat Ducato, Fort FT 300, Mercedes Vito 109, Nissan Primastar, Opel Vivaro 2.0	59,00
F	do 37 kw	31,00	H	Opel Movano, Nissan Interstar, VW T5 Caravelle, Renault Master 2.5, Mercedes Vito 115 CDI, Ford FT 330, 350	65,00
G	do 57 kw	46,00	J	Mercedes Vito 123, Sprinter 224, VW T5 Multivan Cfrafter 30 TDI	79,00
H	do 72 kw	56,00			
J	Preko 72 kw ili preko 1200 ccm	66,00			

Tabela 2. Nadoknada za putnička motorna vozila

Grupa	Putnička vozila do 5 godina Eur/dan	Putnička vozila od 5 do 10 godina Eur/dan	Putnička vozila preko 10 godina Eur/dan
A	23,00	23,00	23,00
B	29,00	27,00	27,00
C	35,00	29,00	27,00
D	38,00	35,00	29,00
E	43,00	38,00	35,00
F	50,00	43,00	38,00
G	59,00	50,00	43,00
H	65,00	59,00	50,00
J	79,00	65,00	59,00
K	119,00	119,00	119,00
L	175,00	175,00	175,00

4. OSNOV ZA UTVRĐIVANJE IZGUBLJENE DOBITI ZBOG NEKORIŠTENJA VOZILA

Pravo na naknadu štete zbog nemogućnosti korištenja vozila do završetka opravke imaju samo oštećeni – vlasnici vozila, koji pravo na naknadu troškova opravke vozila stječu po osnovu osiguranja vlasnika, odnosno korisnika motornih i priključnih vozila, od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima i koji su sa tim vozilom na dan nastanka štete ostvarivali svoju stalnu profesionalnu djelatnost i stjecali zaradu.

4.1 Štetni događaj

Pod štetom zbog nekorištenja vozila podrazumijeva se gubitak prihoda na koje je oštećeni – vlasnik vozila, odnosno korisnik, mogao sa sigurnošću računati da nije došlo do oštećenja vozila i koje nije mogao nadomjestiti korištenjem drugih vozila koje je imao u rezervi, ili korištenjem sredstava javnog prijevoza [1].

U pravu i sudskoj praksi prihvaćeno je postojanje dviju vrsta šteta, i to: imovinske i neimovinske štete. Imovinska (materijalna) šteta predstavlja uništenje neke stvari ili njeno oštećenje u manjem ili većem obimu, tako da dolazi do onemogućavanja ili otežane upotrebe stvari ili nekog prava. Da bi se to otklonilo, osiguranik-vlasnik, odnosno korisnik stvari, ima troškove koje inače ne bi imao niti pretrpio da nije nastao štetni događaj [2].

4.2 Definisanje naknade štete i izgubljene dobiti

Naknada štete predstavlja novčani iznos, ekvivalent za nastalu štetu u smislu da se oštećenom materijalna situacija dovede u ono stanje u kojem bi se nalazio da nije bilo štete [2].

Izgubljena dobit predstavlja dobitak koji se mogao osnovano očekivati u redovnom toku stvari.

4.3 Definisane namjene vozila za utvrđivanje izgubljene dobiti

Pod vozilom se podrazumijeva svako prijevozno sredstvo namijenjeno za kretanje po putu, osim pokretnih stolica bez motora za nemoćna lica i dječijih prijevoznih sredstava.⁴

Prema namjeni, vozila se razvrstavaju u tri grupe [2]:

- **komercijalna vozila** (autobusi za gradski, prigradski, međugradski i međunarodni prijevoz putnika, teretna motorna vozila registrirana za javni prijevoz stvari, taxi vozila, vozila za obuku vozača, rent-a-car i druga vozila),
- **vozila za privređivanje** (vozila za vlastite potrebe, potrebe radnje koja je registrirana, obradu zemlje i dr.),
- **vozila za lične potrebe** (putnička motorna vozila, motocikl, bicikl itd.).

5. POSTUPAK I NAČIN UTVRĐIVANJA VISINE IZGUBLJENE DOBITI

Kako je najčešće jedno vozilo oštećeno u saobraćajnoj nezgodi i spriječeno za rad jedno određeno vrijeme, visina naknade utvrđuje se samo za jedno vozilo. Vještak saobraćajno-tehničke struke mora biti stručan, s iskustvom, i mora dobro poznavati vozila, propise i pravila iz oblasti bezbjednosti saobraćaja i organizacije prijevoza i svoj nalaz i mišljenje mora bazirati na osnovu utvrđenih činjenica i stručne analize istih.

Za utvrđivanje visine naknade izgubljene dobiti zbog nekorištenja vozila, s posebnim osvrtom na komercijalna vozila, postupak i način rada vještaka saobraćajno-tehničke struke treba da se odvija sljedećim redoslijedom:

5.1. Postupanje po rješenja suda ili pismenog zahtjeva vlasnika vozila

Rješenjem suda ili pismenog zahtjeva vlasnika vozila utvrđuje se zadatak vještačenja koji je usaglašen na sudskom pretresu između stranaka u parničnom postupku nadoknade izgubljene dobiti, odnosno najčešće između osiguravajućeg društva i osiguranika – vlasnika vozila. Vještak saobraćajno-tehničke struke dužan je poštovati sudskim rješenjem postavljeni zadatak.

5.2. Utvrđivanje djelatnosti vlasnika vozila

Na osnovu sudskog rješenja o registraciji, rješenja statistike o vrsti djelatnosti kojom se vlasnik vozila bavi, kao i rješenjima drugih nivoa vlasti, vještak utvrđuje da li je vozilo tokom rada korišteno za komercijalne svrhe, za privređivanje ili za lične potrebe.

⁴ Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH.

5.3. Utvrđivanje identifikacije vozila za koje se utvrđuje visina nadoknade izgubljene dobiti

Identifikacija vozila se vrši na osnovu važeće potvrde o registraciji i potvrde o vlasništvu vozila, rješenja vozila o ispunjavanju minimalnih tehničkih uslova za obavljanje djelatnosti, licence preduzeća za vozilo za obavljanje reg. djelatnosti i dr. Identifikacijom je neophodno sagledati opće podatke o vozilu i druge podatke koji su bitni za utvrđivanje izgubljene dobiti, kao što su: vrsta vozila, marka i tip vozila, oblik karoserije, broj šasije, broj motora, godina proizvodnje, broj vrata, nosivost vozila ili broj sjedišta u vozilu, masa praznog vozila, ukupna masa vozila, broj sjedišta, snaga izražena u kW, zapremina izražena u ccm, broj osovin, broj i veličina guma na vozilu, pređena kilometraža, datum nastanka štete štetnog događaja, stanja vozila prije nastanka štetnog događaja i dr. [5].

5.4. Utvrđivanje načina rada vozila za koje se utvrđuje visina nadoknade izgubljene dobiti

Da bismo utvrdili sliku rada ili korištenja vozila, neophodno je analizirati period rada vozila od 1 do 3 mjeseca prije onemogućavanja korištenja vozila, kada zbog nastanka djelimične ili potpune štete na vozilu prestaje rad vozila po ugovoru o prijevozu robe ili na neki drugi ugovoreni način između vlasnika vozila i korisnika prijevoza, uvida u putne naloge za vozilo, dokumentaciju za održavanje i opravku, dokumentaciju uprave i dr. dokumentaciju na osnovu koje je moguće realno sagledati sve parametre potrebne za utvrđivanje ostvarene realizacije rada i ostvarenih troškova rada navedenog vozila. Analizom rada vozila utvrđuju se bitni parametri koji su potrebni za utvrđivanje realne visine nadoknade zbog onemogućavanja korištenja vozila.

Tabela 3. Pregled rada teretnog motornog vozil sa poluprikolicom za mjesec dana

R. br.	Datum	Br.put. naloga	Relacija prijevoza	km	D2	br. obrta	t/obrtu	Jedinična cijena/km	Realizacija u KM
1.	26.8.07	111	FCL-TE Ugljevik	260	400	2	25	1,442308	375,00
2.	27.8.07	112	FCL-TE Ugljevik	260	200	2	25	1,442308	375,00
...	28.8.07	113	FCL-TE Ugljevik	260	200	2	25	1,442308	375,00
28.	24.9.07	128	FCL-TE Ugljevik	260	200	2	25	1,442308	375,00
29.	25.9.07	129	FCL-TE Ugljevik	260	100	2	25	1,442308	375,00
30.	26.9.07	130	FCL-TE Ugljevik	260	200	2	25	1,442308	375,00

Na osnovu sačinjenog tabelarnog pregleda rada teretnog motornog vozila sa poluprikolicom, neophodno je za period analize, a u skladu s ugovorom o prijevozu, sačiniti dinamiku rada, pokazatelje rada i realizacije vozila [9].

Tabela 4. Rezultati analize dinamike rada, pokazatelja rada i realizacije za posmatrani period

Inventarski autodani	AD_i	30 autodana
Autodani rada	AD_r	30 autodana
Koeficijent iskorištenja vozila	α	1,0
Dnevna količina za prijevoz	q_d	50t
Cijena prijevoza	c	7,50KM/t
Pređena km po jednom obrtu	$K_{1o} = K_{p1} + K_{t1}$	130km
Pređena km za jedan autodan rada	$K_{1d} = 2 \cdot (K_{p1} + K_{t1})$	260km
Ukupno pređeno km za jedan dan	$K_{1d} = 2 \cdot K_n + 2 \cdot (K_{p1} + K_{t1})$	270km

Prodajna cijena za jedan autodan	R_{1d}	375,00KM
Ostvarena realizacija za posmatrani period	R	11.250,00KM

Sliku rada vozila moguće je utvrditi na prethodno opisan način za komercijalna vozila, vozila za privređivanje, a teže ju je utvrditi za vozila lične potrebe koja vlasnik vozila redovno koristi za svoje potrebe, kao što je putničko motorno vozilo, motocikl, bicikl itd.

5.5. Utvrđivanje autodana nekorištenja vozila

Vrijeme neplaniranog stajanja vozila se utvrđuje na osnovu izgubljenih kalendarskih dana računato od dana početka nemogućnosti korištenja vozila do ponovnog uspostavljanja pređašnjeg stanja vozila, odnosno redovnog korištenja. Ovo vrijeme se računa kada je stajanje vozila duže od 24 sata i svaki sljedeći dan duže od 12 sati zaokružuje se na jedan dan i naziva se autodan AD_i . Za obračun naknade izgubljene dobiti mjerodavni su autodani rada AD_r [2].

Broj autodana rada vozila koja se koriste u komercijalne svrhe zavisi od koeficijenta iskorištenja vozila, dok koeficijent iskorištenja vozila zavisi od koeficijenta tehničke ispravnosti vozila i koeficijenta iskorištenja ispravnog vozila. Koeficijent tehničke ispravnosti vozila zavisi od starosti vozila, kvaliteta tekućeg održavanja, snabdjevenosti tržišta rezervnim dijelovima, kvaliteta samog vozila, uslova eksploatacije vozila i dr.

Koeficijent iskorištenja ispravnog voznog parka zavisi od ponude i tražnje za transportnim uslugama vozila navedene namjene, organizacionim sposobnostima menadžera u preduzeću ili vlasnika vozila, vremenskim prilikama i dr.

Broj autodana rada računa se na sljedeći način:

$$AD_r = AD_i \cdot \alpha = AD_i \cdot \alpha_t \cdot \alpha_s, \alpha_t = \frac{AD_s}{AD_i}, \alpha_s = \frac{AD_r}{AD_s} [9]$$

Koeficijent iskorištenja vozila u preduzećima koja se bave javnim prijevozom roba i putnika moguće je precizno utvrditi analizom tehničko-eksploatacionih pokazatelja rada preduzeća.

Orijentacioni koeficijent iskorištenja teretnih motornih vozila u našim uslovima kreće se od 0,63 do 0,67, dok kod vozila za putnički saobraćaj 0,71 do 0,73 [2]. Koeficijent iskorištenja vozila za privređivanje i ličnu upotrebu nije moguće precizno utvrditi.

Broj dana nekorištenja vozila zavisi od vremena potrebnog za njegovu opravku. Vrijeme potrebno za opravku vozila zavisi od broja radnih sati potrebnih za opravku vozila, a potreban broj radnih sati opravke vozila zavisi od stepena oštećenosti vozila i utvrđuje se zapisnikom o utvrđivanja oštećenja na vozilu [3], [4].

Broj autodana rada zbog nemogućnosti korištenja vozila zavisi od normiranog broja sati rada potrebnih za opravku vozila, iskorištenja radnog vremena, broja radnika koji se angažira za opravku i broja smjena u toku dana. Broj autodana potreban za opravku uvijek se uzima kao cio broj.

5.6. Utvrđivanje cijene usluga korištenja vozila

Cijena usluga prijevoza zavisi od toga da li se vozilo koristi za komercijalne svrhe, za privređivanje ili za lične potrebe. U pojedinim sektorima javnog prijevoza putnika gdje cijenu prijevoza djelimično subvencira neki od nivoa vlasti, usluga taxi prijevoza i obuka vozača cijena je kontrolirana i unaprijed određena usvojenim cjenovnikom, dok se u nekim cijena usluge prijevoza slobodno formira i zavisi od uslova na tržištu.

Organizirana transportna preduzeća koja se bave javnim prijevozom roba i putnika periodično ili na nivou godine dana utvrđuju cijenu prijevoza, a neka preduzeća prilagođavaju cijenu prijevoza uslovima na tržištu od slučaja do slučaja, što znači da bi svaki vlasnik vozila namijenjenog komercijalnoj upotrebi trebao da formira svoju kalkulaciju cijene koštanja i cijene prodaje usluga. Kalkulacija se sačinjava na osnovu važećih normativa i tekućih cijena na tržištu.

Cijena usluga korištenja vozila može biti izražena u KM/t, KM/km, KM/danu, KM/hr, KM/hi i dr.

Cijena usluge korištenja izražena po jednom pređenom kilometru ili po prevezenoj toni robe zavisi od brojnih tehničko-eksploatacionih pokazatelja i može se izračunati na sljedeći način:

$$\theta_{km} = \frac{\theta_s}{\alpha \cdot \rho} \cdot \left[\frac{1}{v_s} + \frac{t_d \cdot \beta}{K_{st\lambda}} \right] + \theta_p \quad [KM / km] ,$$

$$\theta_t = \frac{1}{\gamma \cdot q} \left[\frac{\theta_s \cdot K_{st\lambda}}{\alpha \cdot \rho \cdot \beta \cdot v_s} + \frac{\theta_s \cdot t_d}{\alpha \cdot \rho} + \frac{\theta_p \cdot K_{st\lambda}}{\beta} \right] [KM / t] \quad [9]$$

gdje je:

θ_p - promjenjivi troškovi po jednom km ili t, θ_s - stalni troškovi po jednom km ili t, α - koeficijent iskorištenja vozila, ρ - koeficijent iskorištenja vremena u 24h, t_d - srednje vrijeme trajanja dangube u toku vožnje pod teretom, β - koeficijent iskorištenja pređenog puta, $K_{st\lambda}$ - srednja dužina jedne vožnje sa teretom, v_s - srednja saobraćajna brzina, q - registrirana nosivost vozila, γ - koeficijent statičkog iskorištenja registrirane nosivosti vozila.

Cijena usluge korištenja vozila za komercijalne svrhe kod organiziranog prijevoza u većem broju slučajeva je ugovorena cijena koja je usklađena sa važećim cjenovnikom usluga koji je sačinjen na osnovu važećih normativa i tekućih cijena na tržištu.

Cijena usluge korištenja autobusa zavisi od kategorije autobusa i od toga da li se autobus koristi u unutrašnjem saobraćaju za gradski, prigradski i međugradski prijevoz ili u međunarodnom i turističkom prijevozu, a može biti izražena u KM/danu i dr.

5.7. Utvrđivanje troškova korištenja vozila

5.7.1. Parametri potrebni za utvrđivanje troškova korištenja vozila

Da bismo utvrdili troškove po jednom vozilu, neophodno je poznavati i utvrditi neke parametre kako slijedi: novonabavna cijena vozila, godinu proizvodnje vozila, starost vozila na dan nastanka nezgode, amortiziranost vozila, utjecaj pređene kilometraže na amortizaciju, cijena vozila na dan nastanka štete, normativ potrošnje goriva vozila izražene u l/100km, cijena 1l goriva, količina ulja u motoru, cijenu motornog ulja, periodičnost izmjene ulja u motoru, broj vozača-posade na vozilu, mjesečna bruto plaća jednog vozača sa doprinosima, broj guma na vozilu, cijena guma na vozilu, periodičnost izmjene guma na vozilu i dr.

5.7.2. Proračun dnevnih promjenjivih troškova za vozilo

Za poznatu sliku rada vozila i za utvrđene parametre potrebne za proračun troškova korištenja vozila vještak vrši proračun promjenjivih i stalnih troškova kojima je tokom rada opterećeno predmetno vozilo.

U promjenjive troškove spadaju: troškovi goriva, autoguma, maziva, funkcionalne amortizacije, tekućeg održavanja i opravki, osiguranja i registracije, putni troškovi vozačkog i izvršnog osoblja, dnevnice vozača i dr. [9].

$$\text{Troškovi goriva: } T_g = \frac{P_g \cdot K_{1d} \cdot C_g}{100} [KM / dan]$$

P_g -normirana potrošnja goriva izražena u l/100km, C_g -cijena 1l goriva, K_{1d} -pređena km vozila za jedan dan.

$$\text{Troškovi maziva: } T_m = \frac{P_m \cdot K_{1d} \cdot C_m}{100} [KM / dan]$$

P_m -potrošnja motornog ulja izražena u l/100km, C_m -cijena 1l motornog ulja, K_{1d} -pređena km vozila za jedan dan.

$$\text{Troškovi autoguma: } T_{ag} = c_{ag} \cdot K_{1d} = \frac{n_{ag} \cdot C_{ag}}{K_{ag}} \cdot K_{1d} [KM / dan]$$

n_{ag} -broj autoguma na vozilu, c_{ag} -cijena jedne auto gume, $40000 \leq K_{gu} \leq 60000$ -vijek trajanja jedne autogume izražen u km, K_{1d} -pređena km vozila za jedan dan

$$\text{Troškovi održavanja i opravki: } T_{od} = \frac{p}{100} \cdot R_{1d} [KM / dan]$$

p -praktično orijentacioni procenat ovih troškova zavisi od vrste vozila, tako da za autobuse gradskog prijevoza iznosi 7,2%, ostale autobuse 10,5%, teretna vozila 9,2%, traktore 20%,

R_{1d} -ostvarena realizacija vozila za jedan dan

Troškovi osiguranja i registracije vozila: $T_{reg+os} = \frac{t_{os} + t_{reg}}{365} [KM / dan]$

t_{os} -troškovi osiguranja vozila od automobilske odgovornosti i kasko osiguranja,

t_{re} -troškovi tehničkog pregleda, putarine, zaštite okolice, vodoprivrede, spi, taxe i dr. troškovi vezani za registraciju vozila u trenutku registracije

Troškovi funkcionalne amortizacije: $T_{am} = \frac{1}{g \cdot K_s} \cdot \frac{C_v}{1000} \cdot K_{1d} [KM / dan]$

g -specifični vijek trajanja vozila u godinama, K_s -specifična godišnja kilometraža vozila izražena u 1000km, C_v - cijena vozila koje se amortizira

Jedinični troškovi amortizacije zavise od prosječne brzine pojedinih vozila izražene u km/h.

5.7.3. Proračun dnevnih stalnih troškova za vozilo

U stalne troškove spadaju: troškovi vremenske amortizacije osnovnih sredstava, troškovi investicionog održavanja, troškovi sitnog inventara i opreme, stalni i promjenjivi i indirektni troškovi režijskih vozila i drugo [9].

Troškovi vremenske amortizacije: $T_{vam} = \frac{C_{nv} \cdot k_{am} \cdot s_{am}}{365 \cdot 100} [KM / dan]$

C_{nv} -novonabavna vrijednost vozila, k_{am} -koeficijent iskorištenja vrijednosti vozila na koje se obračunava amortizacija, koji se dobije kada se od cijene novog vozila umanjí vrijednost vozila,

s_{am} -stopa amortizacije koja se utvrđuje na osnovu ekonomskog vijeka trajanja vozila (stopa amortizacije za putnička vozila lične upotrebe je 10%, za taxi vozila je 20%, rent-a-car 25%, za teretna vozila i autobuse u gradskom i prigradskom saobraćaju je 12,5%, za autobuse u međugradskom i turističkom saobraćaju 10%, za traktore u poljoprivedi 65,%, za trakore u industriji i šumarstvu 12,5%).

Jedinični troškovi amortizacije zavise od prosječne brzine pojedinih vozila izražene u km/h.

Troškovi bruto plaće jednog vozača: $T_{ld} = \frac{n \cdot BLD}{D_{mj}} [KM / dan]$

BLD - bruto lični dohodak jednog vozača, n -broj vozača na vozilu, D_{mj} - broj dana u posmatranom mjesecu rada,

$$\text{Kamatni troškovi ili troškovi banke: } T_{ban} = \frac{0,5 \cdot i \cdot C_v}{A \cdot 10^3} \cdot K_{id} [KM / dan]$$

i - kamatna stopa, C_v - cijena vozila, A - specifična godišnja kilometraža u 1000km,

K_{1d} - pređena km vozila za jedan dan

Troškovi kamate obračunavaju se samo ako postoje za predmetno vozilo.

$$\text{Ostali troškovi-troškovi uprave: } T_{upr} = H \cdot K_{id} [KM / dan]$$

H - jedinični troškovi uprave izraženi u KM/km, K_{1d} - pređena km vozila za jedan dan.

5.7.4. Utvrđivanje visine izgubljene dobiti zbog spriječenosti korištenja vozila

Visina naknade za nekorištenje vozila utvrđuje se na osnovu ostvarene realizacije i troškova vozila koje bi vozilo ostvarilo da je korišteno, kao i broja izgubljenih autodana rada vozila zbog nekorištenja, a utvrđuje se prema sljedećem izrazu:

$$N_{id} = AD_r \cdot (F_f + D) \quad [2]$$

AD_r - broj izgubljenih auto dana rada zbog kojih vozilo nije korišteno, T_s - stalni troškovi vozila koji se izuzimaju iz kalkulacije, $D = R_{1d} - T_s$ - dobit po jednom autodanu rada koja se mogla ostvariti da vozilo nije bilo spriječeno da radi.

Broj izgubljenih autodana rada utvrđuje se prema potrebnom vremenu za popravku vozila. Kod djelimične štete na vozilu broj izgubljenih autodana rada ograničava se na 45 autodana rada, a kod totalne štete na vozilu broj izgubljenih autodana rada ograničava se na 30 autodana rada.

6. PRAKTIČNI PRIMJER UTVRĐIVANJA IZGUBLJENE DOBITI ZA AUTOPRIJEVOZNIČKU DJELATNOST

6.1. Postupanje prema rješenja suda

Prema rješenju suda vještak saobraćajne struke dužan je obaviti vještačenje na okolnost visine izgubljene dobiti za period od 26.9.2007. do 31.10.2007. godine zbog nemogućnosti korištenja vozila zbirno za navedeni period i pojedinačno po danima, a na osnovu dokumentacije u spisu i dokaza stranaka u postupku koji su usvojeni od strane suda.

6.2. Utvrđivanje djelatnosti vlasnika vozila

Vlasnik vozila, prema općinskom rješenju, bavi se javnim prijevozom robe u unutrašnjem transportu.

6.3. Utvrđivanje identifikacije vozila za koje se utvrđuje visina nadoknade izgubljene dobiti

Vrsta vozila:	teretno	teretno
Marka i tip vozila:	Mercedes Actros 1840,	Itas CPM-25/26 Ce
Oblik karoserije:	tegljač,	cisterna za prašk. robe
Broj šasijske:	WDB9530321K534505, -	
Broj motora:	54194400155563,	-
Godina proizvodnje:	2000,	1990
Broj vrata:	2,	-
Nosivost vozila:	-	25000kg
Masa praznog vozila:	7740kg	-
Kw/ccm:	290/11946	-
Br. osovina:	2,	3,
Vel. guma:	12R22.5/80	385/65R22.5
Broj guma:	6	6
Pređena kilometraža:	635702	-
Datum nastanka štete:	26.9.2007.godine oko 09:00	
Stanja vozila prije nastanka s/n:	tehnički ispravno	

6.4. Utvrđivanje vremena nekorištenja vozila

Prema stepenu oštećenosti vozila, za opravku vozila po zapisniku o oštećenju vozila osiguravajućeg društva, neophodno je utrošiti oko 31nč, tako da broj dana potreban za opravku vozila iznosi:

$$AD_r = \frac{31}{8} \approx 4 \text{ dana}$$

6.5. Utvrđivanje načina rada vozila za koje se utvrđuje visina nadoknade izgubljene dobiti

Kako autoprijevoznik nije uredno vodio putne naloge za predmetno vozilo, za utvrđivanje realizacije rada teretnog motornog vozila Mercedes Actros sa poluprikolicom analizirat ću: ugovor o prijevozu pepela iz TE Ugljevik u FCL Lukavac zaključen dana 9.3.2007. godine između naručioca usluga i autoprijevoznika, narudžbenicu izdatu od strane FCL Lukavac prema naručiocu usluga i narudžbenicu izdatu od strane naručioca usluga prema autoprijevozniku.

Tabela 5. Rezultati analize realizacije prijevoza po ugovoru

Inventarski autodani	AD_i	36 autodana
Autodani rada	AD_r	36 autodana
Koeficijent iskorištenja vozila	α	1,0
Dnevna količina za prijevoz	q_d	50t
Cijena prijevoza po ugovoru	c	7,50KM/t
Pređena km po jednom obrtu	$K_{1o} = K_{p1} + K_{t1}$	130km
Pređena km za jedan autodan rada	$K_{1d} = 2 \cdot (K_{p1} + K_{t1})$	260km
Ukupno pređeno km za jedan dan	$K_{1d} = 2 \cdot K_n + 2 \cdot (K_{p1} + K_{t1})$	270km
Prodajna cijena za jedan autodan	R_{1d}	375,00KM
Ostvarena realizacija za posmatrani period	R	13.500,00KM

6.6. Utvrđivanje cijene usluga korištenja vozila

Cijena usluge korištenja vozila za:

- jedan autodan rada iznosi: $R_{1d} = 7,5 \cdot 25 \cdot 2 = 375,00 \text{ KM}$

- za posmatrani period od 26.9. do 31.10.2007.godine iznosi: $R = R_{1d} \cdot 36 = 13.500,00 \text{ KM}$

6.7. Utvrđivanje troškova korištenja vozila

6.7.1. Parametri potrebni za utvrđivanje troškova korištenja vozila

○ Novonabavna cijena tmv Mercedes tip Actros:	219.290,00KM
○ Amortizovanost vozila za starost: [6]	78,6% (za 652.500km)
○ Uticaj pređene km na amortizaciju: (635702-652500)/30000	-0,56%
○ Cijena vozila na dan nastanka štete:	48.156,10KM
○ Novonabavna cijena poluprikolice tip ITAS:	121.731,00KM
○ Amortizovanost poluprikolice za starost:	90% [6]
○ Cijena vozila na dan nastanka štete:	12.173,10KM
○ Normativ potrošnje goriva tegljača:	37l/100km
○ Cijena goriva 2007.god.	1,87KM/l
○ Količina ulja u motoru:	38l
○ Cijena motornog ulja:	7,0KM/l
○ Periodičnost izmjene ulja u motoru	35000km
○ Broj vozača-posade na vozilu	1
○ Minimalna mjesečna bruto plaća jednog vozača sa doprinosima za septembar 2007. Godine:	619,22KM
○ Broj guma na skupnom vozilu:2+4+6	12
○ Cijena guma na vozilu: 2x700+4x350+6x410	5.260,00KM
○ Vijek trajanja autoguma	50000km

6.7.2. Proračun dnevnih promjenjivih troškova za vozilo

$$\begin{aligned}
 T_g + T_m + T_{ag} + T_{od} + T_{reg-os} + T_{fam} &= \frac{37 \cdot 270 \cdot 1,87}{100} + \frac{0,1086 \cdot 270 \cdot 7}{100} + \frac{2 \cdot 700 + 4 \cdot 350 + 6 \cdot 410}{50.000} + \\
 &+ \frac{0,092}{100} \cdot 375 + \frac{(1602 + 26) + (425 + 2087)}{365} + \frac{(48.156,10 + 12.173,10)}{(5.811 \cdot 40 + 479,79) \cdot 1000} \cdot 270 = \\
 &= 186,80 + 2,05 + 28,40 + 34,50 + 11,30 + 22,87 = 285,92 [KM / dan]
 \end{aligned}$$

6.7.3. Proračun dnevnih stalnih troškova za vozilo

$$T_{vam} + T_{ld} + T_{kam} + T_{upr} = \frac{219.290,00 \cdot 0,7814 \cdot 12,5}{100 \cdot 365} + \frac{1 \cdot 619,22}{30} + 0,00 + \frac{150}{30} =$$

$$= 58,60 + 20,60 + 0,00 + 5,00 = 84,20 [KM / dan]$$

6.7.4. Utvrđivanje visine izgubljene dobiti zbog spriječenosti korištenja vozila

Izgubljena dobit zbog spriječenosti korištenja vozila iznosi:

- po jednom autodanu

$$rada: N_{idAD} = T_f + D = [84,20 + (375,00 - 285,92)] = 173,28 KM / autodanu$$

- za vrijeme nekorištenja vozila zbog opravke istog:

$$N_{id4AD} = AD_r \cdot (F_f + D) = 4 \cdot [84,20 + (375,00 - 285,92)] = 4 \cdot 173,28 = 693,12 KM$$

- za posmatrani period od 26.09.2007. do 31.10.2007. godine:

$$N_{id} = AD_r \cdot (F_f + D) = 36 \cdot [84,20 + (375,00 - 285,92)] = 36 \cdot 173,28 = 6.238,08 KM$$

7. ZAKLJUČAK

S jedne strane, osiguravajuća društava nastoje da rješavanjem osiguranog slučaja kroz isplatu materijalne štete oštećenom isplate što manji iznos, a nerijetko manji od stvarne štete na motornom vozilu, dok je, s druge strane, pravo oštećenika da mu se na pravičan i blagovremen način šteta nadoknadi.

Opravdano se postavlja pitanje zašto je to tako, u čemu je razlika i zašto veći broj predmeta završava na sudovima.

Pravila o procjeni materijalne štete su sastavljali zainteresirani (osiguravajuća društva), a ne stručnjaci po tom pitanju. Sadašnje stanje u vezi s utvrđivanjem visine naknade za nemogućnost korištenja vozila nije usaglašeno, kako u metodologiji obračuna tako i u standardima izraza. Ovaj rad je pokušaj da se uvede metodologija utvrđivanja visine naknade za nemogućnost korištenja vozila, kako bi sudovi mogli dati jasne i precizne zadatke vještacima, a vještaci na osnovu utvrđenih činjenica i stručne analize istih, u skladu sa pravilima struke i propisima, utvrdili visinu naknade stvarne materijalne štete zbog nemogućnosti korištenja vozila.

Kvalitetna pravila i metodologija utvrđivanja visine naknade štete za nemogućnost korištenja vozila koju bi koristili procjenitelji u osiguranjima i vještaci saobraćajno-tehničke struke doveli bi do:

- pravičnije i blagovremene isplate materijalne štete,
- smanjenja troškova osiguravajućim društvima po osnovu isplate šteta,

- smanjenja broja parničnih postupaka po osnovu naknade šteta,
- povećanja zadovoljstva osiguranika.

Svako osiguravajuće društvo, bez odlaganja, treba da bude zainteresirano da sa vještacima saobraćajno-tehničke struke i dr. vještacima utvrdi pravila i metodologiju utvrđivanja visine naknade štete za nemogućnost korištenja vozila, kako za komercijalnu upotrebu tako i za privređivanje i ličnu upotrebu, a da se odreknu internih metodologija i pravila o procjeni materijalne štete koje su donijeli sami.

Osim navedenog, neophodno je da osiguravajuća društva posvete veću pažnju upoznavanju s novim tehnologijama popravke vozila. Normativi popravke oštećenih vozila koji se koriste na našim prostorima gotovo da ne tretiraju određene vrste popravki, a koje su, prije svega, vezane za elektroniku, ekološke boje, opremu pasivne zaštite na vozilu i dr.

Sve navedeno ukazuje da u ovoj oblasti treba izvršiti određena usaglašavanja između osiguravajućih društava, kako o pitanju tehnike tako i o pitanju struke i pravnih normi.

Pravilnik u osiguravajućim društvima o jedinstvenim kriterijima za procjenu štete na vozilima i štete koja je posljedica nemogućnosti korištenja vozila dobra je osnova koju treba usavršavati i inovirati u skladu s novim zahtjevima koje tržište motornih vozila postavlja pred osiguravajuća društva. Pravilnik treba da definira naknadu štete na osnovu nemogućnosti korištenja vozila, kako za komercijalne svrhe tako i vozila za privređivanje i vozila za ličnu upotrebu.

LITERATURA

- [1] Pravilnik o jedinstvenim kriterijumima za procjenu štete na vozilima i štete koja je posljedica nemogućnosti korištenja vozila, Sl.list Crne Gore, br. 35/2009.
- [2] Posavac, V., Tibor, B., „Utvrđivanje naknade nastale zbog nemogućnosti korištenja vozila, Međunarodna konferencija“, *Štete u osiguranju motornih vozila*, Neum, 2006.
- [3] Vujanić, M. i dr. *Priručnik za saobraćajno tehničko vještačenje i procjene šteta na vozilima*, Banja Luka, 2000.
- [4] Vujanić, M. i dr. *Priručnik za saobraćajno tehničko vještačenje*, TSG, Beograd, 2009.
- [5] Talijan, D., „Aktuelnost i primjena jedinstvenih kriterija za procjenu šteta na vozilima“, Međunarodna konferencija, *Štete u osiguranju motornih vozila*, Neum, 2006.
- [6] Miljanić, Z., Vujanić, M., „Analiza načina proračuna materijalne štete“, IX Simpozijum, *Opasna situacija i vjerodostojnost nastanka saobraćajne nezgode (prevare u osiguranju)*, Zlatibor, 2010.
- [7] ADAC Unfallratgeber.
- [8] Sanden, Danner, Kuppersbusch: NUTZUGSAUSFALLENTSCHADIGUNG Pkw, Geländewagen, Transporter, Zweirader.
- [9] Đokić, L. „Organizacija drumskog transporta“, Beograd, 1979.