

Izvirni znanstveni članek
UDK 347.513:347.764(497.4)

Povrnitev premoženjske škode na motornih vozilih

DR. DAMJAN MOŽINA,
izredni profesor na Pravni fakulteti
Univerze v Ljubljani

1. Uvod

Obligacijski zakonik¹ v členih 164 do 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*. Daleč najpomembnejša skupina primerov povrnitve premoženjske škode so poškodbe oziroma 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 zavarovanj. Za avtomobilsko škodo je posebej relevantno obvezno zavarovanje avtomobilske odgovornosti. ZOZP² določa, da se oškodovanci lahko namesto na povzročitelja škode z zahtevkom obrnejo neposredno na zavarovalnico, ki odgovarja v mejah odgovornosti povzročitelja, do višine zavarovalne vsote.³ V nekaterih primerih (voznja brez vozniškega dovoljenja, pod vplivom alkohola, pobeg s kraja nesreče, namerna povzročitev škode)⁴ lahko za-

¹ Obligacijski zakonik (OZ), Uradni list RS, št. 83/2001, 32/2004, 28/2006.

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

³ 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.

⁴ Z izjemo primera naklepne povzročitve škode je regres omejen na 12.000 EUR.

varovalnica povrnitev izplačane odškodnine nato izterja od zavarovanca.⁵ 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 temelji na pogodbi med zavarovalnico in zavarovancem. Naslednja značilnost, pomembna za razumevanje načel povrnitve premoženjske škode na avtomobilih, je, da je drugače od trgov številnih drugih dobrin trg rabljenih avtomobilov tako dobro razvit, da ima oškodovanec praviloma možnost nakupa vozila, primerljivega tistemu, ki ga je imel pred nesrečo (tip, letnik, oprema vozila ipd.).

2. Tehnična totalna škoda

Če je vozilo v nesreči tako močno poškodovano, da ga iz tehničnih razlogov ni več mogoče popraviti, govorimo o t. i. tehnični totalni škodi.⁶ Ker popravilo ni mogoče, oškodovanec seveda ne more zahtevati povrnitve škode v obliki povrnitve stroškov, potrebnih za popravilo. Oškodovanec je namesto tega upravičen do odškodnine v višini tržne vrednosti vozila pred nesrečo (kompenzacija). Odškodnina mora oškodovancu omogočiti, da si na trgu kupi drugo vozilo v enakem stanju, kot je bilo njegovo vozilo pred nesrečo.⁷ Zato mora obseg odškodnine omogočati oškodovancu nakup enakovrednega rabljenega vozila. Pri tem ne bi smela biti merodajna zgolj najnižja cena, ki jo je mogoče doseči na trgu, ampak je treba upoštevati tudi druge okoliščine. Tako ima npr. oškodovanec (kupec) interes, da avto kupi pri resnem prodajalcu (podjetju), ki med drugim nudi tudi ustrezno jamstvo za napake oziroma garancijo;⁸ oškodovancu ni treba nositi tveganja, povezanega z nakupom od fizične osebe. V praksi se za ugotavljanje 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 za prejeti znesek v resnici kupi enakovredno vozilo, drugačno vozilo, ali denar uporabi za kaj drugega, na obstoj odškodninskega zahtevka ne vpliva. Oškodovanec

⁵ Glej čl. 7, 15, 19 in 20 ZOZP.

⁶ Glej npr. VS, sodba II Ips 417/98 z dne 8. 7. 1999.

⁷ Pravno mnenje, občna seja VS z dne 24. in 25. 6. 1986 ter sodba iz prejšnje opombe.

⁸ Glej čl. 37b ZVPot, ki predpisuje enoletno jamstvo za stvarne napake glede avtomobilov za osebno uporabo.

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 (vrnitev v prejšnje stanje v naravi, restitucija) sicer tehnično mogoče, ampak bi povzročilo bistveno višje stroške od vrednosti vozila pred poškodbo. Do tega 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 oziroma zavarovalnici, pri kateri ima ta sklenjeno obvezno zavarovanje, naložiti takšno vzpostavitev prejšnjega stanja (odškodnino v višini restitucije).

Potrebno je tehtanje interesov strank. Z vidika oškodovanca lahko praviloma le popravilo (tj. naravna restitucija) zavaruje njegov celovit interes glede vozila, tj. da še naprej uporablja *svoje* vozilo. Popravilo 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 ga je uporabljal, kako je bilo vzdrževano, kakšne napake so se pojavile in kako so bile odpravljene.⁹ 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, višjo ceno od vozil, ki jih prodajajo nadaljnji lastniki.¹⁰ V tem pa je mogoče videti tudi določeno nepremoženjsko komponento, kajti individualna ocena vrednosti, upoštevajoč mnenje v pravnem prometu, presega enakovrednost v zgolj premoženjskem, finančnem smislu.¹¹

Na drugi strani pa je treba na razmerje med odškodnino na podlagi stroškov popravila ter odškodnino na podlagi vrednosti vozila gledati tudi z vidika povzročitelja škode oziroma odgovorne osebe. Z njegovega zornega kota se ne zdi gospodarno, če se vozilo popravlja in bi stroški popravila presegli 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). Takšno odškodnino bi oškodovanec prejel tudi v primeru, ko bi bilo vozilo tako močno poškodovano, da

⁹ Glej BGH, VI ZR 70/04 z dne 15. 2. 2005 – obj. v NJW 2005, str. 1108.

¹⁰ Glej BGH, VI ZR 66/98 z dne 8. 12. 1998.

¹¹ Več Oetker, Münchener Kommentar zum BGB, 6. izd., 2012, § 249, r. št. 331.

popravilo tehnično ne bi bilo mogoče. Kakršni koli višji stroški popravila se zdijo s tega vidika negospodarni.

Sodišča v nekaterih državah priznavajo težo zgoraj opisanemu interesu oškodovanca in mu omogočajo povrnitev škode v višini stroškov popravila, tudi če ti presegajo vrednost vozila pred nesrečo.¹² V Nemčiji velja, da stroški popravila ne smejo biti nesorazmerni glede na vrednost vozila, sodna praksa pa priznava »dodatek za integriteto« v višini 30 % vrednosti vozila, torej lahko stroški popravila znašajo do 130 % vrednosti vozila pred nesrečo šele če presežejo to mejo, veljajo stroški za nesorazmerne in gre za t. i. ekonomsko totalno škodo.¹³ Škoda se tedaj ne obračuna na podlagi stroškov popravila, ampak prejme oškodovanec le vrednost, ki mu omogoča nakup enakovrednega avtomobila, od nje pa se odšteje vrednost razbitine, če jo oškodovanec obdrži.¹⁴ V tem smislu obseg odškodnine »skoči nazaj« na 100 % vrednosti, potrebne za nakup enakovrednega vozila.¹⁵ 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 do 15 % te vrednosti.¹⁶ V Švici se zahteva, da so stroški »v sprejemljivem sorazmerju« oziroma da niso neprimerni glede na vrednost vozila pred nesrečo, sicer gre za ekonomsko totalno škodo.¹⁷

V slovenskem pravu 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

¹² O tem, t. i. »Integritätsinteresse«, kritično: Magnus, v: Dauner-Lieb et al. (ur.), *Anwaltkommentar BGB, Deutscher Anwaltverlag*, 2005, § 249, r. št. 40.

¹³ Glej Oetker, "Münchener Kommentar zum BGB, 6. izd., 2012, § 251, r. št. 40 in nasl.; Wagner, Kötz, *Deliktsrecht, Luchterhand*, 2006, r. št. 664, str. 258. Ob tem velja opozoriti, da BGH, drugače 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. 2. 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 dosega 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 Total Schaden*), glej BGH 9. 6. 2009 – VI ZR 110/08, obj. v NJW 2009, str. 3022. Glej tudi Wellner, *Typische Fallgestaltungen bei der Abrechnung von Kfz-Schäden*, NJW 2012, str. 7 in 9.

¹⁴ Vsota pomeni t. i. *Wiederbeschaffungsaufwand*.

¹⁵ Wagner, Kötz, *Deliktsrecht, Luchterhand*, 2006, r. št. 664, str. 258.

¹⁶ Glej Reischauer, v: Rummel (ur.), *ABGB Kommentar*, 3. izd., 2002, § 1323, r. št. 9, str. 178, z navedbami sodne prakse.

¹⁷ Brehm, *Berner Kommentar*, 2013, čl. 41 OR, r. št. 77c, str. 69. Glej tudi Nänni, *Integritätsinteresse und Ersatz fiktiver Kosten*, *Festschrift für Hans Caspar von der Crone, Schulthess, Zürich*, 2007, str. 145 in nasl.

v višini vrednosti pred nesrečo (kompensacija).¹⁸ Zakon restitucijskega zahtevka ne omejuje na vrednost stvari pred poškodbo. Iz čl. 164 (1) OZ izhaja, da daje zakon načelno prednost restituciji pred denarno odškodnino, iz čl. 164 (3) OZ pa lahko sklepamo, da ima sodišče pri določanju oblike povrnitve škode, torej glede razmerja med restitucijo in kompensacijo, precejšnje diskrecijsko pravico.

V slovenski sodni praksi pojem ekonomske totalne škode ni jasno izoblikovan. Iz odločb Vrhovnega sodišča je mogoče povzeti, da mora biti popravilo »stroškovno smotrno«¹⁹ oziroma »gospodarno«.²⁰ Zdi se, da sodišča ključno vprašanje, do katere meje se priznajo stroški popravila, od kdaj naprej pa gre za totalno škodo, prepuščajo izvedencem ali celo zavarovalnicam, ne da bi se spuščala v ugotavljanje, na kakšen način ti pridejo do ocene. Sodna praksa se je ukvarjala predvsem s problemom, kdaj je škoda nastala, in s tem povezanim vprašanjem teka zamudnih obresti oziroma revalorizacije, tj. 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 (2) OZ.²¹ V teoriji nekateri zagovarjajo stališče, da stroški popravila ne smejo preseči vrednosti vozila pred nesrečo.²² V hrvaškem pravu Kalebić 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.²³ 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 – nima več, kot je imel prej. Cigoj se načeloma strinja s stališčem, da vrednost vozila pred nesrečo predstavlja mejo, vendar dopušča, da je

¹⁸ Drugače za plovila določa čl. 706 Pomorskega zakonika (Uradni list RS, št. 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.

¹⁹ VS sodba II Ips 612/1993 z dne 27. 10. 1994.

²⁰ 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.

²¹ Glej npr. VSC Cp 1170/2004 dne 24. 11. 2005. Sodišče zavzame stališče, da je čl. 168 (2) OZ (prej čl. 189 (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 tekle zamudne obresti. Kdaj obveznost postane »čista« denarna obveznost, je dejansko vprašanje, odvisno od tega, kdaj je tožniku postala znana »realna« škoda.

²² Tako npr. Mrvić-Petrović, Petrović, Filipović, Obavezno osiguranje od avtoodgovornosti i naknada štete, Beograd 2000, str. 144.

²³ Kaladić, Visina naknade štete u slučaju prodaje oštećenog motornog vozila kada popravak nije isplativ – komentar sudske odluke, Hrvatska pravna revija, 9/2006, str. 17.

lahko popravilo smotrno, tudi kadar so stroški popravila višji, če npr. ustrezne stvari na tržišču ni mogoče dobiti in torej kompenzacija ne bi omogočila nabave nadomestne stvari.²⁴

Po mojem mnenju vrednost vozila pred nesrečo (kompenzacija) ni absolutna meja, do katere lahko seže povrnitev stroškov popravila (restitucija). To potrjujejo tudi nekatere sodne odločbe.²⁵ Slovensko pravo načeloma priznava oškodovančev interes integritete, tj. iz lastninske pravice izhajajoč interes oškodovanca, da še naprej uporablja svojo stvar, tj. da se stvar popravi, četudi stroški popravila presegajo vrednost stvari pred poškodbo. Iskanje in nakup 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, kot kaže, sledi tudi Vrhovno sodišče, omogoča upoštevanje konkretnih okoliščin in iskanje pravične rešitve v smislu čim popolnejše povrnitve škode. Popravilo je lahko smotrno (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 legitimen interes glede popravila svojega lastnega vozila, in da mu vsota, ki omogoča nakup enakovrednega vozila, vendarle ne omogoča aдекватne povrnitve škode, po drugi strani pa tudi položaj odgovorne osebe. Prav gotovo pa gre pri tem za ključno pravno vprašanje, na katerega morajo odgovoriti sodišča.

V primerjavo vrednosti vozila pred nesrečo in višine stroškov popravila se na strani stroškov popravila ne prištevajo drugi, z nesrečo povezani stroški, denimo stroški vleke vozila s kraja nesreče, kajti vozilo bi bilo treba odvléči v vsakem primeru, tj. če se vozilo popravlja ali ne.²⁶ 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 se oškodovanec odloči, da jo bo obdržal, odšteti od odškodnine.

²⁴ Cigoj, Veliki komentar obligacijskih razmerij, Uradni list, Ljubljana, 1984, čl. 185 ZOR, str. 714.

²⁵ 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 oziroma višino stroškov ni negirala, oškodovancu ni mogoče očitati, da je kriv za večjo škodo, kot bi bila sicer.« V tem primeru je sodišče poleg razmerja med stroški in vrednostjo očitno za odločilne štelo še na druge okoliščine. Glej tudi: VSL II Cp 4374/2010 z dne 9. 3. 2011.

²⁶ Glej Rauscher, v: Rummel (ur.), Kommentar ABGB, 2002, § 1323, r. št. 9. Podobno: Mrvič-Petrovič, Petrovič, Filipovič, Obavežno osiguranje od avtoodgovornosti i naknada štete, Beograd 2000, str. 145.

Oškodovanec se lahko kljub temu, da popravilo ne bi bilo gospodarno (in je torej presežena meja ekonomske totalne škode), odloči, da ga bo izvedel, a mora tedaj razliko stroškov (nad vrednostjo kompenzacije) nositi sam. Tudi v tem primeru se vrednost razbitine odšteje od odškodnine v višini vrednosti vozila pred nesrečo.

Odločitev, ali se bo vozilo popravilo ali pa gre za ekonomsko totalno škodo in se povrne vrednost vozila pred nesrečo, se opravi na podlagi ocene stroškov popravila ter ocene vrednosti vozila. Ti dve oceni praviloma poda strokovnjak zavarovalnice, v primeru spora pa sodišč oziroma izvedenec (cenilec motornih vozil oziroma cenilec škod na vozilih). Če so stroški popravila ocenjeni prenizko in popravilo na koncu v resnici stane več, kot je znašala vrednost vozila pred nesrečo, tega rizika ni primerno naložiti oškodovancu. Tako je Višje sodišče v Ljubljani odločilo v primeru, ko so bili stroški popravila v nesreči poškodovanega vozila ocenjeni na 4.472 EUR, meja »rentabilnosti« popravila (tj. ekonomska totalna škoda) pa na 5.000 EUR. Kasneje, ko je bil avtomobil med popravilom razstavljen, se je izkazalo, da so dejanski stroški popravila višji in znašajo 6.756 EUR. Sodišče je 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.²⁷ Tveganje, povezano s prognozo višine škode, torej nosi odgovorna oseba.²⁸

Zavarovalna praksa v Sloveniji se od opisanih načel povrnitve škode precej razlikuje. Razloge za to je bržkone iskati v okoliščini, da se razmeroma malo oškodovancev odloča za dolgotrajne in negotove sodne postopke proti zavarovalnicam, zato so pripravljene 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 %.²⁹

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

4. Povrnitev škode, če se ne izvede popravilo vozila

V primerih, ko se škoda obračuna po načelu totalne škode, tj. v višini vrednosti vozila pred nezgodo (z odbitkom vrednosti ostankov vozila, če jih oškodovanec prevzame), se seveda ne sprašujemo, kako oškodovanec porabi denarno odškodnino. To je njegova stvar.

Pogosto pa se zgodi, da oškodovanec popravila vozila, ki ni tako poškodovano, da bi šlo za ekonomsko totalno škodo, iz takšnega ali drugačnega razloga ne izvede oziroma ne izvede na

²⁷ VSL II Cp 4374/2010 z dne 9. 3. 2011.

²⁸ Tako tudi v nemškem pravu, glej npr. BGH, VI ZR 314/90, z dne 15. 10. 1991, obj. v BGHZ 115, 364.

²⁹ O zavarovalni praksi več Kamnikar, Odprava avtomobilske škode v zavarovalni praksi (v tem letopisu).

konvencionalen način: izvede denimo 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 oziroma z neoriginalnimi nadomestnimi deli. Vozilo lahko tudi nepopravljeno proda naprej oziroma mu ga vštejejo v račun pri nakupu novega vozila. Kadar oškodovanec zahteva 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 ocenjenih stroškov popravila tudi, če popravila sploh ne izvede, ali pa je tedaj omejen na povrnitev v višini zmanjšanja vrednosti. Kalebić v hrvaški literaturi zagovarja slednje.³⁰ Ne more biti dvoma, da lahko oškodovanec razliko zaradi tržne manjvrednosti vozila, kot posledico poškodbe, zahteva v vsakem primeru, tj. tudi če vozila ne popravi.³¹

Za povrnitev škode v višini ocenjenih stroškov popravila, tudi kadar se to ne izvede, govori več argumentov. Tudi v primerih ekonomske totalne škode je podlaga za primerjavo stroškov popravila in vrednosti vozila pred nezgodo ocena oziroma predračun stroškov. Ni videti ovire, da takšna ocena oziroma predračun ne bi bila uporabna tudi v tem primeru.

V vsakem primeru, tj. tudi če se popravilo izvede, bi morala odgovorna oseba povrniti škodo vnaprej, na podlagi ocene oziroma predračuna stroškov. Nasprotno stališče, da se stroški povrnejo na podlagi računa, bi namreč pomenilo, da bi moral oškodovanec brezplačno kreditirati odgovorno osebo (praviloma zavarovalnico), kar je v nasprotju z načelom popolne odškodnine.³² V praksi sicer prevladuje način, da pooblaščen servis, ki ga določi zavarovalnica, izvede popravilo, račun pa plača zavarovalnica.

Bistveno pa je, da lahko po slovenskem pravu oškodovanec s pravico do povrnitve škode prosto razpolaga. Izjeme določata čl. 176 OZ glede povrnitve premoženjske škode zaradi smrti bližnjega ali telesne poškodbe oziroma okvare zdravja, ki je določena v obliki rente, ter čl. 184 OZ glede povrnitve nepremoženjske škode. Povrnitev premoženjske škode zaradi uničenja ali poškodovanja stvari (avtomobila) ne spada med te izjeme. Zato ni razloga, da bi bila zaradi načina povrnitve škode omejena oškodovančeva pravica, da prosto razpolaga s svojimi dobrinami.

³⁰ Kaladić, Visina naknade štete u slučaju prodaje oštećenog motornog vozila kada popravak nije isplativ – komentar sudske odluke, Hrvatska pravna revija, 9/2006, str. 19.

³¹ Glej VSL II Cp 194/2011 z dne 21. 4. 2011.

³² 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. 5. 1966 – VI ZR 252/64, obj. v NJW 1966, str. 1455. Podobno velja, če odgovorna oseba ne plača odškodnine, ko ta zapade oziroma ko se začne zamuda (postavljen zahtevek), ne le, da jo bremenijo zamudne obresti, ampak mora povrniti tudi morebitno višjo škodo, glej čl. 380 (2) OZ.

Škoda ne nastane šele tedaj, ko je oškodovanec plačal račun za vzpostavitev prejšnjega stanja. Zakon določa, da odškodninska obveznost zapade v trenutku nastanka škode (čl. 165 OZ). V tem trenutku je oškodovanec upravičen zahtevati povrnitev škode. Pri tem lahko izbira med restitucijskim zahtevkom (ali tako, da prejšnje stanje vzpostavlja dolžnik sam ali pa – in ta oblika prevladuje – da dolžnik plača stroške vzpostavitve) in kompenzacijskim odškodninskim zahtevkom (zmanjšanje premoženja). Če oškodovanec izbere plačilo stroškov popravila, lahko to plačilo zahteva, preden izvede popravilo. Če lahko zahteva plačilo na podlagi predračuna oziroma 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, tj. opravljen na podlagi tržnih cen (originalnih) 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.

Nobenega razloga ni, da bi bila odgovorna oseba na boljšem, če oškodovanec izvede popravilo ceneje kot pooblaščen servis ali ga sploh ne izvede. Na ta način bi oškodovanec odgovorni osebi prihranil izdatke za odškodnino, do katere je sicer upravičen. Obstoj odškodninskega zahtevka ni odvisen od tega, ali in kako je oškodovanec popravil vozilo. Enako velja v primeru, ko se škoda obračuna na podlagi tehnične totalne škode.

Vrhovno sodišče o tem vprašanju še ni odločilo. Sodna praksa je glede priznavanja odškodnine na splošno precej konservativna in praviloma dopušča zgolj konkretni obračun škode, tj. na podlagi predložitve plačanega računa.³³ Iz nekaterih sodnih odločb pa vsaj posredno izhaja, da je abstraktna odškodnina, tj. povrnitev na podlagi ocene stroškov, vendarle mogoča.³⁴ Na splošno lahko rečemo, 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 objektivno potrebna.³⁵ Navsezadnje so tudi zakonske zamudne obresti oblika abstraktne povrnitve škode.

³³ 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.

³⁴ 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«).

³⁵ Glej VSL IICp 1519/2911 z dne 18. 1. 2012.

Če je z vidika oškodovanca za uveljavljanje pravice do odškodnine razumno potrebno izvedensko mnenje, potem mora odgovorna oseba povrniti tudi razumne stroške za izdelavo mnenja.³⁶ Izjema bi lahko bili primeri očitne bagatelne škode, ko bi lahko šteli, da stroški izvedenskega mnenja niso potrebni.

V številnih evropskih državah, denimo na Nizozemskem, v Angliji, Nemčiji in Italiji,³⁷ 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.³⁸ Nemško pravo omogoča povrnitev na podlagi t. i. fiktivnih stroškov popravila (*fiktive Reparaturkosten*) tudi v primeru, če oškodovanec vozilo nepopravljeno proda naprej in popravila niti teoretično ne more več izvesti.³⁹ Temeljni argument je oškodovančeva pravica razpolaganja.⁴⁰ Pogoji povrnitve so odvisni od tega, koliko stroški znašajo glede na vrednost vozila pred nesrečo.⁴¹ Nemška zakonodaja poleg tega določa, da lahko oškodovanec v okviru povrnitve škode na podlagi stroškov popravila zahteva povrnitev davka na dodano vrednost le, če in kolikor je davek dejansko zapadel.⁴² 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; ta način odprave škode v praksi prevladuje.⁴³ Podobno 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 razumne izdatke, ki bi nastali v primeru popravila, vključno s prevozom do najbližje primerne servisne delavnice ter z davkom

³⁶ VSL II Cp 194/2011 z dne 21. 4. 2011 (stroški izdelave izvedenskega mnenja v Nemčiji).

³⁷ Glej za Nizozemsko: Wissink, Van Boom, str. 123, za Anglijo: Rogers, str. 77, za Nemčijo: Magnus, str. 79, za Italijo: Busnelli, Comande, str. 139, vse v primerjalnopravni študiji: Magnus (ur.), *Unification of tort law-Damages*, Kluwer law, The Hague, 2001.

³⁸ Prav tam.

³⁹ Glej BGH, VI ZR 41/74, z dne 23. 3. 1976, obj. v: NJW 1976, str. 1396.

⁴⁰ Oetker, Münchener Kommentar zum BGB, 6. izd., 2012, § 249, r. št. 367.

⁴¹ Če so stroški nižji od vrednosti vozila brez nesreče, zmanjšane za vrednost ostankov avtomobila (t. i. *Wiederbeschaffungsaufwand*), 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. Kolikor pa stroški presegajo vrednost vozila pred nesrečo do meje 130 %, se lahko stroški povrnejo le konkretno, tj. 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.

⁴² Glej § 251 BGB. V praksi je posledica tega, da izvedenci znesek, potreben za popravilo, zmanjšajo za 16 %. Glej Wagner, Kötz, *Deliktsrecht*, 2006, r. št. 670, str. 261.

⁴³ Glej § 363 Civilnega zakonika ter de Vries, *Schadensersatz bei Verkehrsunfällen in Polen-Teil 2*, WiRO 1/2013, str. 13.

na dodano vrednost, ki bi zapadel ob popravilu.⁴⁴ Le avstrijsko pravo v primeru, ko popravilo ni izvedeno, oškodovancu priznava le zahtevek na znižanje vrednosti, kar se pojasnjuje s tem, da bi bil sicer oškodovanec zaradi škodnega dogodka obogaten.⁴⁵ 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.⁴⁶

5. Dodatek zaradi manjše tržne vrednosti

Če je v nesreči poškodovano vozilo popolnoma popravljeno, pa je lahko kljub tehnični brezhibnosti njegova tržna vrednost nižja od vrednosti enakega vozila, ki ni bilo udeleženo v prometni nesreči oziroma »karambolirano«. Načelo totalne reparacije škode zahteva, da dobi oškodovanec povrnjeno tudi razliko zaradi manjše tržne vrednosti.⁴⁷ 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 manjša tržna vrednost 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 (abstraktno določanje odškodnine). Ni razloga, da bi čakali na trenutek prodaje. Padec tržne vrednosti je mogoče objektivno ugotoviti, tudi z izvedencem. Ni razloga za čakanje na trenutek prodaje, ki je lahko več let oddaljen od prometne nesreče in zato problematičen tudi z vidika zastaranja.

6. Odbitek zaradi nove stvari namesto stare

Če so bili deli oškodovančevega avtomobila, zlasti tisti, ki jih je treba redno menjati, pred nesrečo že precej obrabljeni (izpušna cev, gume ipd.), popravilo pa je mogoče izvesti le na 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 bi načelo *compensatio lucri cum damno* zahtevalo takšen odbitek. Po drugi strani pa je treba upoštevati tudi okoliščino, da do zamenjave stvari ni prišlo po oškodovančevi volji, ampak zaradi nesreče, za katero odgovarja povzročitelj oziroma odgovorna oseba. Takšen odbitek bi bil primeren le v zelo jasnih primerih. Če bi bil lahko oškodovanec izrabljene dele še naprej uporabljal in jih

⁴⁴ Brehm, v: Berner Kommentar, 2013, čl. 41 OR, r. št. 77d, str. 69.

⁴⁵ Reischauer, v: Rummel (ur.), Kommentar zum ABGB, 3. izd., 2002, § 1323, r. št. 12, str. 190, z navedbami sodnih odločb.

⁴⁶ Glej npr. odločbo OGH v zadevi 4Ob2088/96d z dne 30. 4. 1996, obj. v: RdW 1997, 12.

⁴⁷ Tako tudi Plavšak, v: Plavšak, Juhart, Vrenčur, Obligacijsko pravo – splošni del, GV Založba, Ljubljana 2009, str. 622.

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 v gospodarske namene, kot za tista, ki se uporabljajo v zasebne namene.⁴⁸

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.⁴⁹ Načeloma ima torej oškodovanec pravico uporabljati nadomestno vozilo, dokler njegovo vozilo ni popravljeno oziroma ne dobi polne odškodnine, da si lahko zagotovi novo vozilo.⁵⁰ Tu bi veljalo upoštevati tudi oškodovančevo dolžnost zmanjševanja škode. Če je svoje vozilo uporabljal razmeroma malo (npr. manj kot 20 km na dan), bi lahko bilo glede na okoliščine ceneje, če bi takrat, ko bi potreboval prevoz, poklical taksi.⁵¹ Seveda lahko oškodovanec uporablja tudi javni prevoz; v tem primeru se stroški priznajo kot stroški premostitve izpada rabe. Zavarovalnica lahko oškodovancu tudi sama ponudi (svoje) nadomestno vozilo.

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 nobenega računa zanj oziroma za javni prevoz, so bila slovenska sodišča glede povrnitve škode doslej zelo zadržana. V literaturi prevladuje mnenje, da bi veljalo priznati t. i. abstraktno odškod-

⁴⁸ Tako Višje sodišče v Ljubljani, VSL II Cp 734/96 z dne 25. 7. 1996.

⁴⁹ Več Možina, Odškodnina za nemožnost uporabe stvari, zlasti motornih vozil, Pravni letopis 2010, str. 133.

⁵⁰ 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 z dne 14. 10. 2009.

⁵¹ Tako npr. velja v nemškem pravu, glej Heinrichs, v: Palandt BGB, 66. izd. (2007), § 249, r. št. 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.

nino za nemožnost uporabe.⁵² Tudi v takem primeru namreč nastane premoženjska škoda, saj je možnost uporabe (*ius utendi*) bistven element lastninske pravice.⁵³ Dodaten argument je t. i. premija za varčnost: če ima oškodovanec na izbiro, ali naj najame nadomestno vozilo ali ne, pri čemer se stroški najema prenesejo na zavarovalno skupnost, bi ga veljalo s priznanjem abstraktne odškodnine (v bistveno nižjem znesku, npr. v višini 30 % cene najema) spodbuditi, da izbere tisto rešitev, ki je s sistemskega vidika cenejša, tj. da ne najame nadomestnega vozila. Poleg tega abstraktno odškodnino zaradi nemožnosti uporabe stvari zakon v nekaterih primerih izrecno priznava.⁵⁴ V sodni praksi najdemo posamezne odločbe, ki abstraktno odškodnino za nemožnost uporabe posredno ali kot *obiter dictum* priznavajo,⁵⁵ 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, bo treba odgovoriti tudi na vprašanje določanja njenega obsega. Najbolj praktična možnost je brzkone uporaba tabel, ki določajo dnevne zneske v odstotku vrednosti najema enakovrednega vozila.⁵⁶ Sodišče lahko pri določanju odškodnine uporabi možnost določanja po prostem preudarku v skladu s čl. 216 ZPP. Vsekakor pa kaže pritrditi Vrhovnemu sodišču, ki pravi, da težave v zvezi z ugotavljanjem obsega odškodnine ne smejo biti razlog za njeno zavrnitev.⁵⁷

⁵² Glej Jovanovič, Toplak, Odškodnina za nemožnost uporabe stvari in nadomestno vozilo, Podjetje in delo, št. 2/2011, str. 321; Zobec, Neuporaba osebnega avtomobila kot navadna škoda, Pravosodni bilten, št. 3-4/1996, str. 5; Možina, Odškodnina za nemožnost uporabe stvari, zlasti motornih vozil, Pravni letopis 2010, str. 129.

⁵³ Za druge argumente glej Možina, Odškodnina za nemožnost uporabe stvari, zlasti motornih vozil, Pravni letopis 2010, str. 129.

⁵⁴ Glej čl. 482 (2) OZ ter čl. 20 ZVPot.

⁵⁵ Vrhovno sodišče je denimo v sodbi v 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«.

⁵⁶ Od leta 1966 dalje tako sodišča kot zavarovalnice uporabljajo tabele, ki jih objavljajo Sanden, Danner in (od 1987) Küppersbusch. BGH je večkrat izrecno poudarilo njihov pomen. Objavlja jih revija NJW. Glej npr. NJW-Beil. 2012, 1. zv.

⁵⁷ 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, št. 2/2011, str. 321.

UDK 347.513:347.764(497.4)
Pravni letopis 2014, str. 87–99

DR. DAMJAN MOŽINA

Povrnitev premoženjske škode na motornih vozilih

Članek na primeru škode na motornih vozilih predstavlja načela povrnitve premoženjske škode zaradi uničenja ali poškodovanja stvari. Obravnava vprašanja obsega in načina povrnitve škode. Osnovno načelo je popolna odškodnina. Premoženjsko škodo je mogoče povrniti z vzpostavitvijo prejšnjega stanja, kar pri motornih vozilih pomeni popravilo, oziroma s povrnitvijo stroškov popravila (restitucija) ali pa s povrnitvijo vrednosti vozila pred škodnim dogodkom (kompenzacija). Upoštevati je treba načelo gospodarnosti povrnitve škode in prepoved oškodovančeve obogatitve. Avtor se zavzema za fleksibilen pojem ekonomske totalne škode. Navaja argumente v prid povrnitvi škode v obliki povrnitve stroškov popravila, tudi če se to ne izvede. Obravnava tudi vprašanje dodatka k odškodnini zaradi nižje tržne vrednosti vozila, udeleženega v prometni nesreči. V zvezi z vprašanjem povrnitve škode zaradičasne nemožnosti uporabe vozila se zavzema za abstraktno povrnitev škode.

Ključne besede: povrnitev premoženjske škode, vrnitev v prejšnje stanje, restitucija, denarna odškodnina, kompenzacija, totalna škoda, škoda zaradi nemožnosti uporabe stvari, abstraktna povrnitev škode

UDC 347.513:347.764(497.4)
Pravni letopis 2014, pp. 87–99

DR. DAMJAN MOŽINA

Recovery of Patrimonial Loss on Motor Vehicles

The paper aims to present the principles of recovery of patrimonial loss in the form of damaged or destructed things on the example of motor vehicles. It discusses the issues of method and amount of recovery of loss. Patrimonial loss can be recovered by carrying out or paying the cost of cure, i.e. repair (restitution), or by paying the value of the vehicle before the accident (monetary compensation). The principle of economy of damages and the prohibition of enrichment of the wronged party need to be observed. The author strives for a flexible notion of total loss. He presents arguments in favour of recovery on the cost-of-cure basis in cases where repair is not performed. He also discusses the issue of supplement to damages due to lower market price of a repaired vehicle. With regard to the issue of recovery of loss due to temporal impossibility of use of a vehicle the author strives for recovery of abstract damages.

Keywords: recovery of patrimonial loss, restitution, compensation, total loss, loss due to temporal impossibility of use of things, recovery of abstract damages