

# POVRNITEV PREMOŽENJSKE ŠKODE NA MOTORNIH VOZILIH

Damjan Možina, Pravna fakulteta, Univerza v Ljubljani

## 1. Uvod

Obligacijski zakonik<sup>1</sup> v členih 164–177 vsebuje nekaj pravil o povrnitvi premoženjske škode. V tem poglavju ne obravnava vprašanja *zakaj*, temveč v *kakšnem obsegu* se škoda povrne, s tem pa sta neločljivo povezani tudi vprašanji: *na kakšen način* se škoda povrne in *kaj* škoda sploh je. Ne gre torej za temelj, ampak za vsebino odškodninske obveznosti. Skupaj s povrnitvijo nepremoženjske škode lahko to področje imenujemo *škodno pravo*. Premoženjska škoda lahko nastane na različne načine. Poseben sklop vprašanj nastaja v zvezi s premoženjsko škodo zaradi *uničenja ali poškodovanja stvari*. Praktično daleč najpomembnejša skupina primerov povrnitve premoženjske škode so poškodbe oz. uničenje motornih vozil zaradi prometnih nesreč.

Uvodoma ni odveč spomniti na dve značilnosti, pomembni za razumevanje povrnitve avtomobilskih škod. Prva je, da so dandanes škode iz tako rekoč vseh vrst nesreč pokrite z različnimi oblikami kolektivnih sistemov za poravnavanje škod, npr. z obveznim zdravstvenim in invalidskim zavarovanjem. Za avtomobilsko škodo je posebej relevantno obvezno zavarovanje avtomobilske odgovornosti. ZOZP<sup>2</sup> določa, da se oškodovanci (tretje osebe)<sup>3</sup> lahko namesto na povzročitelja škode z zahtevkom obrnejo tudi neposredno na zavarovalnico, ki odgovarja v mejah odgovornosti povzročitelja, do višine zavarovalne vsote.<sup>4</sup> V nekaterih primerih (npr. vožnja brez voznškega dovoljenja, pod vplivom alkohola, pobeg s kraja nesreče itd.)<sup>5</sup> lahko zavarovalnica izplačano odškodnino nato regresno izterja od zavarovanca.<sup>6</sup> Škoda se poravnava iz škodnega sklada, v katerega prispevajo vsi imetniki motornih vozil s plačilom zavarovalnih premij. Večji del škode se povrne v postopkih pred zavarovalnico, le izjemoma sporni primeri pridejo na sodišča. Vendar pa so sodne odločbe ključnega pomena za zavarovalno prakso, kajti osnova za odgovornost zavarovalnice (v mejah zavarovalne vsote) so vendarle civilnopravna pravila povrnitve škode. Drugačna pravila seveda veljajo za kasko zavarovanje, ki ne temelji na zakonu, ampak na pogodbi med zavarovalnico in zavarovancem. Naslednja značilnost, pomembna za razumevanje načel povrnitve premoženjske škode na avtomobilih, je, da je za razliko od trgov številnih drugih dobrin trg rabljenih avtomobilov tako dobro razvit, da je praviloma mogoče najti enako oz. vsaj podobno vozilo, kot ga je imel oškodovanec pred nesrečo.

## 2. Tehnična totalna škoda

Če je vozilo v nesreči tako poškodovano, da popravilo tehnično ni mogoče, govorimo o t.i. tehnični totalni škodi.<sup>7</sup> Oškodovanec je upravičen do odškodnine v višini tržne vrednosti vozila pred nesrečo (kompenzacija). Ker popravilo ni mogoče, oškodovanec seveda ne more zahtevati povrnitve škode v obsegu stroškov, potrebnih za popravilo. Odškodnina naj oškodovancu omogoči, da si na trgu kupi drugo vozilo v enakem stanju kot je bilo njegovo vozilo pred nesrečo.<sup>8</sup> Zato mora biti obseg odškodnine tak, da omogoča oškodovancu nakup enakovrednega rabljenega vozila pri prodajalcu, ki nudi tudi ustrezno jamstvo za napake oz. garancijo.<sup>9</sup> Oškodovanec se lahko obrne na podjetje, ki se ukvarja s prodajo avtomobilov in (kogentno) odgovarja za stvarne napake. Tako mu ni treba nositi tveganja, povezanega z nakupom od fizične osebe. V praksi se za ugotavljanje

<sup>1</sup> Obligacijski zakonik (OZ), Ur. l. RS, št. 83/2001, 32/2004, 28/2006.

<sup>2</sup> Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu (ZOZP), Ur. l. RS, št. 70/1994, 29/1996, 67/2002, 13/2005, 30/2006, 114/2006, 52/2007, 40/2012.

<sup>3</sup> T.j. razen voznika avtomobila in lastnika avtomobila (slednjega za škodo na stvarih).

<sup>4</sup> Minimalna zavarovalna vsota za smrt oziroma poškodbo ali okvaro zdravja, ne glede na število oškodovancev iz posameznega škodnega dogodka, znaša 5 mio EUR, za premoženjsko škodo pa 1 mio EUR. Glej čl. 19. ZOZP.

<sup>5</sup> Z izjemo primera naklepne povzročitve škode, je regres omejen na 12.000€.

<sup>6</sup> Glej čl. 7, 15, 19, in 20 ZOZP.

<sup>7</sup> Glej npr. VS, sodba II Ips 417/98 z dne 8.7.1999.

<sup>8</sup> Pravno mnenje, občna seja VS z dne 24. In 25. 6. 1986 ter sodba iz prejšnje op.

<sup>9</sup> V primeru avtomobilov za osebno uporabo lahko merilo predstavlja enoletni jamčevalni rok za rabljeno blago iz čl. 37b ZVPot.

vrednosti motornih vozil različnih znamk, letnikov izdelave, opreme in drugih značilnosti uporabljajo tabele, kakršne so denimo tabele Eurotax.

Če ima razbitina (ostanki vozila) še kakšno vrednost, se ta vrednost, če razbitina ostane pri oškodovancu, odšteje od odškodnine, sicer – če jo prevzame zavarovalnica – pa ne. Ali bo obdržal razbitino, seveda odloča oškodovanec. Ali oškodovanec potem v resnici kupi enakovredno vozilo, drugačno vozilo, ali znesek uporabi za kaj drugega, na obstoj odškodninskega zahtevka ne vpliva. Oškodovanec ima pravico do razpolaganja z zneskom, ki ga dobi kot odškodnino, tako kot s svojim siceršnjim premoženjem.

### 3. Ekonomska totalna škoda

Izraz »ekonomska totalna škoda« se nanaša na razmeroma pogosto situacijo v praksi, ko je popravilo vozila (restitucija) sicer tehnično mogoče, ampak bi povzročilo bistveno višje stroške od vrednosti vozila pred poškodbo. Do tega razmeroma pogosto prihaja pri poškodbah starejših vozil, katerih tržna vrednost je že precej padla, cena rezervnih delov in serviserjevega dela pa jo lahko hitro doseže in preseže. Zastavlja se vprašanje, ali in do katere meje je primerno povzročitelju škode oz. zavarovalnici, pri kateri ima ta sklenjeno obvezno zavarovanje, naložiti takšno vzpostavitev prejšnjega stanja (odškodnino v višini restitucije). Potrebno je tehtanje interesov.

Z vidika oškodovanca lahko praviloma le popravilo (t.j. naravna restitucija) zavaruje njegov celovit interes glede vozila, t.j. da še naprej uporablja *svoje* vozilo. Popravilo tega je najbližje vzpostavitvi stanja, ki bi obstajalo brez nesreče (popolne odškodnine). Kot pravi nemško Vrhovno sodišče (BGH): znesek, ki omogoča nakup drugega enakovrednega vozila, za oškodovanca ne more biti povsem enakovreden lastnemu vozilu; oškodovanec namreč svoje vozilo pozna in ve, kje in kako se je uporabljalo, kako je bilo vzdrževano, kakšne napake so se pojavile in kako so bile odpravljene.<sup>10</sup> Kupec rabljenega vozila večine teh okoliščin, ki dajejo vozilu individualen značaj, ne pozna. Da imajo te okoliščine za oškodovanca tudi premoženjsko vrednost, je mogoče soditi tudi po tem, da ima na trgu vozilo, ki ga prodaja prvi lastnik, praviloma višjo ceno.<sup>11</sup> V tem pa je mogoče videti tudi določeno nepremoženjsko komponento, kajti individualna ocena vrednosti, po naziranju v prometu, presega enakovrednost v zgolj premoženjskem, finančnem smislu.<sup>12</sup>

Na drugi strani pa je potrebno na razmerje med odškodnino na podlagi stroškov popravila ter odškodnino na podlagi vrednosti vozila tehtati tudi z vidika povzročitelja škode oz. odgovorne osebe. Z njunega vidika ni gospodarno, če se vozilo popravlja, stroški popravila pa presežejo vrednost vozila pred poškodbo. Odškodnina v višini slednje (kompenzacija) bi oškodovancu omogočila nakup enakovrednega vozila in ga s tem prav tako približala stanju, kot bi obstajalo brez škodnega dogodka (polna odškodnina). Kakršni koli višji stroški popravila se zdijo s tega vidika negospodarni.

Sodišča v nekaterih bližnjih državah priznavajo težo opisanemu interesu oškodovanca in mu omogočajo, da zahteva stroške popravila, tudi če presegajo vrednost vozila pred nesrečo.<sup>13</sup> V Nemčiji velja, da stroški popravila ne smejo biti nesorazmerni glede na vrednost vozila, sodna praksa pa priznava »dodatek za integriteto« v višini kar 30% vrednosti vozila, torej lahko stroški popravila znašajo do 130% vrednosti vozila. Šele, če presežejo to mejo, veljajo za nesorazmerne in gre za t.i. ekonomsko totalno škodo.<sup>14</sup> Škoda se tedaj ne obračuna na podlagi stroškov popravila, ampak prejme oškodovanec le vrednost, ki mu omogoča nakup enakovrednega avtomobila,

<sup>10</sup> Glej BGH, VI ZR 70/04 z dne 15.2.2005, 15. Februar 2005 – obj. v NJW 2005, str. 1108.

<sup>11</sup> Glej BGH, VI ZR 66/98 z dne 8.12.1998.

<sup>12</sup> Več: Oetker, MüKo BGB § 249, r. št. 331.

<sup>13</sup> O tem, t.i. »Integritätsinteresse«, kritično: Magnus, Anwaltskommentar BGB, § 249, r. št. 40.

<sup>14</sup> Glej Oetker, MüKo § Wagner/Kötz, Deliktsrecht, r. št. 664. Ob tem velja opozoriti, da BGH, za razliko od teorije, šteje, da zagotovitev enakovrednega vozila pomeni način vzpostavitve prejšnjega stanja. Vprašanje, do katere meje lahko oškodovanec zahteva povrnitev stroškov popravila, kdaj pa se mora zadovoljiti z možnostjo nakupa enakovrednega vozila, BGH tedaj ne rešuje po § 251(2) BGB (načelo sorazmernosti), ampak z uporabo splošnega načela izogibanja nepotrebnih stroškov vzpostavitve prejšnjega stanja (t.i. načelo gospodarnosti, glej sodbo z dne 15.10.1991, VI ZR 314/90 ter BGH, 15.02.2005 – VI ZR 70/04; VI ZR 172/04). Pri povsem novih vozilih (manj kot 1000 prevoženih km), ki so močno poškodovana, vendar stroški popravila ne dosegajo vrednosti vozila, BGH kljub temu oškodovancu priznava odškodnino v višini cene novega vozila, ki je višja od stroškov popravila (t.i. neprava totalna škoda, *Unechter Totalschaden*), glej BGH 09.06.2009 – VI ZR 110/08, obj. v. NJW 2009, 3022, BGH. Glej tudi Wellner, Typische Fallgestaltungen bei der Abrechnung von Kfz-Schäden, NJW 2012, str. 7, 9.

od nje pa se odšteje vrednost razbitine, če jo oškodovanec obdrži.<sup>15</sup> V tem smislu obseg škode »skoči nazaj« na 100% vrednosti, potrebne za nakup enakovrednega vozila.<sup>16</sup> V Avstriji meja smotrnosti (»*Tunlichkeit*«), pri kateri stroški popravila postanejo nesorazmerni, ni povsem fiksna. OGH meni, da stroški ne smejo »znatno« presegati vrednosti vozila pred nesrečo (t.i. »*Zeitwert*«), kar v praksi pomeni, da se dopušča preseganje v višini 10-15% te vrednosti.<sup>17</sup> V Švici se zahteva, da so stroški »v sprejemljivem sorazmerju« oz. da niso neprimerni glede na vrednost vozila pred nesrečo, sicer gre za ekonomsko totalno škodo.<sup>18</sup>

OZ ne določa meje višine stroškov popravila, do katere je še mogoče zahtevati vzpostavitev stanja, ki bi obstajalo brez nesreče (restitucija), naprej pa (le) odškodnino v višini vrednosti pred nesrečo.<sup>19</sup> Zakon restitucijskega zahtevka ne omejuje na vrednost stvari pred poškodbo. Iz čl. 164 (1) OZ je mogoče povzeti, da daje načelno prednost restituciji pred denarno odškodnino (kompenzacijo), iz čl. 164 (3) OZ pa izhaja, da ima sodišče pri določanju oblike povrnitve škode, torej glede razmerja med restitucijo in kompenzacijo, diskrecijsko pravico.

V sodni praksi pojem ekonomske totalne škode ni jasno izoblikovan. Iz odločb Vrhovnega sodišča je mogoče povzeti, da mora biti popravilo »stroškovno smotno«<sup>20</sup> oz. »gospodarno«.<sup>21</sup> Zdi se, da sodišča ključno vprašanje, do katere meje se priznajo stroški popravila, od kdaj naprej pa gre za totalno škodo, prepuščajo izvedencem, ne da bi se spuščala v vprašanje, na kakšen način ti pridejo do ocene, ali pa kar zavarovalnicam. Sodna praksa se je ukvarjala predvsem s problemom, kdaj je škoda nastala, in s tem povezanim vprašanjem teka zamudnih obresti oz. revalorizacije, t.j. ali je škoda nastala v trenutku, ko je bila znana denarna terjatev (ocena škode), odtlej pa so tekle zamudne obresti, ali pa sodišče oceni višino glede na cene ob izdaji sodne odločbe, kot to določa čl. 168 odst. 2 OZ.<sup>22</sup> V teoriji nekateri stojijo strogo na stališču, da stroški popravila ne smejo preseči vrednosti vozila pred nesrečo.<sup>23</sup> Kalebic meni, da bi bil, če bi se stroški popravila povrnili, kljub temu, da bi presegali vrednost v času pred nezgodo, oškodovanec v ugodnejšem premoženjskem položaju, kot če do škode ne bi prišlo, ker bi bilo njegovo premoženje povečano za vsoto stroškov nad vrednostjo vozila.<sup>24</sup> S to obrazložitvijo se ni mogoče strinjati, kajti tudi stroški popravila se odrazijo v premoženjskem položaju oškodovanca, poleg tega pa slednji – če s popravilom pride v položaj, kot je obstajal pred nesrečo – ni obogaten, saj ni mogoče reči, da ima več, kot je imel prej. Cigoj se načeloma strinja s stališčem, da vrednost vozila pred nesrečo predstavlja mejo, vendar dopušča, da je lahko popravilo smotno, tudi kadar so stroški popravila večji, če npr. takih stvari na tržišču ni mogoče dobiti,<sup>25</sup> kadar torej kompenzacija ne bi omogočila nabave nadomestne stvari.

Po moji oceni vrednost vozila pred nesrečo (kompenzacija) nikakor ni absolutna meja, do katere lahko seže povrnitev stroškov popravila (restitucija).<sup>26</sup> To izhaja tudi iz nekaterih sodnih odločb.<sup>27</sup> Slovensko pravo načeloma priznava oškodovančev interes integritete, t.j. iz lastninske pravice izhajajoč interes, da še naprej uporablja svojo stvar, t.j. da se stvar popravi, četudi stroški popravila presegajo vrednost stvari pred poškodbo. Iskanje in nakup

<sup>15</sup> Vsota pomeni t.i. Wiederbeschaffungsaufwand.

<sup>16</sup> Wagner/Kotz, Deliktsrecht, r. št. 664.

<sup>17</sup> Glej Reischauer, v Rummel, ABGB Kommentar, 3. Izd., § 1323, r. št. 9 (str. 178), z navedbami sodne prakse.

<sup>18</sup> Brehm, Berner Kommentar, art. 41 OR, r. št. 77c, str. 69. Glej tudi Nänni, Integritätsinteresse und Ersatz fiktiver Kosten, v: Vertrauen - Vertrag - Verantwortung, Festschrift für Hans Caspar von der Crone, Schulthess, Zürich 2007, S. 145 ff.

<sup>19</sup> Drugače za plovila določa čl. 706 Pomorskega zakonika (Ur.l. RS 26/2011, zadnja spr. 59/2011), po katerem lahko zavarovanec pri pogodbi o pomorskem zavarovanju zahteva zavarovalnino za »popolno izgubo« tudi, če izdatki za reševanje in stroški za popravilo, presegajo dogovorjeno ali dejansko vrednost zavarovanega predmeta. Položaj je povsem neprimerljiv z avtomobilsko škodo.

<sup>20</sup> VS sodba II Ips 612/1993 z dne 27.10. 1994.

<sup>21</sup> Tako posredno: VS sodba II Ip2 71/2002 z dne 16.5.2002. Glej npr. tudi VSL II Cp 3556/2010 z dne 2.2. 2011.

<sup>22</sup> Glej npr. VSC Cp 1170/2004 dne 24.11.2005. Sodišče se postavi na stališče, da je čl. 168 odst. 2 OZ (prej čl. 189 odst. 2 ZOR) želel predvsem zagotoviti oškodovancu realno odškodnino v pogojih inflacije. Sodišče izhaja iz tega, da obveznost povrnitve škode sicer zapade že v trenutku nastanka, da pa takrat praviloma še ni znan denarni znesek škode (t.i. »čista« denarna terjatev), od katerega bi lahko tekla zamudne obresti. Kdaj obveznost postane »čista« denarna obveznost, je dejansko vprašanje, odvisno od tega, kdaj je tožniku postala znana »realna« škoda.

<sup>23</sup> Tako npr.: N. Mrvić-Petrović, Z. Petrović, A. Filipović, Obvezno osiguranje od avtoodgovornosti i naknada štete, Beograd 2000, str. 144.

<sup>24</sup> Ivan Kaladić, Visina naknade štete u slučaju prodaje oštećenog motornog vozila kada popravak nije isplativ – komentar sudske odluke, Hrvatska pravna revija, 9/2006, str. 17.

<sup>25</sup> Cigoj, Veliki komentar oblig. razmerij, II. Knjiga, čl. 185 ZOR, str. 714.

<sup>26</sup> To izhaja tudi iz VSL, II Cp 4374/2010 z dne 9.3.2011.

<sup>27</sup> Glej VSL II Cp 312/1999 z dne 6.9.2000: »Zgolj dejstvo, da popravilo avtomobila zaradi njegove vrednosti ni ekonomsko upravičeno, še ne pomeni, da oškodovanec ni upravičen do povračila stroškov popravila. Če je bilo popravilo (po poprej predloženem predračunu zavarovalnici) opravljeno, pa zavarovalnica na predračun oz. višino stroškov ni negirala, oškodovancu ni mogoče očitati, da je kriv za večjo škodo, kot bi bila sicer«. V tem primeru je očitno sodišče poleg razmerja med stroški in vrednostjo očitno za merodajne štelu še na druge okoliščine. Glej tudi: VSL II Cp 4374/2010 z dne 9.3.2011.

primerljivega drugega rabljenega vozila za oškodovanca pomeni dodatno breme. Oškodovanec pozna svoje vozilo in ve, kako je skrbel zanj. Če mora kupiti drugo vozilo, so mu te okoliščine neznane in predstavljajo zanj določeno tveganje.

Fleksibilno merilo v obliki načela smotrnosti (gospodarnosti), ki mu sledi Vrhovno sodišče omogoča upoštevanje konkretnih okoliščin in iskanje pravične rešitve v smislu čim popolnejše povrnitve škode. Popravilo je lahko smotno (gospodarno), tudi če stroški vrednost vozila presežejo, če je to v funkciji varstva oškodovančeve pravice do popolne odškodnine. Kaj je gospodarno, odloči sodišče. Pri tem upošteva po eni strani, da ima oškodovanec povsem legitimni interes glede popravila vozila, ki ga pozna in vzdržuje, in da mu vsota, ki omogoča nakup enakovrednega vozila, vendarle ne nudi povsem enakovredne povrnitve škode, po drugi strani pa tudi položaj odgovorne osebe. Prav gotovo pa gre za ključno pravno vprašanje, ki ga sodišča ne bi smela prepuščati zavarovalnicam.

V primerjavo vrednosti vozila pred nesrečo in višine stroškov popravila se na strani stroškov popravila ne štejejo drugi, z nesrečo povezani stroški, denimo stroški vleke vozila s kraja nesreče, kajti vozilo bi bilo potrebno odvleči v vsakem primeru, t.j. če se vozilo popravlja ali ne.<sup>28</sup> Vendar tudi zanje velja načelo zmanjševanja škode. Enako mora veljati za stroške prevoza voznika in potnikov s kraja nesreče do doma.

Če se odškodnina obračuna po sistemu totalne škode, je treba vrednost razbitine, če oškodovanec izbere, da bo ostala pri njem, odšteti od odškodnine.

Oškodovanec se lahko kljub temu, da popravilo ne bi bilo gospodarno, odloči, da ga bo izvedel na svoje stroške. V tem primeru se vrednost razbitine odšteje od odškodnine v višini vrednosti vozila pred nesrečo.

Odločitev, ali se opravlja popravilo (in povrnejo stroški), ali pa gre za ekonomsko totalno škodo in se povrne vrednost vozila pred nesrečo, se opravi na podlagi ocene stroškov popravila ter ocene vrednosti. Ti dve oceni praviloma poda strokovnjak zavarovalnice, v primeru spora pa izvedenec (cenilec motornih vozil oz. cenilec škod na vozilih). Če so stroški popravila ocenjeni prenizko in popravilo na koncu stane več kot je znašala vrednost pred nesrečo, to ne more škoditi oškodovancu. Tako je Višje sodišče v Ljubljani – v primeru, ko so bili stroški popravila v nesreči poškodovanega vozila ocenjeni na 4.472 EUR, meja rentabilnosti popravila (t.j. totalna škoda) pa je bila na 5.000 EUR; kasneje, ko je bil avtomobil že na popravilu in razstavljen, pa se je izkazalo, da so dejanski stroški popravila višji in znašajo 6.756 EUR – utemeljeno prisodilo polno povrnitev stroškov, svojo odločitev pa oprlo na okoliščino, da je oškodovanec oceno napravil povsem primerno in strokovno, kot dober gospodar, zato za višje stroške ne odgovarja.<sup>29</sup> Tveganje, povezano s prognozo, torej nosi odgovorna oseba.<sup>30</sup>

Zavarovalna praksa v Sloveniji se lahko od opisanih načel povrnitve škode precej razlikuje. Razloge za to je bržkone iskati v tem, da se razmeroma malo oškodovancev odloča za dolgotrajne in negotove sodne postopke proti zavarovalnici, zato so pripravljeni sprejeti precej nižjo odškodnino od tiste, ki bi jo dobili na sodišču. Za zavarovalnice pa je ugodno, da mejo »totalne« škode postavijo nižje, npr. že na 60% vrednosti vozila, kar v bistvu pomeni, da vrednost razbitine pavšalno ocenijo na 40%.

Če se s popravilom škoda ne odpravi popolnoma, mora odgovorna oseba v skladu s čl. 164 (2) OZ za manjvrednost vozila plačati denarno odškodnino (kompenzacijo).

<sup>28</sup> glej Rauscher, v Rummel, Kommentar ABGB, § 1323, ABGB r. št. 9. Podobno: Mrvič-Petrovič, Z. Petrovič, A. Filipović, Obavežno osiguranje od avtoodgovornosti i naknada štete, Beograd 2000, str. 145.

<sup>29</sup> VSL II Cp 4374/2010 z dne 9.3.2011.

<sup>30</sup> Tako tudi v nemškem pravu, glej npr. BGH, VI ZR 314/90, z dne 15. oktobra 1991, obj. v BGHZ 115, 364.

#### 4. Povrnitev škode, če se ne izvede popravilo vozila

V primerih, ko se škoda obračuna po principu totalne škode, t.j. v višini vrednosti vozila pred nezgodo (z odbitkom vrednosti ostankov vozila, če jih oškodovanec prevzame), se seveda ne sprašujemo, kako oškodovanec porabi denarno odškodnino, namenjeno temu, da si priskrbi drugo enakovredno vozilo. To je njegova stvar.

Pogosto pa se utegne zgoditi, da oškodovanec popravila vozila, ki ni tako poškodovano, da bi šlo za ekonomsko totalno škodo, iz takšnega ali drugačnega razloga ne izvede ali vsaj ne na običajen način: lahko denimo izvede le najnujnejša popravila in vozilo (če je to v tehničnem smislu ustrezno) uporablja naprej ali pa popravilo namesto pri pooblaščenem servisu izvede pri (cenejšem) nepooblaščenem servisu oz. z neoriginalnimi nadomestnimi deli. Vozilo lahko tudi nepopravljeno proda naprej oz. da v račun pri nakupu novega vozila. Kadar oškodovanec uveljavlja povrnitev tako nastalih dejanskih stroškov popravila, za njihovo povrnitev (do meje smotrnosti) seveda ni nobenih ovir. Zastavlja pa se vprašanje, ali lahko svojo škodo obračuna na podlagi stroškov popravila tudi, če popravila ne izvede, ali pa je omejen na povrnitev v višini zmanjšanja vrednosti. Kalebić v hrvaški literaturi zagovarja slednje.<sup>31</sup> Ne more biti dvoma, da lahko oškodovanec razliko zaradi tržne manjvrednosti vozila, kot posledico poškodbe, zahteva v vsakem primeru, tudi če vozila ne popravi.<sup>32</sup>

Ostane pa vprašanje, ali lahko oškodovanec zahteva odškodnino v višini stroškov popravila, tudi če tega ne izvede. To bi pomenilo, da se škoda poravnava na podlagi ocene stroškov popravila oz. predračuna stroškov popravila.

Če je lahko takšna ocena oz. predračun podlaga za odločitev o tem, da se popravilo ne opravi (ekonomska totalna škoda), potem ni videti ovire, da ne bi bila ta ocena uporabna tudi za višino stroškov. Navsezadnje bi, če bi moral oškodovanec sam odpraviti škodo (oz. poskrbeti za popravilo) in terjati višino stroškov šele na podlagi računa, to pomenilo, da bi moral oškodovanec v večini primerov kreditirati odgovorno osebo (zavarovalnico), kar gotovo ne bi bilo v skladu z načelom popolne odškodnine.

Poleg tega lahko po slovenskem pravu oškodovanec s pravico do povrnitve škode prosto razpolaga. Izjeme določata čl. 176 OZ glede odškodnine za premoženjsko škodo zaradi smrti bližnjega ali telesne poškodbe oz. okvare zdravja, ki je določena v obliki rente ter čl. 184 OZ glede terjatev za povrnitev nepremoženjske škode. Povrnitev premoženjske škode zaradi uničenja ali poškodovanja stvari ne sodi med te izjeme. Zato ni razloga, da bi bila zaradi načina povrnitve škode omejena oškodovančeva pravica, da prosto razpolaga s svojimi dobrinami. Škoda namreč nastane v trenutku, ko je bila povzročena, in ne šele tedaj, ko je oškodovanec plačal račun za vzpostavitev prejšnjega stanja. Zakon jasno določa, da odškodninska obveznost zapade v trenutku nastanka škode (čl. 165 OZ). Tedaj je oškodovanec upravičen zahtevati povrnitev škode. Pri tem lahko izbira med restitucijskim zahtevkom (ali tako, da prejšnje stanje vzpostavlja dolжник ali pa – in ta oblika povsem prevladuje – da dolжник plača stroške vzpostavitve) ali kompenzacijskim odškodninskim zahtevkom (zmanjšanje premoženja). Če oškodovanec izbere plačilo stroškov popravila, lahko to plačilo zahteva, preden izvede popravilo. V nasprotnem primeru bi moral brezplačno kreditirati dolžnika, kar je v nasprotju z načelom popolne odškodnine.<sup>33</sup> Če lahko zahteva plačilo na podlagi predračuna oz. izvedenčeve ocene stroškov, potem ni nobenega razloga, da bi se pravni red ukvarjal z nadzorom tega, kako je denar porabil.

Seveda mora biti izračun stroškov objektiviziran, t.j. opravljen na podlagi tržnih cen rezervnih delov in delovnih ur (pooblaščenega) servisa, realen in razumen – ustrezati mora resničnim in razumno potrebnim stroškom. Izračun bo užival večje zaupanje, če ga bo izdelal izvedenec.

<sup>31</sup> Ivan Kaladić, Visina naknade štete u slučaju prodaje oštećenog motornog vozila kada popravak nije isplativ – komentar sudske odluke, Hrvatska pravna revija, 9/2006, str. 19.

<sup>32</sup> Glej VSL II Cp 194/2011 z dne 21.4.2011.

<sup>33</sup> Če lahko (v primeru konkretnega izračuna premoženjske škode) oškodovanec prejšnje stanje vzpostavi samo tako, da mora financirati založitev stroškov tako, da najame kredit, potem tudi stroški kredita predstavljajo škodo, ki jo je treba povrniti. Tako BGH, 17.05.1966 - VI ZR 252/64, obj. v NJW 1966, 1455. Podobno velja, če odgovorna oseba ne plača odškodnine, ko ta zapade oz. ko se začne zamuda (postavljen zahtev) ne le, da jo bremenijo zamudne obresti, ampak mora povrniti tudi morebitno višjo škodo (glej čl. 380 odst. 2 OZ).

Nobenega razloga ni, da bi bila oškodovana oseba na boljšem, če oškodovanec izvede popravilo ceneje ali pa sploh ne. Na ta način bi oškodovanec odgovorni osebi prihranil izdatke za odškodnino, do katere je sicer upravičen. Sam obstoj odškodninskega zahtevka pa ni odvisen od tega, ali in kako je oškodovanec popravil vozilo. Enako velja v primeru, ko se škoda obračuna na podlagi t.i. »totalke«.

Vrhovno sodišče o tem vprašanju še ni odločilo. Sodna praksa je glede priznavanja odškodnine na splošno zelo konservativna in praviloma dopušča zgolj konkretni obračun škode, t.j. na podlagi predložitve plačanega računa.<sup>34</sup> Iz nekaterih sodnih odločb pa vsaj posredno izhaja, da je abstraktna odškodnina (t.j. na podlagi ocene), vendarle mogoča.<sup>35</sup> Na splošno je mogoče reči, da je abstraktna povrnitev škode v slovenskem pravu priznana kategorija. Tako npr. čl. 504 OZ omogoča povrnitev škode na podlagi kritnega posla, potrebnega zaradi kršitve prodajne pogodbe, na podlagi tržne cene, ne glede na to, ali in kako je bil kritni posel izveden. Tudi v deliktne odškodninskem pravu se denimo premoženjska škoda v višini stroškov tuje pomoči in nege priznava tudi takrat, ko dejanski stroški (v smislu računa) niso nastali, pomoč pa je bila potrebna.<sup>36</sup> Poleg tega so tudi zakonske zamudne obresti oblika abstraktne odškodnine.

Če je z vidika oškodovanca za uveljavljanje pravice do odškodnine razumno potrebno izvedensko mnenje, potem mora odgovorna oseba povrniti tudi te stroške.<sup>37</sup> Izjemo bi lahko predstavljali primeri očitne bagatelne škode, ko bi lahko šteli, da stroški izvedenskega mnenja niso razumno potrebni.

V številnih evropskih državah, denimo na Nizozemskem, v Angliji, Nemčiji in Italiji,<sup>38</sup> se priznava odškodnina v višini stroškov popravila, tudi če se to ne izvede, kar se utemeljuje s tem, da v večini primerov stroški popravila ustrezno predstavljajo izgubo oškodovanca, ter da je slednji upravičen razpolagati z zneskom odškodnine in vozila tudi ni dolžan popraviti.<sup>39</sup> Nemško pravo omogoča povrnitev na podlagi t.i. fiktivnih stroškov popravila (*»fiktive Reparaturkosten«*) tudi v primeru, če oškodovanec vozilo nepopravljeno proda naprej in popravila tudi teoretično ne more več izvesti.<sup>40</sup> Osnovni argument je oškodovančeva pravica razpolaganja.<sup>41</sup> Pogoji povrnitve so odvisni od tega, koliko stroški znašajo glede na vrednost vozila pred nesrečo.<sup>42</sup> Nemška zakonodaja poleg tega določa, da lahko oškodovanec v okviru povrnitve škode na podlagi stroškov vzpostavitve prejšnjega stanja zahteva povrnitev davka na dodano vrednost le, če in koliko je davek dejansko zapadel.<sup>43</sup> Na Poljskem daje oškodovancu pravico izbire med dejansko izvedbo popravila ter vnaprejšnjim plačilom stroškov na podlagi simulacije, ne glede na to, ali je popravilo dejansko izvedeno, že zakon; slednji način v praksi prevladuje.<sup>44</sup> Enako rešitev pozna švicarsko pravo: oškodovanec ima pravico do povrnitve škode ne glede na to, ali je (možno in razumno) popravilo v resnici izvedeno, saj je kot lastnik stvari edini upravičen odločati, ali, kako in kdaj jo bo popravil. Odškodnina vključuje učinkovite izdatke, ki bi nastali v primeru popravila, vključno s prevozom do najbližje primerne servisne delavnice ter davkom na dodano vrednost, ki bi zapadel ob popravilu.<sup>45</sup>

<sup>34</sup> Glej npr. VSL I Cp 3853/2010 z dne 6.4.2011, tč. 14 ter VSL I Cp 130/2009 z dne 25.3.2009.

<sup>35</sup> Glej npr. VSL I Cp 4287/2008 z dne 22.4.2009 ter sodbo VSL I cp 956/2011 z dne 19.10.2011, v kateri sodišče navede, da je denarno odškodnino »sicer mogoče prisoditi tudi v primeru, ko oškodovanec popravila stvari še ni zagotovil« (tč. 4); glej tudi VSC Cp 634/2002 z dne 13.11.2001 (»Če je tožnik sam popravil avtomobil, to ne pomeni, da škode nima«).

<sup>36</sup> Glej VSL IICp 1519/2911 z dne 18.1.2012.

<sup>37</sup> VSL II Cp 194/2011 z dne 21.4.2011 (stroški izdelave izvedenskega mnenja v Nemčiji).

<sup>38</sup> Glej za Nizozemsko: Wissink/Van Boom, str. 123, za Anglijo: Rogers, str. 77, za Nemčijo: Magnus, str. 79, za Italijo: Busnelli/Comande, vse v primerjalnopravni študiji: Magnus (ur.), *Unification of tort law-Damages*, Kluwer law, The Hague, 2001.

<sup>39</sup> Prav tam.

<sup>40</sup> Glej BGH, VI ZR 41/74, z dne 23.03.1976, obj. v: NJW 1976, str. 1396.

<sup>41</sup> Oetker, *Münchener Kommentar zum BGB*, o, § 249, r. št. 367.

<sup>42</sup> Če so stroški nižji od vrednosti vozila brez nesreče, zmanjšane za vrednost ostankov avtomobila (t.i. *Wiederbeschaffungsaufwand*, totalna škoda), njihova povrnitev ni problematična, ker so stroški nižji od zneska, potrebnega za nakup enakovrednega vozila. Če so stroški višji, se priznajo pod pogojem, da je oškodovanec svoje vozilo uporabljal dalje, praviloma najmanj šest mesecev, in ga v ta namen delno popravil, tako da je varno. Sicer se povrne na »fiktiven« način le znesek totalne škode. Koliko pa stroški presegajo vrednost vozila pred nesrečo do meje 130%, se lahko stroški povrnejo le konkretno, t.j. popravilo mora biti izvedeno, poleg tega se zahteva, da oškodovanec vozilo uporablja naprej. Glej: Wellner, *Typische Fallgestaltungen bei der Abrechnung von Kfz-Schäden*, NJW 2012, str. 7, 13.

<sup>43</sup> Glej § 251 BGB. V praksi je posledica le-tega, da izvedenci znesek, potreben za popravilo, zmanjšajo za 16%. Glej Wagner/Kötz, *Deliktsrecht*, r. št. 670, str. 261.

<sup>44</sup> Glej § 363 Civilnega zakonika ter de Vries, *Schadensersatz bei Verkehrsunfällen in Polen-Teil 2*, WiRO 1/2013, str. 13.

<sup>45</sup> Brehm, v: *Berner Kommentar*, čl. 41 OR, r. št. 77d, str. 69.

Le avstrijsko pravo v primeru, ko popravilo ni izvedeno, oškodovancu priznava le zahtevek za znižanje vrednosti, kar se pojasnjuje s tem, da bi bil sicer oškodovanec zaradi škodnega dogodka obogaten.<sup>46</sup> Vendar pa tudi avstrijsko pravo priznava zahtevek na povrnitev stroškov popravila že na podlagi predračuna in ne šele, ko je predračun že plačan; predpostavka je, da obstaja resničen namen izvesti popravilo.<sup>47</sup>

## **5. Dodatek zaradi manjše tržne vrednosti**

Tudi če je v nesreči poškodovano vozilo popolnoma popravljeno, pa je lahko kljub njegovi tehnični brezhibnosti njegova tržna vrednost nižja od vrednosti enakega vozila, ki ni bilo udeleženo v prometni nesreči (»karambolirano vozilo«). Načelo totalne reparacije škode zato zahteva, da dobi oškodovanec povrnjeno tudi razliko zaradi tržne manjvrednosti.<sup>48</sup> Vprašanje, ki se ob tem zastavlja, je, ali naj bo oškodovanec do odškodnine zaradi tržne manjvrednosti upravičen le tedaj, ko vozilo kmalu proda in se torej tržna manjvrednost pokaže v nižji doseženi ceni, ali tudi tedaj, ko vozilo uporablja naprej. Menim, da je pravilnejše slednje stališče. Oškodovančevo premoženje je namreč zmanjšano, ne glede na to, ali se zmanjšanje realizira na trgu ali ne.

## **6. Odbitek zaradi nove stvari namesto stare**

Če so bili deli oškodovančevega avtomobila, zlasti tisti, ki jih je potrebno menjati, pred nesrečo že precej obrabljeni (npr. izpušna cev, gume), popravilo pa je mogoče edino na ta način, da se zamenjajo z novimi, se zastavlja vprašanje, ali je treba od odškodnine odšteti razliko, za katero je bil oškodovanec »obogaten«, ker je dobil nove dele. Na prvi pogled se zdi, da načelo *compensatio lucri cum damno* takšen odbitek zapoveduje. Po drugi strani pa je potrebno upoštevati tudi okoliščino, da do zamenjave stvari ni prišlo po oškodovančevi volji ampak zaradi nesreče, za katero odgovarja povzročitelj oz. odgovorna oseba. Takšen odbitek bi bil primeren le v zelo jasnih primerih. Če bi bil lahko oškodovanec izrabljene dele še naprej uporabljal in jih ne bi bil primoran v predvidljivem času zamenjati, namreč ne moremo govoriti o obogatitvi. Sodišče lahko oceno odbitka opravi na podlagi čl. 215 ZPP.

## **7. Odškodnina za začasno nemožnost uporabe vozila**

Načelo totalne reparacije zahteva popolno odpravo škodnih posledic. Zato je jasno, da lahko oškodovanec zahteva povrnitev škode tudi iz naslova, ker svojega vozila, dokler je to na popravilu oziroma dokler si ne zagotovi drugega vozila, ne more uporabljati. To velja tako za vozila, ki se uporabljajo gospodarsko, kot za tista, ki se uporabljajo zasebno.<sup>49</sup>

Oškodovanec lahko začasni izpad uporabe premosti z najemom enakovrednega vozila, povrnitev stroškov zanj pa lahko zahteva z odškodninskim zahtevkom. Škodo izkazuje z računom (konkretni obračun škode). V skladu z načelom *compensatio lucri cum damno* se od odškodnine odštejejo tisti izdatki, ki jih je oškodovanec prihranil, ker ni uporabljal svojega vozila.

Sodna praksa ni razvila meril o omejitvi trajanja najema.<sup>50</sup> Načeloma ima torej oškodovanec pravico uporabljati nadomestno vozilo, dokler njegovo vozilo ni popravljeno oz. ne dobi polne odškodnine, da si lahko zagotovi novo vozilo.<sup>51</sup> Tu bi veljalo upoštevati tudi oškodovančevo dolžnost zmanjševanja škode. Če je svoj avto uporabljal razmeroma malo (npr. manj kot 20 km na dan), bi lahko bilo glede na okoliščine ceneje, če bi takrat, ko bi

<sup>46</sup> Reischauer, v: Rummel ABGB § 1323, r. št. 12, str. 190, z navedbami sodnih odločb.

<sup>47</sup> Glej npr. odločbo OGH v zadevi 4Ob2088/96d z dne 30.4.1996, obj. v: RdW 1997, 12.

<sup>48</sup> Tako tudi: Plavšak, v: Plavšak, Juhart, Vrenčur, Obligacijsko pravo – splošni del, GV Založba, Ljubljana 2009, str. 622.

<sup>49</sup> Tako Višje sodišče v Ljubljani, VSL II Cp 734/96 z dne 25.7.1996.

<sup>50</sup> Za nemško sodno prakso glej: Možina, Odškodnina za nemožnost uporabe stvari, zlasti motornih vozil, Pravni letopis 2010, str. 133.

<sup>51</sup> Da je neplačilo polne odškodnine lahko podlaga za odškodnino zaradi neuporabe glej: VSK I Cp 778/2006 z dne 7. 11. 2006, ter VSL Cp 2218/2009 14. 10. 2009.

potreboval prevoz, poklical taksi.<sup>52</sup> Seveda se tudi stroški javnega prevoza priznajo kot stroški premostitve izpada rabe.

V primerih gospodarskih vozil utegne načelo zmanjševanja škode od oškodovanca celo zahtevati, da z najemom nadomestnega vozila nadaljuje svojo dejavnost in tako prepreči večjo škodo.

Kadar pa oškodovanec na najame nadomestnega vozila in tudi ne more predložiti računa, so bila slovenska sodišča doslej precej zadržana. V literaturi prevladuje mnenje, da bi veljalo priznati abstraktno odškodnino za nemožnost uporabe.<sup>53</sup> Tudi v takem primeru namreč nastane premoženjska škoda, saj je možnost uporabe (*ius utendi*) bistven element lastninske pravice.<sup>54</sup> Dodaten argument je t.i. premija za varčnost: če ima oškodovanec na izbiro, ali najame nadomestno izbiro ali ne, pri čemer se stroški najema prenesejo na zavarovalno skupnost, bi ga veljalo s priznanjem abstraktne odškodnine (v bistveno nižjem znesku, npr. 30% od cene najema) spodbuditi, da izbere tisto rešitev, ki je s sistemskega vidika cenejša. Poleg tega abstraktno odškodnino zaradi nemožnosti uporabe stvari zakon v nekaterih primerih izrecno priznava.<sup>55</sup> V sodni praksi najdemo posamezne odločbe, ki abstraktno odškodnino za nemožnost uporabe posredno ali kot *obiter dictum* priznavajo,<sup>56</sup> vendar pa o ustaljeni sodni praksi še ne moremo govoriti. Zato ni presenečenje, da tudi zavarovalnice takšnih zahtevkov še ne priznavajo.

Ko bo takšna odškodnina priznana, se bo zastavilo tudi vprašanje določanja njenega obsega. Bržkone najbolj praktična možnost je uporaba tabel, ki določajo dnevne zneske v odstotku vrednosti najema enakovrednega vozila.<sup>57</sup> Vsekakor se je treba strinjati z Vrhovnim sodiščem, ki pravi, da težave ugotavljanja obsega odškodnine ne smejo biti razlog za njeno zavrnitev.<sup>58</sup> Sodišče lahko pri določanju odškodnine uporabi tudi čl. 216 ZPP.

---

<sup>52</sup> Tako npr. velja v nemškem pravu, glej Heinrichs, v: Palandt BGB, 66. izd. (2007), § 249, rš. 32, str. 294. Za vprašanje, ali lahko tudi vrednost vozila pred nesrečo predstavlja mejo priznanih stroškov najema, glej: Možina, Odškodnina za nemožnost uporabe stvari, zlasti motornih vozil, Pravni letopis 2010, str. 134.

<sup>53</sup> Glej Jovanovič/Toplak, Odškodnina za nemožnost uporabe stvari in nadomestno vozilo, Podjetje in delo 2/2011, str. 321; Zobec, Neuporaba osebnega avtomobila kot navadna škoda, Pravosodni bilten, 3-4/1996, str. 5; Možina, Odškodnina za nemožnost uporabe stvari, zlasti motornih vozil, Pravni letopis 2010, str. 129.

<sup>54</sup> Za druge argumente glej: Možina, Odškodnina za nemožnost uporabe stvari, zlasti motornih vozil, Pravni letopis 2010, str. 129.

<sup>55</sup> Glej čl. 482 (2) OZ ter čl. 20 ZVPot.

<sup>56</sup> Vrhovno sodišče je v sodni zadevi II Ips 921/94 z dne 20.3.1996 zapisalo, da ima lahko »določeno škodo tudi, kdor zaradi nedopustnega ravnanja tretjega ne more uporabljati svojega stanovanja, pa čeprav spi na prostem«.

<sup>57</sup> Od leta 1966 dalje tako sodišča kot zavarovalnice uporabljajo tabele, ki jih objavljajo Sanden, Danner in (od 1987) Küppersbuisch. BGH je večkrat izrecno poudarilo njihov pomen. Objavlja jih revija NJW v letu. Glej npr. NJW-Beil. 2012, 1. Zv.

<sup>58</sup> VS II Ips 714/2006 z dne 19.2.2009. Šlo je za vprašanje višine škode zaradi neuporabe stanovanja. Tožnica je kot osnovo predlagala tržno najemnino za enakovredno stanovanje, sodišče pa je tak način sprejelo. Glej tudi: Jovanovič/Toplak, Odškodnina za nemožnost uporabe stvari in nadomestno vozilo, Podjetje in delo 2/2011, str. 321.