

Utvrđivanje naknade za nekorišćenje vozila

Nemanja Todorović

Magistar ekonomskih nauka, vještak ekonomske struke, interni revizor u JPŠ „Šume Republike Srpske“ a.d. Sokolac i viši asistent na Ekonomskom fakultetu u Istočnom Sarajevu – Pale, Sokolac, Bosna i Hercegovina, nemanja1978@gmail.com

Rezime: U prvom dijelu rada se ukazuje na osnove i suštinu naknade za nekorišćenje vozila, kao realnog problema sa kojim se susreću i sudski vještaci i druge strane. U drugom dijelu je prikazan problem definisanja uticajnih faktora na naknadu za nekorišćenje vozila u periodu trajanja neispravnosti ili otuđenja, odnosno nekorišćenja vozila. Treći dio rada ukazuje na značaj i implikacije pouzdanosti i kvaliteta informacija prezentovanih u modelu obračuna naknade za nekorišćenje vozila, u kom su razmatrani svi elementi troškova koji su od značaja za određivanje visine naknade. Na kraju, u četvrtom dijelu rada, dajemo osvrt na stanje u domenu pouzdanosti i kvaliteta informacija sadržanih u modelu obračuna naknade u našoj praksi.

Ključne riječi: vozilo, naknada, nekorišćenje vozila, fiksni i varijabilni troškovi.

Datum prijema rada: 20. februar 2015.

Datum odobrenja rada: 28. februar 2015.

UVODNE NAPOMENE

Način određivanja visine naknade za nekorišćenje vozila, u slučaju kada je korisnik vozila spriječen da ga koristi, od velikog je značaja kako za same korisnike vozila, tako i za druge strane, bilo da su u pitanju osiguravajuća društva, sudovi i sl. Oštećenje vozila, oduzimanje vozila, lišavanje slobode, povrede ili neki drugi način sprečavanja upotrebe, predstavljaju samo neke od razloga nastalih po osnovu odgovornosti trećeg lica zbog kojih je vlasnik vozila spriječen da koristi svoje vozila. Bez obzira u koje svrhe je vozilo nabavljeno u gore navedenim slučajevima stiže se pravo za nadoknadu štete zbog nemogućnosti korišćenja vozila. Kada govorimo o ovoj naknadi, poznato je da ona nije regulisana zakonskim odredbama, ali je prisutna u sudskoj praksi u vidu naplate odštete – naknade. Takođe, važno je napomenuti da ne postoji jedinstven način utvrđivanja visine naknade ni kod osiguravajućih društava, kod kojih je ovaj problem najprisutniji, već je različit od društva do društva.

Kada govorimo o ovoj pravnoj stvari, u rješenjima se pojavljuju različiti zadaci i to: (1) utvrditi visinu štete zbog nemogućnosti korišćenja vozila, (2) utvrditi visinu izgubljenog zarade u vidu tzv. Auto dana i to shodno normativima koji su važili u vrijeme nastanka predmetne saobraćajne

nezgode, (3) iskazati visinu materijalne štete tj. izgubljene zarade zbog nemogućnosti obavljanja autoprevozničke djelatnosti, (4) utvrditi visinu materijalne štete u vidu izgubljene dobiti, (5) utvrđivanja štete preko izmakle dobiti – zarade zbog nepravilne imobilizacije – oduzimanja putničkog motornog vozila i time onemogućavanja oštećenom da sa istim ostvaruje zaradu i sl.

Iz svega gore navedenog može se konstatovati da se koristi različita terminologija prilikom definisanja zadataka koji se odnosi na isti vid štete nastao prvenstveno iz razloga nemogućnosti korišćenja vozila, te je neophodno usaglasiti kako metode obračuna, tako i standarde izraza. Prvenstveni zadatak ovog rada je da se kroz prikaz dva modela obračuna naknade približe standardi i metodologija utvrđivanja visine naknade, čime bi se sudovima dala osnova za jasno i precizno definisanje zadataka vještacima, a sa druge strane omogućio vještacima da u skladu sa propisima i pravilima struke postupe po istom.

NAKNADA ZA NEKORIŠĆENJE VOZILA - POJAM I ZNAČAJ

Zakon o obligacionim odnosima definiše naknadu kao novčani ekvivalent za štetu odnosno sud će, uzimajući u obzir i okolnosti koje su nastupile posle prouzrokovanja štete dosuditi naknadu u iznosu koji je potreban da se oštećenikova materijalna situacija dovede u ono stanje u kome bi se nalazila da nije bilo štetne radnje ili propuštanja. Ako

¹ Stavovi izneseni u ovom radu su lični stavovi autora i ne moraju sadržavati stavove JPŠ “Šume Republike Srpske” a.d. Sokolac i Ekonomskog fakulteta u Istočnom Sarajevu - Pale

je situacija takva da nije moguće u potpunosti uspostaviti pređašnje stanje (vozilo je dovedeno u tehnički ispravno stanje, ali izgubljena dobit za period kada vozilo nije radilo nije nadoknađena), korisniku vozila je neophodno isplatiti određeni novčani iznos, tačnije određenu razliku do potpune naknade. Taj slučaj se javlja i kada je korisnik vozila spriječen da koristi vozilo zbog oštećenja vozila ili nekog drugog načina sprečavanja upotrebe, a kada je to posledica odgovornosti trećeg lica.

Na samom početku neophodno je istaći nedostatak jasnih elemenata koji bi bili upotrebljeni u modelu za proračun naknade za nekorišćenje vozila. Osnove za obračuna naknade za nekorišćenje vozila postavljen je 1961. godine u Njemačkoj i sa određenim izmjenama i dopunama koje su urađene u skladu sa određenim zakonskim promjenama i pravilima struke i danas se primjenjuju. U domaćoj praksi ova problematika nije stručno obrađena niti metodološki podržana, pa smo imali situaciju da se koristio određen broj elemenata, koji prevashodno nisu definisani zakonskim aktima, a takođe nisu jedinstveno definisani ni od strane osiguravajućih društava, jer kako smo već u uvodnim napomenama pomenuli, osiguravajuća društva imaju sopstvene modele i metodologiju obračuna visinu naknade za nekorišćenje vozila, jer na različite načine utvrđuju perioda nekorišćenja vozila, broj dana kada se vozila ne koriste, cijenu auto-dana i druge elemente i faktore koji se koriste prilikom obračuna. Neophodno je kvalitetno poznavanje jasnih elemenata za metodologiju obračuna naknade, jer predstavlja osnovu za postizanje prihvatljivog rješenja kako za korisnika vozila tako i za druge strane.

FAKTORI KOJI UTIČU NA NAKNADU ZA NEKORIŠĆENJE VOZILA

Prilikom utvrđivanja visine naknade potrebno je da se na odgovarajući način definisati: vrijeme nekorišćenja vozila, elemente troškova vozila i dobit korisnika vozila. Ovi elementi zavise od vrste i starosti vozila i od vrste prevoza koju vozilo obavlja: javni prevoz i prevoz za sopstvene potrebe.

Vrijeme nekorišćenja predmetnog vozila

Vrijeme neplaniranog stajanja vozila utvrđuje se na osnovu kalendarskih dana računato od dana početka nemogućnosti korišćenja vozila do ponovnog uspostavljanja pređašnjeg stanja, odnosno redovnog korišćenja. Do sada iz prakse smo utvrdili da su se osiguravajuća društva najčešće susretala sa problemom utvrđivanja neophodnog broja dana za popravku vozila, kao i sa utvrđivanjem perioda nekorišćenja vozila. U najvećem broju slučajeva ovo vrijeme se računalo kada je stajanje vozila duže od 24 sata i svaki sledeći dan kada prelazi 12 sati, zaokružuje se na jedan dan i naziva se autodan.

Međutim, neophodno je istaći zavisnost vremena od perioda potrebnog za nabavku dijelova, obima radova izraženih u norma-časovima zaposlenih u servisu, broja smje-

na u servisu i broja istovremeno angažovanih radnika. Kao što smo već istakli, vrijeme nekorišćenja vozila za obračun naknade izražava se u autodanima, ali se postavlja pitanje koje autodan usvojiti za obračun: autodane na radu ili inventarske/kalendarske autodane. Vlada mišljenje da korišćenje inventarskih autodana olakšava obračun i prihvatljiv je u sistemu naknade, jer je neophodno istaći da nije neophodno istraživati i utvrđivati periode rada vozila, što iziskuje puno truda, a rezultat je često diskutabilan.

Troškovi vozila

Za koncipiranje kvalitetnog modela obračuna, neophodno je poznavati metodologiju troškova, tačnije iste podijeliti na dvije grupe: fiksne i varijabilne. (tabela 1).

Tabela 1. Elementi troškova vozila

Fiksni troškovi
Troškovi posjedovanja vozila
Troškovi registracije i osiguranja vozila
Troškovi zarada i naknada zarada
Troškovi posjedovanja objekata i opreme
Komunalne usluge
Ostali fiksni troškovi
Varijabilni troškovi
Troškovi goriva i maziva
Troškovi održavanja vozila
Troškovi autoguma
Dnevnice i putni troškovi
Ostali varijabilni troškovi

Troškovi koji zauzimaju dominantno mjesto u ukupnoj strukturi su: troškovi posjedovanja vozila, troškovi zarada zaposlenih i troškovi održavanja vozila. Metodologije proračuna troškova posjedovanja zasnivaju se na korišćenju više uticajnih faktora, od kojih su najznačajniji:¹ intenzitet eksploatacije, vremenski period korišćenja vozila, predviđene stope gubitka vrijednosti vozila i preostala vrijednost vozila.

Jedan od najznačajnijih fiksnih troškova predstavljaju troškovi amortizacije. Troškovi amortizacije obračunavaju se u odnosu na nabavnu vrijednost vozila prema Pravilniku o Nomenklaturi nematerijalnih ulaganja i osnovnih sredstava sa stopama amortizacije, pri čemu nabavna vrijednost vozila obuhvata neto nabavne vrijednosti vozila uvećanu za sve zavisne i nezavisne troškove. Visina troškova amortizacije vozila određuje se stopama amortizacije kojima je i predviđen period eksploatacije vozila i zavisi od starosti, intenziteta korišćenja, načina održavanja i uslova korišćenja. Metode obračuna amortizacije su vremenska i funkcionalna. Metode obračuna vremenske amortizacije može biti proporcionalna, progresivna ili regresivna u za-

¹ Manojlović, A., Govedarica, M., Momčilović, V., Drenovac, D., Naknada za nekorišćenje vozila, Savetovanje – saobraćajne nezgode, Zlatibor, 2010. str. 28.

visnosti od stope amortizacije koja se određuje u zavisnosti od vijeka trajanja sredstva. Funkcionalna metoda zasniva se na očekivanom korišćenju ili učinku sredstva i ona se koristi za obračun amortizacije sredstava čiji se intenzitet korišćenja može mjeriti, bilo u broju komada, bilo u pređenim kilometrima, bilo u satima rada itd.

Gubitak vrijednosti vozila u predviđenom periodu eksploatacije je osnova za drugi način proračuna posjedovanja vozila. Preostala vrijednost vozila zavisi od stanja na tržištu korišćenih vozila, i u velikoj mjeri zavisi od starosti vozila u momentu predviđenom za kraj eksploatacionog perioda.

Za određivanje eksploatacionog perioda vozila može da posluži i stav Evropske Unije u pogledu podrške čistom i energetski efikasnom drumskom transportu koje je definisano Direktivom 2009/33/EC Evropskog parlamenta. Ovom Direktivom se usmjerava razvoj tržišta čistih, bezbjednijih i energetski efikasnijih vozila unapređenjem procesa javnih nabavki i podizanjem nivoa svijesti svih učesnika na transportnom tržištu. Predviđeni eksploatacioni vijek je definisan pređenim putem vozila (tabeli 2), što predstavlja dobru osnovu za određivanje odgovarajućeg vremenskog perioda korišćenja vozila. Takođe, pruža osnov za diskusiju o tome da li i u kojoj mjeri vozila sa ukupnim pređenim putem većim od vrijednosti u tabeli treba da budu u sistemu za naknadu za nekorišćenje vozila.

Tabela 2. Predviđeni pređeni put u toku eksploatacionog veka drumskih transportnih sredstava²

Kategorija vozila	Pređeni put u toku eksploatacionog perioda
Putnička vozila (M_1)	200.000 km
Laka komercijalna vozila (N_1)	250.000 km
Teška teretna vozila (N_2, N_3)	1.000.000 km
Autobusi (M_2, M_3)	800.000 km

Takođe, neophodno je istaći zarade zaposlenih u metodologiji obračuna troškova vozila, jer isti imaju visoko procentualno učešće u ukupnim troškovima, i što se u najvećem broju slučajevima ne smanjuju u vremenskim periodima kada vozila ne rade.

Veliki značaj za utvrđivanje visine naknade ima način utvrđivanja troškova održavanja. Troškovi održavanja obuhvataju troškove rezervnih dijelova, maziva i materijala i izračunavaju se na osnovu troškova redovnih servisa i korektivnog održavanja, prema pređenoj kilometraži, a uzimajući u obzir planirani intenzitet korišćenja vozila. Za teretna vozila i autobuse na godišnjem nivou utvrđeni su

u visini od 3 do 4% od nabavne vrijednosti vozila.³ Ovim nisu obuhvaćeni troškovi radne snage, odnosno zaposlenih u održavanju, ili troškovi radne snage u spoljnim servisima. Međutim, neophodno je istaći da se ovi troškovi teško dokazuju za predmetno vozilo, jer se u dosadašnjoj praksi pokazalo da su se najčešće utvrđivali na godišnjem nivou na osnovu ostvarenih rezultata poslovanja. Prilikom utvrđivanja troškova održavanja posebno treba obratiti pažnju na način uzimanja u proračun zarada zaposlenih u održavanju, kao i troškove energije, poštanskih i telekomunikacionih usluga, troškove posjedovanja objekata, troškove upravljanja, administrativne troškove, troškove računovodstvenih, pravnih i finansijskih usluga i dr.

Dobit korisnika vozila

U transportnoj djelatnosti uobičajeno je da se dobit prikazuje i obračunava na sumu ukupno utrošenih sredstava za planirani ili realizovani obim rada, i u zavisnosti od postojećih uslova poslovanja kreće se u granicama od 10 do 30% od ukupno utrošenih sredstava. Cijenu kapitala, odnosno oportunitetne troškove u zavisnosti od načina nabavke vozila treba razmotriti prilikom uključivanja u proračun troškova posjedovanja vozila. U voznim parkovima za sopstvene potrebe smatra se prihvatljivim da oportunitetni troškovi čine dobit ili jedan dio dobiti korisnika vozila.

MODEL ZA UTVRĐIVANJE NAKNADE ZA NEKORIŠĆENJE VOZILA

Prvi model koji će biti prezentovan u radu je postavljen od strane stručnjaka sa Saobraćajnog fakulteta u Beogradu, tačnije od strane mr Aleksandra Manojlovića i njegovih saradnika, koji se zasniva na kvalitetnom poznavanju relevantnih elemenata, prevashodno računovodstvenih aspekata u vidu kvalitetnog poznavanja strukture troškova. Prilikom definisanja prvog modela neophodno je obuhvatiti sveukupne troškove korisnika vozila bez obzira na činjenicu da li vozilo radi ili ne, odnosno neophodno je uključiti sve stalne troškove poslovanja organizacije korisnika vozila koji se odnose na vozilo i procijenjenu dobit. Pri tom treba da budu obuhvaćene i zarade svih zaposlenih koji obavljaju aktivnosti u vezi sa radom voznog parka (administrativni poslovi, održavanje i dr.), a ne samo izvršnog osoblja. U voznim parkovima za sopstvene potrebe određivanje pojedinih elemenata troškova, naročito opštih troškova koje treba rasporediti na vozilo, otežava proračun, ali se ne izostavlja prilikom određivanja visine naknade.

Zbir broja dana potrebnih za pripremu popravke (postupak procjene štete i nabavka rezervnih dijelova) i broja dana za popravku vozila sa uključenim neradnim danima servisa predstavljaju period nekorišćenja vozila. Broj dana potrebnih za nabavku rezervnih dijelova, može biti

³ Manojlović, A., Govedarica, M., Momčilović, V., Drenovac, D., Naknada za nekorišćenje vozila, Savetovanje – saobraćajne nezgode, Zlatibor, 2010. str. 29.

² European Parliament and of the Council (2009) Directive 2009/33/EC on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles, Official Journal of the European Union, L 120

predmet zloupotrebe, tako da ga je neophodno definisati ugovorom između ovlašćenog servisa i proizvođača vozila, odnosno isporučioča rezervnih dijelova. Usvojeni period nekorišćenja vozila može da se prikaže na sledeći način:⁴

$$AD_{in} = AD_{ic} + AD_{ip} \text{ (dana)}$$

gdje je:

AD_{in} – period nekorišćenja vozila ili ukupan broj kalendarskih, odnosno inventarskih dana nekorišćenja vozila,

AD_{ic} – period pripreme vozila za popravku (dana) i

AD_{ip} – period trajanja popravke (dana)

Ključni element u predmetnom obračunu je cijena inventarskog dana vozila. Ona se sastoji od cijene koštanja inventarskog dana vozila i procijenjene dobiti korisnika vozila. Cijena koštanja inventarskog dana je količnik ukupnih stalnih troškova i kalendarskog broja dana u periodu korišćenja vozila i izražava se u KM/dan.

Za vozni park transportne organizacije usvaja se dobrom poslovnom praksom prihvatljiva dobit od 10% od ukupnih troškova ili 20% od ukupnih stalnih troškova, dok se za vozne parkove za sopstvene potrebe prihvatljivim može smatrati obuhvatanje oportunitetnih troškova u slučaju nabavke vozila kao osnovnog sredstva. Prema tome, cijena inventarskog autodana koja se uključuje u naknadu se izražava sledećom formulom:

$$C_{ADI} = \frac{T_s + D}{AD_i}$$

AD_i

gdje je:

C_{ADI} – cijena inventarskog autodana (nisu uključeni promjenjivi troškovi),

T_s – ukupni stalni troškovi,

D – ostvarena dobit i

AD_i – eksploatacioni period.

Visina naknade za nekorišćenje vozila može se prikazati sledećom formulom:

$$N_r = AD_{in} \times C_{ADI}$$

gdje je:

N_r – naknada za usvojeni period korišćenja vozila,

AD_{in} – period nekorišćenja vozila ili ukupan broj kalendarskih, odnosno inventarskih dana nekorišćenja vozila i

C_{ADI} – cijena inventarskog autodana.

Tabela 3. Primjer vrijednosti elemenata koji formiraju naknadu za nekorišćenje vozila

Opis	Oznaka	Vrijednost
Nabavna vrijednost autobusa		609.844 ¹
Eksploatacioni period 5 godina	AD_i	3.650
Period nekorišćenja vozila	AD_{in}	100
Ukupni stalni troškovi	T_s	1.608.874
Ukupni promjenljivi troškovi	T_p	1.252.390
Ukupni troškovi	T	2.861.264
Ostvarena dobit	D	745
$T_s + D$		1.609.619
Cijena inventarskog autodana (bez T_p)	C_{ADI}	440.99
Naknada za usvojeni period nekorišćenja	N_r	44.099

Iz prezentovane tabele se vidi da je ukupna visina naknade za nekorišćenje vozila iznosi **44.099,00 KM**.

Ovaj model je jako primjenljiv i u velikoj mjeri tačan, prvenstveno iz razloga sveobuhvatnosti relevantnih elemenata, prevashodno mašinskih elemenata (struktura vozila, tehničke karakteristike i dr), a posebno računovodstvenih elemenata počev od nabavne vrijednosti, preko strukture troškova, pa do elementa dobiti, što predstavlja čvrstu osnovu za utvrđivanje naknade za nekorišćenje vozila.

MODEL ZA UTVRĐIVANJE NAKNADE ZA NEKORIŠĆENJE VOZILA

U praksi smo imali iskustvo da nije moguće detaljno utvrditi u potpunosti tehničke karakteristike vozila, a posebno doći do računovodstvenih podataka koji će se moći u potpunosti inkorporirati u model obračuna naknade. Iz pomenutih razloga, drugi model obračuna naknade korišćena vozila prezentovaću kroz praktičan primjer na osnovu realno raspoloživih informacija koje su bile dostupne u momentu utvrđivanja naknade za nekorišćenje vozila.

(1) Prema stanju administrativno tehničke dokumentacije koja je stavljena na uvid i raspolaganje, vlasniku teretnog motornog vozila marke „Mercedes Benz“ i priključnog vozila marke „Scania“ oduzet je od strane MUP-a dana 24.01.2014. godine pod tvrdnjom da nije vlasnik pomenutih vozila. Vlasnik motornih vozila je odlukom suda oslobođen optužbe, te je rješenjem suda 23.09.2014. godine predmetno teretno motorno vozilo sa priključnim vozilom je vraćeno vlasniku 29.09.2014. godine, što se vidi iz potvrde o povratu privremeno oduzetih predmeta izdatu od strane MUP-a. Oduzimanjem vozila vlasniku je isto imobilisano od korišćenja, a time i onemogućeno ostvarivanje zarade u periodu od 24.01.2014. godine do 15.10.2014. godine, što predstavlja period od 8 mjeseci i 3 dana ili to iskazano kroz radne dane (bez subota i nedelja) iznosi 174 radnih dana.

⁴ Manojlović, A., Govedarica, M., Momčilović, V., Drenovac, D., Naknada za nekorišćenje vozila, Savetovanje – saobraćajne nezgode, Zlatibor, 2010. str. 30.

2) Prema podacima iz saobraćajne dozvole oduzeto vozilo marke „Mercedes Benz“ i njegova prikolicu (cisternu) marke „Scania“ imaju sledeće karakteristike, koje će biti prikazane u tabelarnom pregledu, a koje su potrebne radi izračuna naknade za nekorišćenja vozila:

Teretno vozilo „Mercedes Benz“

Vrsta vozila	Teretni automobil-truck
Marka vozila	Mercedes Benz
Tip Vozila	1245 KS
Broj šasije	1J4GR48K76C236745
Broj motora	530200977NW
Godina proizvodnje	2002
Zapremina motora(ccm)	14.618
Snaga motora (KW)	269
Boja karoserije	Crvena metalik
Nosivost vozila	0,00 tona

Poluprikolica – cisterna „Scania“

Vrsta vozila	Poluprikolica - cisterna
Marka vozila	Scania
Tip Vozila	33,5
Broj šasije	45127523
Oblik karoserije	Poluprikolica - cisterna
Godina proizvodnje	2002
Nosivost vozila	27.020 kg

3) Uzimajući u obzir da bi tužitelj, sada kao oštećeni u vremenu od 24.01.2014. godine do 29.09.2014. godine, kada su mu vozila oduzeta ili imobilisana od rada, ostvarivao zaradu da je radio vozilima, odnosno obavljao registrovanu djelatnost, gdje mu je zbog nekorišćenja vozila nastupila šteta, kao negativan efekat u odnosu na ostvarivanje zarade preko dobiti (ukupna zarada umanjena za varijabilne troškove (gorivo, mazivo, pneumatici, funkcionalna amortizacija, dnevnice i ostali prateći troškovi) koji nisu ostvareni zbog nekorišćenja vozila, kao i druga umanjena – popusti, sa uključenjem efekata koeficijenta tehničke ispravnosti, koji predstavlja odnos između ukupnog vremena vozila (radnog, kalendarskog) i vremena u kojem je vozilo tehnički ispravno, a to znači sposobno za obavljanje prevoza, pa se dobit preko izgubljene zarade (dangubnina) utvrđuje ne nekoliko sledećih načina, uzimajući u obzir različite elemente: registrovane nosivosti vozila, cijena usluga za prevoz teretnim vozilima po litru nafte i naftnih derivata u odnosu na nosivost priključnog vozila, kao registrovanoj nosivosti vozila i učešća varijabilnih troškova u cijeni sata u prevozu na teritoriji BiH.

Usluga cijene prevoza nafte i naftnih derivata na teritoriji BiH iznosi 5 feninga po litru za naftu, a 5,5 feninga za sve

vrste benzina, pa uzimajući u obzir da se prevozi i jedna i druga vrsta nafte i naftnih derivata, prosječna cijena iznosi 5,25 feninga po litru. Cijene su uzimane iz faktura preduzeća koje se bave ovom vrstom usluga prevoza. Nosivost priključnog vozila - cisterne iznosi 27.020 kg, a to iskazano u litrima iznosi: kod prevoza benzina radi se o količini 34.202 litara (27.020/0.79), a kod prevoza nafte radi se o količini 32.554 litara (27.020/0.83), pa prosječna količina koja se mogla prevoziti iznosi 33.378 litara po svakom prevozu – turi (34.202 + 32.554 = 66.756 litara : 2 = 33.378 po svakom prevozu – turi).

Naknada za nekorišćenje vozila se izračunava preko auto dana, ali tako da se uzima nosivost vozila ili konkretno za vozilo „Mercedes Benz“ i njegovu prikolicu – cisternu „Scania“ 27.020 kilograma ili 33.378 litara (tegljač 0,00 tona + 27.020 kg), s tim što se uzima prosječno utvrđena cijena prevoza od 5,25 feninga po litru na tržištu usluga ove vrste prevoza, gdje je cijena za jednu turu – dan za 27.020 kilograma, odnosno 33.378 litara iznosi 1.680 KM, te se ova cijena množi sa brojem radnih dana 174 u kojima je vozilo bilo eksploatisano i korišteno za prevoz nafte i naftnih derivata, a time i ostvarivanju prihoda, odnosno dobiti vlasniku vozila. Kao odbitna stavka o prihodu obračunatog na ovakav način odbijaju se varijabilni troškovi, na koje u prosjeku otpada oko 40%, koje tuženi nije imao, tako da iste ne može ni potraživati, kao i tehnička ispravnost vozila (uključuje vrijeme u ukupnom vremenu za popravke, održavanje vozila i sl., proizvođača vozila, starosti vozila i tehničke ispravnosti vozila) što ima direktan uticaj na vremensko korišćenje vozila za prevoz, a time i za ostvarivanje zarade. Svi ovi elementi ulaze u obračun naknade za nekorišćenje vozila.

Obračun naknade za nekorišćenje vozila čija je nosivost 27.020 kilograma, odnosno prosječno 33.378 litara, varijabilni troškovi 40% i koeficijent tehničke ispravnosti (Kti) = 0,66, jer je vozilo u momentu oduzimanja staro 12 godina, prezentovaću u narednoj tabeli.

Tabela 3. Primjer vrijednosti elemenata koji formiraju naknadu za nekorišćenje vozila

Opis	Vrijednost
1. Ukupan prihod (174 dana x 33.378 litara x 0,525 feninga/litara)	304.908,00
2. 40% varijabilni troškovi (304.908,00 x 40%)	121.963,20
3. Razlika (1-2)	182.944,80
4. Koeficijent tehničke ispravnosti (182.944,80 x 34%)	62.201,20
Naknada za nekorišćenje vozila (3-4)	120.743,60

Iz prezentovane tabele se vidi da je visina naknade za nekorišćenje vozila, a iz razloga neostvarene zarade zbog imobilisanja od eksploatacije predmetnog vozila oduzima-

njem vozila i njihove imobilizacije u periodu 24.01.2014. godine do 29.09.2014. godine iznosi ukupno 120.743,60 KM

ZAKLJUČAK

Iako, po našem mišljenju, profesija sudskih vještaka u cjelini u BiH, odnosno u njenim entitetima, kao i njeni članovi kao pojedinci razumiju značaj i implikacije pouzdanosti i kvaliteta informacija sadržanih u nalazima i mišljenjima u čijem sačinjavanju ili verifikaciji učestvuju, prema našim saznanjima, može se konstatovati da sadašnje stanje po pitanju utvrđivanja visine naknade za nemogućnosti korišćenja sopstvenog vozila koje služi za razne namjene nije usaglašeno kako po pitanju metode obračuna, tako ni po standardima izraza.

Kroz ovaj rad prezentovali smo dva modela obračuna naknade za nekorišćenje vozila, od kojih je prvi model jako primjenljiv i u velikoj mjeri tačan, prvenstveno iz razloga sveobuhvatnosti relevantnih elemenata, prevashodno mašinskih elemenata (struktura vozila, tehničke karakteristike i dr), a posebno računovodstvenih elemenata počev od nabavne vrijednosti, preko strukture troškova, pa do elementa dobiti, što predstavlja čvrstu osnovu za utvrđivanje naknade za nekorišćenje vozila. Drugi model se zasniva na praktičnim iskustvima u situacijama kada nije moguće detaljno utvrditi u potpunosti tehničke karakteristike vozila, a posebno doći do računovodstvenih podataka koji će se moći u potpunosti inkorporirati u model obračuna naknade. Iz pomenutih razloga, drugi model obračuna naknade korišćena vozila prezentovan je kroz praktičan primjer na osnovu realno raspoloživih informacija koje su bile dostupne u momentu utvrđivanja naknade za nekorišćenje vozila.

LITERATURA

- Busarčević, M., Nešić, L., Radomirović, A. (2008). *O veštacima u prekrivičnom i krivičnom postupku*, Zbornik radova „Primjena savremenih metoda i sredstava u suzbijanju kriminaliteta“, Brčko: Internacionalna asocijacija kriminalista.
- European Parliament and of the Council (2009) Directive 2009/33/EC on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles, Official Journal of the European Union, L 120.
- Manojlović, A., Govedarica, M., Momčilović, V., Drenovac, D. (2010). *Naknada za nekorišćenje vozila*, Zlatibor: Savetovanje – saobraćajne nezgode.
- Manojlović, A., Govedarica, M., Kaplanović, S. (2009). *Model za određivanje izgubljene dobiti u periodu trajanja neispravnosti vozila*, Zlatibor: Savetovanje – saobraćajne nezgode.
- Manojlović, A., Govedarica, M. (2009). *Model za utvrđivanje naknade za nekorišćenje vozila*, Beograd: naučno-stručni skup: Ka održivom transportu.
- Posavac, V., Tibor, B. (2006). *Utvrđivanje naknade nastale zbog nemogućnosti korišćenja vozila*, Neum: Međunarodna konferencija, Štete u osiguranju motornih vozila.
- Soković, S. (2007). *Veštačenje kao dokaz u krivičnom postupku*, Kragujevac: Pravni fakultet u Kragujevcu.
- Soković, S. (1997). *Dokazivanje indicijama*, Kragujevac: Jefimija.

Determining the Compensation for not Using Vehicles

Nemanja Todorović

Summary: In the first part of the paper points out the basics and essence of fees for non-use vehicles, as the real problems faced by the expert witnesses and other parties. The second part presents the problem of defining the influencing factors to compensate for the lack of use of the vehicle during the period of malfunction or theft or non-use vehicles. The third part of the paper points to the importance and implications of the reliability and quality of the information presented in the model calculation of fees for non-use of the vehicle in which they discussed all elements of cost that are important for determining the amount of compensation. Finally, in the fourth section of the paper, we review the situation in the field of reliability and quality of information contained in the model of calculating fees in our practice.

Keywords: vehicle, indemnity, non-use of vehicle, fixed and variable costs.