

Vjekoslav Posavac, dipl. ecc. ing. maš.¹
Tibor Bodolo, dipl. ing. maš.

UTVRĐIVANJE NAKNADE NASTALE ZBOG NEMOGUĆNOSTI KORIŠĆENJA VOZILA

ESTABLISHING THE VALUE OF REIMBURSEMENT DUE TO VEHICLE'S LOSS OF USE

Rezime: Cilj rada je da prikaže sadašnje stanje kod nas počev od rešenja koje sudovi daju veštacima, pa do osiguravajućih društava koja prema svojim internim odlukama rešavaju i utiču na utvrđivanje visine naknade za nekorišćenje vozila. Učinjen je napor da se standardizuju izrazi i utvrdi metodologija obrade ovog vida naknade.

KLJUČNE REČI: VOZILO, AUTO DANI RADA (ADr), FIKSNI I VARIJABILNI TROŠKOVI, ŠTETA, ODŠTETA-NAKNADA

KEY WORDS: VEHICLE, WORKING DAYS (ADr), FIXED AND VARIABLE COSTS, DAMAGE, REIMBURSEMENT

Summary: The aim of this work is to present the current condition with us beginning from court decisions up to insurance companies which establish the value of reimbursement for the loss of use of vehicles according to internal regulations and as such affect those values. An effort had been made to standardize terminology and the methodology of processing this kind of reimbursement.

1. UVOD

U slučaju da je vlasnik **sprečen** da koristi svoje vozilo iz razloga oštećenja istog (delimičnog ili totalnog), oduzimanja vozila, lišavanje slobode, povrede ili drugog načina sprečavanja upotrebe, a koje je nastalo iz osnova odgovornosti trećeg lica, tada se u tim slučajevima stiče pravo za nadoknadu štete zbog **nemogućnosti korišćenja** svog vozila bilo da je ono namenjeno za komercijalnu upotrebu, za privređivanje ili za ličnu svakodnevnu ili sezonsku upotrebu. Ova nadoknada nije zakonom regulisana ali je sudskom praksom uvedena i ostvaruje se u vidu naplate odštete-naknade. Dat je prikaz postojećeg stanja u ovoj oblasti kod naših sudova i osiguravajućih društva i rešenja u Nemačkoj.

¹ Član Udruženja sudskih veštaka "Vojvodina" i ₁ stalni sudski veštak

1.1. Rešenja sudova

U ovoj pravnoj stvari veštaci dobijaju različita rešenja za veštačenje od kojih neke citiram:

- "Utvrđiti **visinu štete** zbog nemogućnosti korišćenja vozila"
- "Izjasniti se o visini **izgubljene zarade** tužioca u vidu tzv. auto-dana i to shodno normativima tuženog koja su važila u vreme nastanka predmetne saobraćajne nezgode."
- "Iskazati visinu **materijalne štete, tj. izgubljene zarade** zbog nemogućnosti obavljanja autoprevozničke delatnosti, tako što će imati u vidu prosečnu zaradu lica koja su obavljala auto-prevozničku delatnost u ovom periodu uzimajući podatke koji se odnose na više takvih lica"
- "U ovoj pravnoj stvari određeno je mašinsko veštačenje da prema stanju u spisima ovog predmeta utvrdi period nemogućnosti obavljanja svoje delatnosti tužioca, te da utvrdi visinu **izgubljene zarade** tužioca kao autoprevoznika u tom periodu "

Može se konstatovati da se upotrebljava različita terminologija za isti vid štete koja je nastala zbog nemogućnosti korišćenja vozila, a u nekim slučajevima od veštaka se zahteva da primeni normative tuženog tj. osiguravajućeg društva koja su važila u vreme nastanka predmetne saobraćajne nezgode, međutim ovaj vid štete nije prisutan samo kod osiguravajućih društava već i kod policije odnosno države ili drugih pravnih i fizičkih subjekta koja su sprečila korišćenje vozila. Ipak najveći broj slučajeva se odnosi na osiguravajuća društva te je potrebno upoznati se sa njihovim rešenjima po tom pitanju.

1.2. Rešenja kod osiguravajućih društava

Osiguravajuća društva u Srbiji, a verovatno i ostala iz bivše Jugoslavije, u svom radu koriste Jedinственe kriterijume (JK) za procenu šteta na vozilima koji su utvrđeni na Udruženju osiguravajućih organizacija Jugoslavije iz 1989. god. U sadržaju tog JK ni u jednom stavu nije dato rešenje za utvrđivanje visine naknade zbog nemogućnosti korišćenja vozila.

Međutim, pojedina veća osiguravajuća društva su ovo pitanje rešila svojim internim Pravilima koja su samo njima dostupna na osnovu koje rešavaju pitanja odštete-naknade. Od tih rešenja navodimo neka:

Kod jednog osiguravajućeg društva to pitanje je rešeno "Odlukom o utvrđivanju skale za odmeravanje visine naknade štete u postupku **poravnanja**" u okviru kojeg postoji rešenje **Naknada za izgubljene auto-dane** samo za vozila za **privređivanje** i to:

- Putničke automobile do 1600 cm³do 1.000,00 din
- Putničke automobile preko 1600 cm³do 1.300,00 din
- Pik-up vozila (Poli, Caddy i sl.)do 1.000,00 din
- Teretna vozila do 1 t nosivostido 1.500,00 din
- Teretna vozila od 1-5 t nosivostido 2.000,00 din
- Teretna vozila od 5-10 t nosivostido 3.000,00 din
- Teretna vozila preko 10 t nosivostido 5.000,00 din
- Autobusido 6.500,00 din

Takođe, pružena je mogućnost da se za **vozila preduzeća za transportne usluge u javnom saobraćaju autodan utvrđuje prema njihovoj važećoj tarifi**. Za cenu auto-dana se priznaje od 40-60% od važeće tarife u zavisnosti od vremena stanja. Pregled sada važećih cena u Srbiji za prevoz stvari i putnika u unutrašnjem i međunarodnom saobraćaju dat je za teretna vozila i autobuse sledećim tabelama:

Tabela br.1 - Cena za unutrašnji saob. teretnih vozila u zavisnosti od nosivosti²

Tona	2	3	4	5	6	7	8	9	10	15	20	25
Din/danu	4.064	4.707	5.252	5.824	6.411	6.941	7.513	8.100	8.658	11.490	14.366	17.951

Tabela br.2 - Cena usluga prevoza autobusa u vanlinijskom saobraćaju³

Kategorija autobusa	U unutrašnjem saobraćaju Din /autodan	U međunarodnom saobraćaju Din/autodan
I kategorija autobusa	24.000,00	28.500,00
II kategorija autobusa	22.500,00	27.000,00
III kategorija autobusa	21.000,00	

Kod **drugog osiguravajućeg društva** pitanje naknade za nekorišćenje motornog vozila se rešava na sledeći način:

„ 1. Pravo na naknadu ovog vida štete može se priznati samo onom fizičkom ili pravnom licu koje je sa oštećenim motornim vozilom na dan štetnog događaja profesionalno obavljao svoju registrovanu delatnost, te tako ostvarivalo zaradu iz svoje delatnosti...

3. Iznos - visina naknade i zavisi od vrste vozila, kao i od vremena potrebnog za opravku, i izračunava se prema tabeli koja je sastani deo kriterijuma (koji nismo imali na uvid). Visina naknade za privatne preduzetnike (taksiste, autoprevoznike i sl.) utvrđuje se po danu zavisno od mesečnog bruto prihoda preduzetnika koji služi kao osnovica za plaćanje doprinosa i poreza."

1.3. Stanje u Nemačkoj

Prema podacima iz kataloga ADAC Unfallratgeber daje se objašnjenje za koja vozila se može koristiti nadoknada-odšteta:

- za bicikl i motocikl koji se **redovno koriste**
- za komercijalna vozila izrađeni su katalogi Vorhalte- und Betriebskosten prema kojima se egzaktno utvrđuje naknada po vrsti, tipu, snazi, nosivosti, starosti vozila
- Za putničke automobile postoji tabela SuperSchwacke Band (1 04/06) gde su putnički automobili razvrstani u grupe, a naknada za nekorišćenje se plaća prema sledećoj tabeli:

² “SRBIJATRANSPORT” a.d. poslovno udruženje Beograd, mart 2006

³ „PANTRANS“ a.d. poslovno udruženje drumskog saobraćaja Novi Sad, februar 2006.

Tabela br. 3 - Pregled naknade za nekorišćenje put. automobila u zavisnosti od grupe

Grupa	Primer vozila	Naknada EUR/dan	Grupa	Primer vozila	Naknada EUR/dan
A	Fiat Panda	27,00	G	Mercedes „C“ 230	59,00
B	Opel Corsa Swing	29,00	H	Opel Omega Caravan TD	65,00
C	Astra Cool	35,00	J	Volvo S 80 D5 Executive	79,00
D	Peugeot 306 XS	38,00	K	BMW 740 IL	91,00
E	Astra Caravan DI	43,00	L	BMW 750 IL	99,00
F	Mercedes „C“ 200 Classic	50,00			

Zaključak: Iz navedenih primera jasno proizilazi da su pristupi različiti u pogledu metodologije obračuna i terminologije koji nisu standardizovani i to dovodi do nesporazuma i odugovlačenja naplate ovog vida štete. Cilj ovog rada je da pokuša dati doprinos utvrđivanju jedinstvene metodologije i terminologije za rešavanje ovog vida štete.

2. IZRAZI

Pojedini izrazi u ovom radu imaju sledeće značenje:

2.1.Šteta

U opštem smislu pod štetom se podrazumeva nepovoljna promena na postojećoj imovini odnosno pretrpljeni gubitak što predstavlja prostu štetu i sprečavanje njenog povećanja u smislu izmakle dobiti kao i povreda ličnosti (slobode, časti, ugleda, stida, ličnog, porodičnog mira i drugih ličnih dobara kao i nanošenje drugom fizičkog ili psihičkog bola) što predstavlja moralnu odnosno nematerijalnu štetu.

Iz reči "šteta" izvedeni su nazivi: **oštećeni** (za poverioca) i **štetnik** (za dužnika)

U našem pravu i sudskoj praksi je prihvaćeno postojanje dve vrste šteta i to: imovinska i neimovinska šteta.

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 vlasnik odnosno korisnik stvari ima troškove koje inače ni bi imao niti pretrpeo da nije bilo štete. Pod imovinskom štetom se podrazumeva kada dođe do fizičke povrede lica pa je ta povreda izazvala nesposobnost za rad i gubitka zarade oštećenog, troškovi oko njegovog lečenja i druge troškove. Kod imovinske štete razlikuju se dva njena vida : prosta - stvarna šteta (*damnum emergens*) i izgubljena dobit (*lucrum cessans*)

Prosta šteta predstavlja umanjeње postojećę imovine oštećenog. Može se dogoditi smanjenje aktive ili povećanja pasive. Smanjenje aktive sastoji obično u smanjenju prava, u njegovom opterećenju ili kakvom drugom ograničenju tj. sprečavanju vršenju nekog prava da stvar upotrebi ili koristi i to mu prouzrokuje štetu.

2.2. Naknada-odšteta

Naknada predstavlja novčani ekvivalent za nastalu štetu u smislu da se oštećenom materijalna situacija dovede u ono stanje u kojem bi se nalazila da nije bilo štetne radnje ili propuštanja (Čl.190 ZOO)

2.3. Izmakla korist (dobit)

Predstavlja dobitak koji se mogao osnovano očekivati u redovnom toku stvari. Izmakla korist ne može doći ako predhodno nije nastupilo povećanje čiste imovine izraženog dobitka. Ako se poslovalo sa gubitkom onda nema moralne i materijalne mogućnosti za formiranje fonda iz koga bi se utvrdila dobit.

2.4. Zarada

Predstavlja prihod koji se ostvari svojim radom i to može biti samo bruto zarada. Zarada se ostvaruje srazmerno provedenom vremenu na radu, a najviše do punog radnog vremena. Naknada zarade utvrđuje se u visini zarade koju bi zaposleni ostvario da radi na istim ili sličnim poslovima u organizaciji na kojima je radio pre nepogode. Zaradu čine: zarada koja se ostvaruje na osnovu cene rada , radnog učinka i vremena provedenog na radu; naknada zarade, dodaci na zaradu i obaveze koje zaposleni plaća po osnovu poreza i doprinosa za obavezno sicialno osiguranje.

2.5. Amortizacija

Znači gubitak vrednosti svakog ekonomskog dobra zbog tehničkog i ekonomskog trošenja u vremenu. Visina amortizacije zavisi od starosti, inteziteta korišćenja, načina rukovanja i održavanja i uslova u kojima se sredstvo koristi. Obračun amortizacije može biti knjigovodstvena, tehnička amortizacija, tehnološka amortizacija i druge. Metod obračuna vremenske amortizacije može biti po konstatnoj ili progresivnoj odnosno degresivnoj metodi u zavisnosti od stope amortizacije koja se pak određuje u zavisnosti od veka trajanja sredstva. Vek trajanja može biti utvrđen na osnovu statističkih podataka, propisanog ili ekonomskog veka, tehnološkog projektovanja ali ne može biti manji od onog koje proizvođač daje za svoj proizvod.

2.6. Troškovi održavanja

Troškovi održavanja (tekući i investicioni)

Tokom procesa korišćenja sredstava za rad ista se neravnomerno troše i gube svoju upotrebnu vrednost. Kod vozila postoje dva osnovna vida održavanja i to:

- Tekuće popravke – redovno održavanje koje se odvija bez isključenja iz saobraćajnog procesa ili sa kraćim isključenjem. Tekuće održavanje ima za cilj da vozilo održava u ispravnom stanju i da se spreči njihovo obezvređivanje.
- Investicione popravke – održavanje su one popravke koje se obavljaju izvan procesa transporta i rada sa dužim isključenjem iz saobraćaja-upotrebe. Cilj investicionog održavanja ja da se produži **upotrebnii vek** trajanja vozila.

2.7. Vozilo

Pod vozilom treba podrazumevati sva vozila koja se kreću po suvom, osim onih koja se kreću po šinama i ista se klasifikuju kao sledeća vozila: bicikl i tricikl, motorni bicikl i tricikl, drumska motorna vozila (za prevoz lica, stvari i za vršenje određenog rada, traktori osposobljeni za kretanje po terenu ili putu namenjeni za vuču, guranje, obavljaju određene radove u poljoprivredi, građevinarstvu i drugim oblastima privrede, samohodne radne mašine i priključna vozila.

Po nameni vozila se svrstavaju u tri grupe i to:

- **Komercijalna vozila.** U ovu grupu se svrstavaju sva vozila koja su registrovana za određenu delatnost kod nadležnog organa , što znači da je dostupno pod jednakim uslovima svim korisnicima usluga. Ovde se ubrajaju autobusi za gradski, prigradski, međumesni i međunarodni prevoz putnika, teretna vozila registrovana za prevoz stvari, taxi vozila koja poseduju broj, vozila za obuku vozača, rent a car i druga vozila.
- **Vozila za privređivanje.** Ovde se svrstavaju vozila koja nisu komercijalna već ih vlasnik vozila koristi za sopstvene potrebe, potrebe radnje koja je registrovana, obradu zemlje itd. i
- **Vozila za lične potrebe.** Vlasnik vozila redovno koristi za svoje potrebe kao što je putnički automobil, motocikl, bicikl, itd.

3. UTVRĐIVANJE VISINE NAKNADE

Osnove za obračun naknade zbog sprečenosti korišćenja vozila postavljene su još 1961. god. u Nemačkoj i sa određenim izmenama i dopunama saglasno promenama propisa i pravila struke su modifikovana i u praksi se i danas primenjuju. Kod nas ova problematika nije stručno obrađena niti metodološki podržana pa se stoga u praksi ona različito tumači i primenjuje.

3.1 Postupak utvrđivanja visine naknade

Visina naknade se utvrđuje samo za jedno vozilo, a ne za više vozila. Veštak-obrađivač za ovu oblast mora biti stručan, sa iskustvom i posedovati dobro poznavanje vozila, propisa i pravila struke iz oblasti korišćenja vozila.

Veštak svoj rad mora zasnivati na osnovu utvrđenih činjenica i stručne analize istih na osnovu kojih sačinjava izveštaj o veštačenju sa nalazom i mišljenjem .

3.2. Tok rada

Tok rada veštaka na utvrđivanju visine naknade, sa posebnim osvrtom na komercijalna vozila, treba da se odvija sledećim redom:

3.2.1. Veštak radi na osnovu **rešenja suda** ili **pismenog zahteva** (vansudsko) vlasnika vozila.

3.2.2. Utvrđuje opšte podatke o podnosiocu zahteva i to: vrsta delatnosti, registracija delatnosti.

3.2.3. Vršiti identifikaciju vozila sa bitnim podacima: vlasnik vozila, reg. oznaka, fabrički broj, taxi broj, marka i tip vozila, snaga motora, nosivost, broj reg. sedišta, stanje na km. satu ili motočasovi rada, smene rada, godina proizvodnje i puštanja u pogon (prva registracija i trajanje iste), broja vozila u rezervi ukoliko postoje, opšte stanje vozila pre nemogućnosti korišćenja i cena novog vozila sa svim troškovima nabavke.

3.2.4. Utvrđuje rad vozila u periodu pre onemogućavanja korišćenja tj daje sliku rada za period od 1-3 meseca. Ovaj pregled treba da sadrži bitne podatke koji se mogu koristiti za utvrđivanje realne visine naknade za nemogućnost korišćenja vozila. Jedan primer iz prakse dat je za autobus koji je korišćen za prevoz putnika u vanlinijskom saobraćaju (slobodna vožnja).

Tabela br.4 - Tabelarni pregled rada autobusa u periodu od 02.06.-27.07.06.g.

R.br.	Datum	Put.nalog br.	Relacija	Km	D2 (Lit)	J.C. CSD/km	Realizacija u CSD a u CSD 8 (5x7)
1	2	3	4	5	6	7	8 (5x7)
1.	02.06.06.	5268	Mol-B.P.Selo- Senta-Čoka i nazad	135	49	70	9.450,00
2.	03.06.06.	118468	Mol-Palić-Budimpešta i nazad	578	208	70	40.460,00
27.	26.07.06.	57302	Mol-Bečej-Morahalom i nazad	237	85	70	16.509,00
28.	27.07.06.	57306	Mol-SU-Morahalom – saob. nezgoda	00	00	70	00
Svega:				7046	2540		495.489,00

Iz navedenog primera utvrđeno je stvarno stanje i to:

Tabela br. 5- Rezultati analize realizacije

Za period 02.06-27.07.06.g. ostvareno je kalendarski, odnosno	AD	55
Ostvareno autodana rada u navedenom periodu od	ADr	28
Koeficijent iskorišćenja autobusa ostvaren od (28/55)	Ki	0,51
Ostvarena kilometraža po 1 ADr (7046 : 28)	km/ADr	251,64
Ostvarena prodajna cena po 1 ADr (495.489,00 : 28)	CSD/ ADr	17.696,04
Odnosno(17.696,04 : 81,5 -kurs. Lista 156 od 18.08.2006)	EUR/ADr	217,13

Zaključak: Ostvarena prodajna cena po 1 ADr je manja za 10% od važećeg cenovnika (Tabele br.2) za autobuse što znači da je radio oko cene koštanja i znači da nema dobiti.

3.2.5. Utvrđivanje vremena nekorisćenja predmetnog vozila

Vreme neplaniranog stajanja vozila se utvrđuje na osnovu izgubljenih kalendarskih dana računato od dana početka nemogućnosti korišćenja vozila do ponovnog uspostavljanja pređašnjeg stanja, odnosno redovnog korišćenja. Ovo vreme se računa kada je stajanje vozila duže od 24 časa i svaki sledeći dan koji prelazi 12 časova zaokružuje se na jedan

dan i naziva se autodan i označava sa (AD). Za obračun naknade merodavni su auto-dani rada (Adr) koji se utvrđuju na osnovu stepena iskorišćenja posmatranog vozila, prema sledećem obrascu:

$ADr = AD \times Ki$ gde skraćenice imaju značenje:

ADr - izgubljeni autodani rada vozila, odnosno nemogućnost korišćenja koji služe za obračun visine naknade i

AD - kalendariski autodani vozila računato od dana nezgode ili oduzimanja vozila do ponovnog puštanja u pogon.

Ki - koeficijent iskorišćenja vozila = $(Kti \times Kiv)$

Kti – koeficijent tehničke ispravnosti koji zavisi od starosti vozila, kvaliteta redovnog održavanja, snabdevenosti rezervnim delovima na tržištu, kvaliteta samog vozila i uslova eksploatacije i

Kiv -koeficijent iskorišćenja ispravnih vozila koji zavisi od ponude i tražnje za transportnim uslugama, organizacionim sposobnostima vlasnika vozila, vremenskim prilikama i dr.

Orijentacioni podaci za Ki se utvrđuju analizom poslovanja preduzeća i u proseku se kreće:

- za teretni saob. 0,63- 0,67
- za putnički saob. 0,71-0,73

3.2.6. Utvrđivanje cene usluge korišćenja vozila

Cene usluga za prevoz putnika, robe, taksi usluge, prevoz vozila, obuku vozača i druge registrovane delatnosti je određena na tržištu. Međutim svaki vlasnik vozila namenjenog komercijalnoj upotrebi bi trebao da formira svoju kalkulaciju cene (koštanja, prodaje) usluge. Kalkulacija se sačinjava na osnovu važećih normativa i tekućih cena na tržištu:

Radi sagledavanja strukture fiksnih i varijabilnih troškova i dobiti daje se primer takve kalkulacije za autobus iz prakse:

Tabela br.6 - Opšti podaci:

1. Nabavna cena novog autobusa.	EUR	184.615
2. Normativ potrošnje goriva	Lit/100 km	30,00
3. Godišnja planirana kilometraža	Km	96.000
4. Stepen iskorišćenja autobusa $Ki (0,85 \times 0,95)$		0,8075
5. Broj autodana u radu mesečno/godišnje (ADr)	Adr	24/295
5. Vek trajanja autoguma	Km	80.000

Tabela br.7 - Elementi obračuna troškova u EUR:

R.br.	Opis troškova	EUR/godišnje	Učešće %
1.	Troškovi goriva (28.800 l)	22.153,85	15,75
2.	Troškovi maziva 5% od troškova goriva	1.107,69	0,79
3.	Troškovi autoguma	3.840,00	2,10
4.	Troškovi održavanja 15% od cene autobusa	27.692,31	19,68

5.	Amortizacija 16% od cene autobusa	38.400,21	21,00
6.	Bilateralne dozvole i dr.	7.384,61	5,25
7.	Troškovi registracije i osiguranja	7.384,61	5,25
8.	Dnevnice vozača (2) + posada	9.846,00	7,00
9.	Zarada vozača (posade) bruto	11.076,00	7,87
10.	Porezi i doprinosi	9.230,77	6,56
11.	Ostali troškovi	6.153,85	4,37
12.	Dobit – fondovi	6.153,85	4,37
	Ukupan prihod autobusa za 1 god	140.676,92	100,00
13.	Prodajna cena jednog autodana rada (140.676,92 : 295)	EUR	477,17
14.	Cena koštanja 1 ADr (134.523,07 : 295)	EUR/ADr	456,01

Zaključak: Ovako utvrđene kalkulativne cene koštanja i prodaje usluge upoređuju se sa važećim cenovnikom usluge za ovu vrstu usluga (Tabela br. 1 i 2) kao i sa ostvarenom cenom na tržištu sa predmetnim vozilom (Tabela br.5). Ukoliko se uoče velika odstupanja, veštak mora izvršiti stručnu analizu i kontrolu kalkulacije.

3.7. Utvrđivanje visine naknade

Visina naknade za nekorišćenje vozila utvrđuje se na osnovu fiksnih troškova poslovanja i dobiti koje je mogao ostvariti da je vozilo koristio.

Visina naknade za nemogućnost korišćenja komercijalnih vozila utvrđuje se prema sledećem izrazu:

$$\text{Nnv} = \text{ADr} (\text{Ft} + \text{D}), \text{ gde je}$$

Nnv - naknada za nekorišćenje vozila u EUR

Adr - broj izgubljenih auto dana rada vozila zbog nekorišćenja, a isti se utvrđuju prema potrebnom vremenu za popravku (ako je opravdana), a inače se ograničava:

- Za totalne štete na putničkim automobilima, teretnim vozilima i autobusima najviše do 30 ADr
- Za popravke havarisanog vozila se ograničava najviše od 45 ADr.

Međutim, ovo ograničenje se ne odnosi za **oduzeta** vozila ili druge specijalne slučajeve odnosno sprečavanje njihove upotrebe i u tim slučajevima vreme se utvrđuje za ceo period uz uvažavanje korekcije kalendarskog vremena sa koeficijentima iskorišćenja vozila.

Ft - fiksni troškovi vozila koji se uzimaju iz kalkulacije

D - dobit po jednom ADr koja se mogla ostvariti da vozilo nije sprečeno u upotrebi a utvrđuje se na osnovu ostvarene prodajne cene usluge na tržištu umanjene za cenu koštanja iz kalkulacije (ukoliko je pouzdano utvrđena). Ukoliko ista nije pouzdano utvrđena ona se ne obračunava u naknadi.

Fiksni troškovi predstavljaju značajnu stavku u utvrđivanju visine naknade, proizilaze iz kalkulacije, a sastoje se iz: amortizacije, održavanja, registracije, garažiranja, zarade posade, kamate na angažovana sredstva i dr.

Način utvrđivanja najbitnijih fiksnih troškova je dat u nastavku:

3.7.1. Troškovi amortizacije (Tam)

Jednan od najznačajnijih fiksnih troškova i on se utvrđuje na osnovu sledećeg izraza:

$$\text{Tam} = (\text{Cnv} \times \text{Kpv} \times \text{Sam} / 100) : \text{Adr} - \text{godišnje}$$

Tam - troškovi amortizacije u EUR/ ADr

Cnv- cena novog vozila sa svim troškovima nabavke u EUR

Kpv - koeficijent iskorišćenja vrednosti vozila na koji se obračunava amortizacija koji se dobija kad se od cene novog vozila umanji vrednost ostatka (5-10%) te Kpv iznosi od 0,9-0,95

Sam - stopa amortizacije se utvrđuje na osnovu ekonomskog veka trajanja vozila a orijentacione vrednosti date su u sledećem pregledu:

Tabela br. 8 - Pregled ekonomskog veka trajanja nekih vozila sa godišnjom stopom amortizacije.

R.br.	Vrsta i namena vozila	Ekonomski vek vozila	Stopa amort. (Sam/god)	Broj: km ili MČ/ god.
1.	Putnički aut. za ličnu upotrebu	10.god.	10 %	od kategorije
2.	Putnički automobili za taxi i obuku	5.god.	20 %	-"
3.	Putnički automobili rent a car	4.god.	25 %	-"
4.	Teretna vozila	8.god.	12,5 %	20. – 90.000
5.	Autobusi za grad. i prig. saobraćaj	8.god.	12,5 %	60.000
6.	Autobusi za među.i turis. saobraćaj	10.god.	10 %	80.000
7.	Traktori u poljoprivredi	15.god.	6,7%	MČ 600
8.	Traktori u industriji i šumarstvu	8.god.	12,5 %	MČ 1.000

Napomena: ukoliko je vek predmetnog vozila veći od datog ekonomskog veka onda se stopa amortizacije može umanjiti za 50%.

3.7.2. Troškovi održavanja

Ovi troškovi u praksi se teško dokazuju za predmetno vozilo, međutim oni se mogu utvrditi na godišnjem nivou na osnovu ostvarenih rezultata poslovanja. Praktično je utvrđeno da oni orijentaciono iznose:

- kod autobusa u gradskom prevozu 7,2 % računato na ostvareni prihod
- kod ostalih autobusa 10,5% od ostvarenih prihoda
- kod teretnih vozila 9,2% od ostvarenih prihoda
- kod traktora u poljoprivredi 20% od amortizacije

3.7.3. Troškovi registracije vozila

Za vozila koja podležu redovnoj godišnjoj registraciji i obuhvataju troškove tehničkog pregleda, obaveznog i kasko osiguranja, drumarine, komunalne i druge nužne troškove koje je potrebno utvrditi po cenama na dan obračuna.

3.7.4. Zarada posade vozila - samo kod komercijalnih vozila

Zarada posade vozila (vozač i suvozač ili kondukter) obračunava se u slučajevima kada ta posada nije mogla da se razmesti na drugo vozilo iz rezerve i to saglasno važećim propisima i merodavnim zaradama koje se mogu dokazati putem zvanične evidencije.

3.7.5. Troškovi kamata, poreza i drugo.

Obračunavaju se samo ako postoje kod predmetnog vozila

4. ZAKLJUČAK

Može se konstatovati da sadašnje stanje po pitanju utvrđivanja visine naknade za nemogućnost korišćenja sopstvenog vozila koje služi za razne namene nije usaglašeno kako po pitanju metode obračuna tako ni po standardima izraza. Ovaj rad je pokušaj da se uvedu standardi i metodologija utvrđivanja visine naknade na osnovu čega će sudovi moći davati jasne i precizne zadatke veštacima, a ovi saglasno ovim pravilima struke i propisima utvrđivati visinu naknade stvarne materijalne štete za nemogućnosti korišćenja vozila.

Literatura

- [1] A D A C Unfallratgeber
- [2] Sanden, Danner, Koppersbusch : NUTZUGSAUSFALLENTSCHADIGUNG Pkw, Geländewagen, Transporter, Zweirader.
- [3] Jedinstveni kriterijumi za procenu šteta na vozilima Udruženja osiguravajućih organizacija Jugoslavije 1989. god.
- [4] Uputstvo ZOIL-a
- [5] Obračun ukupnog prihoda, utrošenih sredstava i fiksnih troškova za vozila u javnom saobraćaju sa područja Vojvodine kao i kalkulacije
- [6] Veliki finansijski priručnik, Privredni pregled 1975.