

მატერიალური ზიანის გამოთვლა ავტოსაგზაო შემთხვევების დროს გერმანიაში*

ულრიხ ჰაგენლოხი

დრეზდენის უმაღლესი სამხარეო სასამართლოს ყოფილი პრეზიდენტი

I. კანონისმიერი რეგულაციების შედარება საქართველოსა და გერმანიაში

1. მოთხოვნის საფუძვლების მოკლე მიმოხილვა გერმანულ სამართალში

ავტოსაგზაო შემთხვევაში რამდენიმე პირის მონაწილეობისას დელიქტური პასუხისმგებლობის აუცილებელი წინაპირობებისა (რომლებიც დეტალურად არ იქნება განხილული ამ სტატიაში) და პასუხისმგებლობის შენონადობის მიზნით, გერმანიაში არსებობს საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის სპეციალური დებულებები. მოცემულ შემთხვევაში განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია **მოსარგებლის პასუხისმგებლობა**, რომელიც მოწესრიგებულია საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის (StVG) §§ 7, 19 მუხლებში. აღნიშნული მუხლების მიხედვით, ავტოსატრანსპორტო საშუალებით (§ 7 StVG) ან მისაბმელით (§ 19 StVG) მოსარგებლე პირი ვალდებულია, ააზღაუროს ზიანი, თუ ავტოსატრანსპორტო საშუალების ან მისაბმელის ექსპლუატაციისას ადამიანი გარდაიცვლება, ადამიანის სხეულს ან ჯანმრთელობას მიაღება ზიანი ან ნივთი დაზიანდება.

მოსარგებლეში მოიაზრება ნებისმიერი ფიზიკური ან იურიდიული პირი, რომელიც იყენებს

ასეთ სატრანსპორტო საშუალებას **საკუთარი ანგარიშით** და ფლობს **განკარგვის ფაქტობრივ უფლებამოსილებას**, რომელსაც ასეთი გამოყენება მოითხოვს.¹ გადამწყვეტი არის არა საკუთრება, არამედ ფაქტობრივი, უპირველესად ეკონომიკური ურთიერთობის ინტენსივობა ავტომობილის ექსპლუატაციასთან.² კომპენსაციის გადახდის ეს ვალდებულება **გამორიცხულია** მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ავტოსაგზაო შემთხვევა გამოწვეულია **ფორსმაჟორით** ან თუ ავარია მოხდა ე.წ. ბრალის გარეშე უკანონოდ მართვის დროს, მაგალითად, ავტომობილის ქურდობის შემდეგ, რომელიც საკმარისად არის დაცული მესამე პირის არაუფლებამოსილი ნდომისგან (დანვრილებით უკანონოდ მართვისას პასუხისმგებლობის საკითხის შესახებ § 7 III StVG).

ავტოსაგზაო შემთხვევა ჩაითვლება ავტომობილის **ექსპლუატაციისას** მომხდარ ფაქტად, თუ ზიანის გამომწვევი მიზეზი ადგილმდებარეობისა და დროის თვალსაზრისით მჭიდროდ არის დაკავშირებული ექსპლუატაციის პროცესთან ან ავტოსატრანსპორტო საშუალების კონკრეტული ექსპლუატაციისთვის საჭირო მოწყობილობასთან.³ ექსპლუატაცია გრძელდება მა-

* გერმანულიდან თარგმნა ნატალი გოგიაშვილმა.

¹ BGH, Urteil vom 26. November 1996 - VI ZR 97/96 - NJW 1997, 660, juris Rn. 8; BGH, Urteil vom 3. Dezember 1991 - VI ZR 378/90 - BGHZ 116, 200, juris Rn. 18

² BGH, Urteil vom 22. März 1983 - VI ZR 108/81 - BGHZ 87, 133, juris Rn. 12

³ BGH, Urteil vom 7. Februar 2023 - VI ZR 87/22 - openJur 2023, 3630, juris Rn. 9; BGH, Urteil vom 24. Januar 2023

ნამ, სანამ მძლოლი სატრანსპორტო საშუალებას ტოვებს მოძრაობაში და გრძელდება აღნიშნულით შექმნილი სახიფათო სიტუაცია (**ე.წ. საგზაო-ტექნიკური მოსაზრება**).⁴

ავტოსატრანსპორტო საშუალების მძლოლის პასუხისმგებლობა საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონში (StVG) რეგულირდება სამოქალაქო კოდექსისგან განსხვავებულად, რამდენადაც მძლოლმა უნდა ახსნას და დაასაბუთოს, რომ იგი არ იყო დამნაშავე ავარიაში (§ 18 StVG). შესაბამისად, აღნიშნული იწვევს იმას, რომ მოსარგებლეს ხდება პასუხისმგებელი, რადგან მას არ შეუძლია დაამტკიცოს ფორსმაჟორული გარემოება, მაგრამ მძლოლს (რომელიც განსხვავდება მოსარგებლისგან) შეუძლია თავის გამართლება და, შესაბამისად, ზიანის ანაზღაურებისგან თავის არიდება.

საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონი (StVG) ასევე შეიცავს სპეციალურ რეგულაციებს ავარიაში რამდენიმე მონაწილის არსებობის შემთხვევაში **გამომწვევი მიზეზის კონტრიბუციის გასაზომად**, კერძოდ, § 17 StVG. მოცემულ რეგულაციებს პრიორიტეტი გააჩნიათ გერმანიის სამოქალაქო კოდექსის შესაბამის დებულებებთან, მაგალითად, შერეული ბრალის კონტრიბუციის შესაფასებელ ნორმებთან.⁵ თუმცა, ეს ნორმები და მათზე დაფუძნებული სასამართლო პრაქტიკა ემყარება გერმანიის სამოქალაქო კოდექსის დებულებების შინაარსს, მაგალითად, შერეული ბრალის შემთხვევაში პასუხისმგებლობის შეწონადობის დროს ან როდესაც ბრალის გარეშე და ბრალეული პასუხისმგებლობა ერთმანეთს ემთხვევა. შედეგად, როგორც წესი, ეს სპეციალური რეგულაციები არ იწვევენ რაიმე დიდ გადახრას გერმანიის სამოქალაქო კოდექსით გათვალისწინებული პასუხისმგებლობის შეწონადობის ზოგადი პრინციპებიდან. გამომწვევი მიზეზის კონტრიბუციის გაზომვისას,

მთავარ გადამწვეტ ფაქტორს წარმოადგენს ავარიაში მონაწილე პირთა ბრალი და მისი სიმძიმე, ისევე, როგორც ავარიაში მონაწილე ავტოსატრანსპორტო საშუალებიდან მომავალი რისკი, მაგალითად, როდესაც ავტოსატრანსპორტო საშუალება გადაჭარბებულად განიერია გზაზე არსებულ სივრცესთან შედარებით შემხვედრ მოძრაობაში მომავალ მანქანასთან შეჯახებისას. თუ მძლოლს ან სატრანსპორტო საშუალებით მოსარგებლეს ბრალი არ მიუძღვის, მისი ობიექტური წვლილი მიზეზში (მოიხსენიება როგორც „**ოპერაციული რისკი**“⁶) ხშირად სრულიად უკან იხევს ავარიაში მონაწილე მეორე მხარის მნიშვნელოვანი ბრალის გამო.⁷

საქართველოს კანონმდებლობასთან მნიშვნელოვანი განსხვავება ისაა, რომ გერმანიაში **პასუხისმგებლობის დაზღვევა** უნდა იყოს გაფორმებული მანქანებზე (ე.წ. სავალდებულო დაზღვევა) და რომ დაზარალებულს ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოსარგებლის და/ან მძლოლის პასუხისმგებლობის შემთხვევაში **პირდაპირი მოთხოვნა აქვს მზღვეველის წინააღმდეგ** - § 115 სადაზღვევო ხელშეკრულების შესახებ კანონი, VVG (და არა ველოსიპედის ან ფეხით მოსიარულეთა პასუხისმგებლობის დაზღვევის წინააღმდეგ). ამ პირდაპირი მოთხოვნის გათვალისწინებით, ჩვეულებრივ შეიძლება დამატებით „და/ან მისი პასუხისმგებლობის მზღვეველის“ ნაკითხვაც, როდესაც „დაზარალებული მხარე“ არის ნახსენები. სპეციალური რეგულაციები მოქმედებს იმ შემთხვევებისთვის, როდესაც ისეთი ავტოსატრანსპორტო საშუალება მონაწილეობს ავარიაში, რომელსაც არ აქვს ვალდებულების საწინააღმდეგოდ (და დასჯადად) დაზღვევა ან თუ უცხოური რეგისტრაციის მქონე მანქანა ხვდება ავარიაში, ან თუ ავტოსაგზაო შემთხვევაში მონაწილე პირის დადგენა შეუძლებელია (§§ 12 და შემდგომი მუხლები, სავალდებულო დაზღვევის შესახებ კანონი).

-VI ZR 1234/20 - openJur 2023, 3338, juris Rn. 8; BGH, Urteil vom 20. Oktober 2020 - VI ZR 319/18 - VersR 2021, 597, juris Rn. 7

⁴ BGH, Urteil vom 7. Februar 2023 - VI ZR 87/22 - openJur 2023, 3630, juris Rn. 9; BGH, Urteil vom 11. Februar 2020 - VI ZR 286/19 - VersR 2020, 782, juris Rn. 10

⁵ შდრ. BGH, Urteil vom 18. November 1993 - III ZR 178/92 - NJW-RR 1994, 603, juris Rn. 11

⁶ ნაგულისხმევია ავარიაში მონაწილე ავტოსატრანსპორტო საშუალებიდან მომავალი რისკი.

⁷ შდრ. შეფასების კრიტერიუმების მიმოხილვა: Scholten in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 17 StVG (Stand: 14.04.2023) Rn. 48 ff.

დეტალები შეგიძლიათ იხილოთ (ასევე ინგლისურად) ავტოსატრანსპორტო საშუალების მსხვერპლთა დაცვის გაერთიანების ვებსაიტზე.⁸

2. ზიანის საკითხების მოკლე მიმოხილვა

საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონი შეიცავს გარკვეულ დებულებებს ამ სტატიით განხილული ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნის ფარგლების შესახებ, მათ შორის სხეულის ან ჯანმრთელობისთვის ზიანის მიყენების შემთხვევაში ზიანის ანაზღაურების საკითხზე, თუმცა, აღნიშნული მეტწილად შეესაბამება გერმანიის სამოქალაქო კოდექსის შესაბამის დებულებებს. შესაბამისად, ამ სტატიის კონტექსტში განხილული იქნება მხოლოდ სამოქალაქო კოდექსის დებულებები.

ა) ნატურით რესტიტუციის პრიორიტეტულობა და ფორმები

თუ სატრანსპორტო საშუალების დაზიანების გამოსწორება ტექნიკურად შესაძლებელია, საქართველოსა და გერმანიის სამართლებრივ სისტემებში ნატურით რესტიტუცია (სსკ-ის 408 მუხლის 1-ელი ნაწილი, გსკ-ის § 249 1), ანუ **შენარჩუნების ინტერესის დაცვა (Schutz des Integritätsinteresses)** არის ძირითადი პრინციპი. შესაბამისად, აღნიშნულს აქვს პრიორიტეტი წმინდად ქონებრივ (სააღრიცხვო) კომპენსაციასთან შედარებით გსკ-ის § 251 მუხლის მიხედვით (იხ. ქვემოთ I. 2. ბ) გვ), რომელიც შეესაბამება სსკ-ის 409 მუხლს.⁹ **შეკეთება ან ექვივალენტური სატრანსპორტო საშუალების** შესყიდვა შეიძლება ჩაითვალოს ნატურით რესტიტუციის ფორმად.

გერმანიაში ნატურით რესტიტუციას თითქმის ყოველთვის ასრულებს დაზარალებული მხარე და არა ზიანის მიმყენებელი. ეს პროცესი

- რომელიც ძირითადი სამართლებრივი კონცეფციისგან გადახვევას წარმოადგენს - ეფუძნება იმ ფაქტს, რომ დაზარალებულს, როგორც წესი, სურს თავად გადანაწილოს, ვის ხელში (მაგ., რომელ ავტოსატრანსპორტო სახელოსნოს ენდობა) სურს ზიანის გამოსწორება ან რომელი მანქანის, როგორც ჩამნაცვლებლის, შერჩევა უნდა. ამ მიზნით, გსკ-ის § 249-ე II 1 მუხლი დაზარალებულ მხარეს ანიჭებს უფლებას, მოითხოვოს თანხის ანაზღაურება ზიანის გამოსწორების ნაცვლად (ე.წ. **ჩანაცვლების უფლებამოსილება**). ეს მოთხოვნა ფულადი კომპენსაციის შესახებ მაინც რჩება **ნატურით რესტიტუციის ფორმად**.¹⁰ ის მხოლოდ ფიზიკური აღდგენის თავდაპირველი მოთხოვნიდან გარდაიქმნება პირვანდელი მდგომარეობის აღდგენის ხარჯების ანაზღაურების მოთხოვნად.¹¹

ბ) პირვანდელი მდგომარეობის აღდგენის ხარჯების ანაზღაურება

მოცემულ შემთხვევაში ერთმანეთისგან უნდა გაიმიჯნოს გსკ-ის § 249 II მუხლით გათვალისწინებული მოთხოვნა პირვანდელი მდგომარეობის აღდგენის შეუძლებლობის შემთხვევაში გსკ-ის § 251 I მუხლით დარეგულირებული ფულადი კომპენსაციის მოთხოვნისაგან, რომელსაც შეესაბამება სსკ-ის 409 მუხლი, და რომელიც მიზნად ისახავს მხოლოდ და მხოლოდ განცდილი ფინანსური დანაკლისის კომპენსაციას.

აა) ტექნიკური თვალსაზრისით სრული ზიანი

პირვანდელი მდგომარეობის აღდგენის შეუძლებლობის შემთხვევა სახეზეა, თუ შეკეთება უტოლდება სრულიად ახლის შექმნას¹² და, შესაბამისად, წარმოიქმნება სრულიად ახალი რამ,

⁸ <https://www.verkehrsofferhilfe.de/en/compensation-fund/>

⁹ BGH, Urteil vom 23. Mai 2017 - VI ZR 9/17 - NJW 2017, 2401, juris Rn. 6; BGH, Urteil vom 9. Juni 2009 - VI ZR 110/08 - BGHZ 181, 242, juris Rn. 15

¹⁰ BGH, Urteil vom 12. Oktober 2021 - VI ZR 513/19 - NJW 2022, 543, juris Rn. 16 f.; BGH, Urteil vom 15. Oktober 1991 - VI ZR 67/91 - BGHZ 115, 375, juris Rn. 10

¹¹ Freymann/Rüßmann in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 249 BGB (Stand: 22.02.2023) Rn. 75

¹² BGH, Urteil vom 10. Juli 1984 - VI ZR 262/82 - BGHZ 92, 85, juris Rn. 10

რომელიც არ არის ექვივალენტური ავტოსაგზაო შემთხვევის სატრანსპორტო საშუალებასთან კონსტრუქციული, ტექნოლოგიური და ფუნქციურ-ეკონომიკური თვალსაზრისით.¹³ ასეთი ე.წ. ტექნიკური თვალსაზრისით სრული ზიანი ასევე წარმოიქმნება იმ შემთხვევაში, თუ შეკეთება არ მოიცავდა სრულიად ახლის შექმნას, მაგრამ ნებისმიერ შემთხვევაში სატრანსპორტო საშუალებებისთვის საჭირო საგზაო უსაფრთხოება ვეღარ იქნება საიმედოდ უზრუნველყოფილი და ამდენად, შეკეთებით ფუნქციური ექვივალენტობის მიღწევა შეუძლებელია.¹⁴

ბბ) არაპროპორციული ძალისხმევა, სპეციალური ავტოსატრანსპორტო საშუალებები

გსკ-ის § 251 II მუხლის მიხედვით, ტექნიკური თვალსაზრისით სრულ ზიანს ასევე შეიძლება გაუთანაბრდეს ის შემთხვევა, როდესაც აღდგენა შესაძლებელია მხოლოდ არაპროპორციული ძალისხმევით. გადამწყვეტი კავშირის დადგენა საბაზრო ღირებულებას/ჩანაცვლების ღირებულებას შორის, ერთი მხრივ, და აღდგენის ხარჯებს შორის, მეორე მხრივ, განსაკუთრებით პრობლემურია მანქანებისთვის, რომელთა წარმოებაც მოხდა როგორც ერთგვარი „უნიკალური“ ან ასეთად გადაკეთდა,¹⁵ ან გამოიყენეს სპეციალური მოწყობილობები ან განსაკუთრებული აღჭურვილობები.¹⁶

„უნიკალურობის“ შემთხვევაში, როდესაც შესაბამისი ბაზარი არ არსებობს, არაპროპორციულობის დასადგენად ვერ იქნება გამოყენებული არითმეტიკული ოდენობა იმისა, თუ დაზარალებულმა რა ხარჯები გაიღო მასალისთვის და სამუშაოს შესრულებისთვის, არამედ რა საბაზრო ღირებულება ექნებოდა მსგავს, თუნდაც არა ექვივალენტურ პროდუქტს.¹⁷ ასეთი

„საყვარელი ნივთების“ შემთხვევაში, აღდგენაზე შეიძლება უარი ითქვას გსკ-ის § 251 II მუხლის შესაბამისად, თუ ამისათვის საჭირო ძალისხმევა არ არის გონივრულ კავშირში შესადარებელი ავტოსატრანსპორტო საშუალების საბაზრო ღირებულებასთან, ანუ არსებობს შეუსაბამობა ძალისხმევასა და ობიექტურად მისაღწევი ღირებულების შექმნას შორის. ამის მიუხედავად, დაზარალებულის მიერ ფაქტობრივად შესრულებული შეკეთების შემთხვევაში, ხარჯების ანაზღაურება, თუ აღემატება შესადარებელი პროდუქციის საბაზრო ღირებულებას, ასევე შეიძლება არ მოხდეს 130%-იან ზღვარს ზემოთ (იხ. ქვემოთ II. 2. ა) აა) (1.2.2)).

თუ, მეორე მხრივ, საუბარია უბრალო მოწყობილობაზე ან სპეციალურ აღჭურვილობაზე, რაც დამახასიათებელია ჩვეულებრივი საბაზრო მანქანებისთვის, საჭირო ჩაშენების დამატებითი ღონისძიებები წარმოადგენს ინვოისის უბრალო დამატებით პუნქტს აღდგენის ხარჯის ოდენობის განსაზღვრისას. მოცემულ შემთხვევაში უმნიშვნელოა, ეს მოწყობილობა ან სპეციალური აღჭურვილობა სტანდარტიზებულია თუ წარმოადგენს სპეციალურად მორგებულ პროდუქციას, რომელიც მიმართულია კონკრეტულად გამოსაყენებელ მიზანზე. ერთი მხრივ, აღნიშნული ნიშნავს, რომ სახეზეა აუცილებელი - და შესაბამისად ასანაზღაურებელი - ხარჯები იმისათვის, რომ შესაძლებელი იყოს ჩამნაცვლებელი ავტომანქანის ექვივალენტობის მიღწევა. თუმცა, მეორე მხრივ, ეს დამატებითი ხარჯები თავიდანვე უნდა ჩაითვალოს ჩამნაცვლებლის ღირებულებასა და აღდგენის ხარჯებს შორის (ასევე 130%-იანი ლიმიტის გამოთვლისას) ურთიერთკავშირის გაანგარიშებაში. მოცემულ შემთხვევებში ექცევა მაგალითად, სპეციალური აღჭურვილობის ან სპეციალური სატრანსპორტო საშუალებების (შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირებისთვის აღჭურვილი მანქანები,

¹³ BGH, Urteil vom 25. Oktober 1996 - V ZR 158/95 - NJW 1997, 520, juris Rn. 6, მშენებლობისთვის

¹⁴ შდრ. Freymann/Rüßmann in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 249 BGB (Stand: 22.02.2023) Rn. 88

¹⁵ შდრ. BGH, Urteil vom 2. März 2010 - VI ZR 144/09 - NJW 2010, 2121, juris Rn. 7, მესაკუთრისთვის „ხელოვნების ნუმიზმად“ კლასიფიცირებული ავტომობილისთვის.

¹⁶ შდრ. BGH, Urteil vom 23. Mai 2017 - VI ZR 9/17 - NJW 2017, 2401, juris Rn. 10, ტაქსის აღჭურვილობისთვის

¹⁷ დეტალურად: BGH, Urteil vom 10. Juli 1984 - VI ZR 262/82 - BGHZ 92, 85, juris Rn. 7 ff., insb. Rn. 17, „საყვარელი ხელსაქმით“ დამზადებული მოდელირებული ნავისთვის.

ტაქსი და ა.შ.) გადაკეთების ხარჯები ან სპეციალური გადაღება, ან სარეკლამო დიზაინი, რომელიც გამოიყენება კომპანიის მიერ, როგორც კორპორატიული იდენტობის ნაწილი.¹⁸ სატრანსპორტო საშუალების ტუნიგის შემთხვევაში, სასამართლო პრაქტიკა ზოგჯერ განასხვავებს ავტომობილის შეკეთების ხარჯების შეუსაბამობას, როგორც ასეთს, და მანქანის ნაწილების შეცვლის ხარჯების შეუსაბამობას, მაგალითად, საკმაოდ ძველი მანქანის პულვერიზატორით შეღებვის ხარჯებს.¹⁹ თუმცა, ავტომობილის როგორც ასეთის შეკეთებასა და შესაცვლელი ნაწილების (რომელთა აღდგენა არ ხდება არაპროპორციული ძალისხმევით გამო) ჩამნაცვლებელ ღირებულებას შორის ასეთი გამიჯვნისას გათვალისწინება არ უნდა მოხდეს იმ ფაქტის, რომ დატუნიგებული მანქანა წარმოადგენს ფუნქციურ ერთეულს დაზარალებულისთვის.²⁰

თუ არსებობს სპეციალური მანქანებისთვის საკუთარი ბაზარი, მაგალითად, იმიტომ, რომ ისინი (როგორცაა ავტობუსები ან სახანძრო მანქანები) თავიდანვე იწარმოება, როგორც ასეთი და მათი ნატურის გამო ვერ გადაკეთდება, არ არსებობს სამართლებრივი თავისებურებები ან განსაკუთრებული პრაქტიკული სირთულეები პირვანდელი მდგომარეობის აღდგენისთვის საჭირო თანხობრივი ოდენობის განსაზღვრისთვის.

გგ) ფინანსური კომპენსაცია

როგორც უკვე აღინიშნა (ზემოთ I. 2. ა)), გსკ-ის § 251 მუხლზე დაფუძნებული მოთხოვნა არ იცავს შენარჩუნების ინტერესს (Schutz des

Integritätsinteresses). პირიქით, ის ემსახურება ზოგადი ფინანსური ინტერესის დაცვას, იმით, რომ წარმოშობილი ქონებრივი დანაკარგისთვის²¹ ის ითვალისწინებს ფინანსურ კომპენსაციას და შესაბამისად, მიზნად ისახავს ზიანის გამოთვლას პირვანდელი მდგომარეობის აღდგენის ხარჯების საფუძველზე.

გ) იჯარით აღებული სატრანსპორტო საშუალებები

დამატებითი პრობლემები წარმოიქმნება იჯარით აღებული სატრანსპორტო საშუალებების შემთხვევაში, ვინაიდან ზიანის მომტანი შემთხვევის შედეგად ილახება მეიჯარის, როგორც მესაკუთრის, ისევე როგორც მოიჯარის, როგორც კანონიერი მფლობელის დაცული უფლებები²² და, შესაბამისად, ორივე შეიძლება ჩაითვალოს ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნის კრედიტორად.

მოთხოვნათა კონკურენცია არ არსებობს, თუ მხოლოდ მოიჯარის ინტერესზე მოქმედებს სარგებლობის დაკარგვის შედეგად წარმოშობილი ზიანი, მაგალითად, მანქანის დაქირავების ხარჯები ან სარგებლობის დაკარგვა (იხ. II. 2. დ) ქვემოთ). თუმცა, ნივთის დაზიანების შემთხვევაში, მოთხოვნათა კონკურენცია ნებისმიერ შემთხვევაში თანაარსებობს, როდესაც - რაც ჯერ კიდევ არ არის გადანყვეტილი გერმანიის სასამართლო პრაქტიკაში - უფლებამოსილ მფლობელს ასევე შეუძლია მოითხოვოს ნივთისთვის მიყენებული ზიანის ანაზღაურება.²³

¹⁸ BGH, Urteil vom 23. Mai 2017 - VI ZR 9/17 - NJW 2017, 2401, juris Rn. 10, ჩამნაცვლებელი სატრანსპორტო საშუალების გადაკეთება ტაქსის აღჭურვილობით; OLG Hamm, Urteil vom 24. Juni 2022 - I-7 U 30/21 - NJW 2023, 22, juris Rn. 53, კანალიზაციის შემონგების მანქანისთვის; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 18. Juni 2020 - 4 U 90/19 - juris Rn. 28, (შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირებისთვის აღჭურვილი მანქანები; OLG Düsseldorf, Urteil vom 31. August 2021 - I-1 U 173/20 - DAR 2022, 27, juris Rn. 25 ff., für Bodykit

¹⁹ Thüringer Oberlandesgericht, Urteil vom 16. März 2017 - 1 U 493/16 - NJW 2017, 3008, juris Rn. 11 f.

²⁰ შედეგად ასევე OLG Düsseldorf, Urteil vom 31. August

2021 - I-1 U 173/20 - DAR 2022, 27, juris Rn. 25 ff. für sog. Bodykit

²¹ BGH, Urteil vom 23. Mai 2017 - VI ZR 9/17 - NJW 2017, 2401, juris Rn. 6; Staudinger/Höpfner (2021) BGB § 251 Rn. 2; Freymann/Rüßmann in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 249 BGB (Stand: 22.02.2023) Rn. 75

²² შდრ. უფლებამოსილი მფლობელის დასაცავად: BGH, Urteil vom 29. Januar 2019 - VI ZR 481/17 - NJW 2019, 1669, juris Rn. 14

²³ პრობლემის ყოველმხრივი წარმოჩენა და მოსაზრება ამის შესახებ: BGH, Urteil vom 29. Januar 2019 - VI ZR 481/17 - NJW 2019, 1669, juris Rn. 16 ff.

აბსტრაქტულად წარმოშობილი პრობლემები პრაქტიკაში აშკარად მცირდება იმით, რომ იჯარის ხელშეკრულებები შეიცავენ რეგულაციებს, რომლებიც ხელშეკრულების პროცედურების შესაბამისად აღდგენენ ზიანის გამოსწორების ერთგვაროვან ფორმას. თუმცა, თუ უფლებამოსილი მფლობელი გსკ-ის § 249 II 1 მუხლის საფუძველზე ჩანაცვლების უფლებას იყენებს მეიჯარის თანხმობის გარეშე და აიჯარის ხელშეკრულებით გათვალისწინებული მისი სახელშეკრულებო ვალდებულებების დარღვევით, კონკურენციის პრობლემებს ეძლევათ უკვე პრაქტიკული მნიშვნელობა.

დადგენილი სასამართლო პრაქტიკა მოიჯარეს არ აძლევს უფლებას მფლობელობის უფლების დარღვევისთვის წარმოშობილი ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნის გამო მეიჯარის თანხმობის გარეშე გამოიყენოს **ჩამნაცვლების მოთხოვნის უფლება** გსკ-ის § 249 II 1 მუხლის მიხედვით ფიქტიური აღდგენის ხარჯების საფუძველზე.²⁴ აღნიშნული უფრო მეტად უნდა მოქმედებდეს მაშინ, როდესაც მოიჯარე ითხოვს ნატურით რესტიტუციას ჩამნაცვლების შესყიდვის სახით, თუნდაც ფიქტიური ანგარიშსწორების შემთხვევაში.

არსებითად, ფედერალურმა სასამართლომ დამაჯერებლად გაამართლა ეს მოსაზრება იმით, რომ მატერიალური ზიანის მიყენების შემთხვევაში, (ბუნებრივად ერთგვაროვანი) გადაწყვეტილება ჩამნაცვლების მოთხოვნის შესახებ ეკუთვნის მესაკუთრეს, რადგან ის უფლებამოსილ მფლობელთან შედარებით ნივთზე დისპოზიციური უფლებამოსილებიდან გამომდინარე ყოვლისმომცველი ბატონობის უფლების მქონე პირია.²⁵

II. გაანგარიშების საკითხები

1. ზოგადი პრინციპები

ა) ეკონომიკური ეფექტიანობის პრინციპი/სუბიექტთან დაკავშირებული ზიანის შეფასება

აა) ეკონომიკური ეფექტიანობის პრინციპის საფუძვლები

ზიანის გამოსწორების ხარჯები ფასდება იმ ძალისხმევის მიხედვით, რომელიც ზიანის გამოსწორების მიზნით მიზანშეწონილად და საჭიროდ უნდა იქნეს მიჩნეული გონივრული, ეკონომიურად მოაზროვნე პირის თვალსაზრისით, დაზარალებული პირის მდგომარეობაში ყოფნისას.²⁶ ამიტომ დაზარალებულს უნდა აუნაზღაურდეს აღდგენისთვის ობიექტურად საჭირო თანხის ოდენობა.²⁷ თუმცა, ეკონომიკურად გონივრული ზიანის გამოსწორების მოთხოვნა არ მოითხოვს დაზარალებული მხარისგან მოიცეს ყველა შემთხვევაში ისე, თითქმის ზიანზე პასუხისმგებლობა მას ეკისრება.²⁸

ისეთი ვალდებულებების შემთხვევაში, რომლებიც დაზარალებულ მხარეს მიემართებიან, მხედველობაში უნდა იქნას მიღებული დაზარალებულის მდგომარეობა, კერძოდ, მისი ცოდნის და გავლენის მოხდენის შესაძლებლობები, ისევე, როგორც მის წინაშე არსებული ნებისმიერი სირთულე, (ე.წ. ზიანის სუბიექტთან დაკავშირებული კონცეფცია ან ე.წ. **სუბიექტთან დაკავშირებული ზიანის შეფასება**).²⁹ ამ კონტექსტში განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია, რომ დაზარალებული დამოკიდებულია მესამე პირების მხრიდან ზიანის აღდგენაზე, რომლებსაც მან

²⁴ BGH, Urteil vom 29. Januar 2019 - VI ZR 481/17 - NJW 2019, 1669, juris Rn. 20 ff.

²⁵ BGH, Urteil vom 29. Januar 2019 - VI ZR 481/17 - NJW 2019, 1669, juris Rn. 23

²⁶ BGH, Urteil vom 7. Februar 2023 - VI ZR 137/22 - openJur 2023, 4229, juris Rn. 52; BGH, Urteil vom 26. April 2022 - VI ZR 147/21 - NJW 2022, 2840, juris Rn. 12

²⁷ BGH, Urteil vom 7. Februar 2023 - VI ZR 137/22 - openJur 2023, 4229, juris Rn. 52; BGH, Urteil vom 26. April 2022 - VI ZR 147/21 - NJW 2022, 2840, juris Rn. 12; BGH,

Urteil vom 17. Dezember 2019 - VI ZR 315/18 - NJW 2020, 1001, juris Rn. 14

²⁸ BGH, Urteil vom 15. Oktober 1991 - VI ZR 314/90 - BGHZ 115, 364, juris Rn. 13

²⁹ სრულად: BGH, Urteil vom 7. Februar 2023 - VI ZR 137/22 - openJur 2023, 4229, juris Rn. 53; BGH, Urteil vom 13. Dezember 2022 - VI ZR 324/21 - NJW 2023, 1057, juris Rn. 11; BGH, Urteil vom 22. Juli 2014 - VI ZR 357/13 - NJW 2014, 3151, juris Rn. 13; BGH, Urteil vom 4. April 2014 - V ZR 275/12 - BGHZ 200, 350, juris Rn. 17

უნდა მიმართოს ავარიაში მონაწილე სატრანსპორტო საშუალების შესაკეთებლად და სხვა დაზიანების აღმოფხვრის ღონისძიებებისთვის.³⁰ რაც შეეხება სტანდარტს, რომელიც გამოყენებული უნდა იქნეს დაზარალებული პირის ქცევის შეფასებებისთვის, მხედველობაშია მისაღები ასევე ის, რომ ის იყო საგანგებო ან გადაუდებელ მდგომარეობაში³¹ (მდრ. ბუქსირების ხარჯები ქვემოთ II. 2. ვ)) ან მისი ქმედების ალტერნატიული შესაძლებლობები შეიძლება შეზღუდული იყო ტრავმებისა და დაავადებების გამო.³²

ბბ) სუბიექტთან დაკავშირებული ზიანის შეფასებასა და შერეულ ბრალს შორის კავშირი

სუბიექტთან დაკავშირებული ზიანის შეფასებისას ასანაზღაურებელი ზიანის ოდენობის დადგენისთვის უბედური შემთხვევის შედეგად მიყენებული ზიანის ოდენობის ასპექტები ემთხვევა გსკ-ის § 254 (2) მუხლის მიხედვით (შეესაბამება სსკ-ის 415 II მუხლს) ზიანის შემცირების ვალდებულების დარღვევის გამო (რაც მოითხოვს უფრო მაღალი ზიანის წარმოშობისთვის განმაპირობებელ) ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნის შემცირების ასპექტებს. ეს იწვევს ნაწილობრივ ბუნდოვან პროცესებს და გარკვეულ დოგმატურ გაურკვევლობებს.³³ თუმცა, ზოგადად გამიჯვნა შეიძლება მოხდეს იმის მიხედვით, რომ უფრო ზოგადად გამოსაყენებელი ასპექტები, როგორებიცაა ეკონომიკურად მოაზროვნე დამკვირვებლის (კონკრეტულ სიტუაციაში დაზარალებულის) თვალსაზრისი, ეკონომი-

კური ეფექტიანობის მოთხოვნის დონე და კონკრეტულ ინდივიდუალურ საქმესთან დაკავშირებული ასპექტები, როგორებიცაა ზიანის აღმოფხვრის არატიპურად ხელსაყრელი გზის შესაძლებლობა, შეიძლება გათვალისწინებულ იქნეს ზიანის შემცირების ვალდებულების ეტაპზე.³⁴

გგ) ეკონომიკური ეფექტიანობის პრინციპის დარღვევა

თუ დაზარალებული მხარე არღვევს ეკონომიკური ეფექტიანობის პრინციპის მოთხოვნას ზიანის გამოსწორებისას, მისი მოთხოვნა კომპენსაციის თაობაზე არ ქრება, არამედ შემოიფარგლება მხოლოდ ეკონომიკური ეფექტიანობის პრინციპის მოთხოვნისთვის აუცილებელი, შემცირებული ოდენობით.³⁵

თუ ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნა შედგება ზიანის სხვადასხვა ელემენტისგან, თავდაპირველად უნდა დადგინდეს დაარღვია თუ არა დაზარალებულმა საერთოდ ეკონომიკური ეფექტიანობის პრინციპი და რამდენად მაღალია სხვაობა. თუ, მაგალითად, დაზარალებულის მიერ არჩეულმა შეკეთებამ გამოიწვია საჭიროზე მაღალი ხარჯები, თუმცა შეკეთება შეიძლება მოხერხდეს უფრო სწრაფად, ვიდრე ნაკლები ხარჯების შემთხვევაში, შედარების ოდენობის გამოთვლისას მხედველობაში უნდა იქნეს მიღებული, რომ რაც უფრო ძვირია იჯარით აღებული მანქანის შეკეთება, მით უფრო ნაკლებია მისი გამოუყენებლობის გამო შემოსავლების დაკარგვა (იხ. ქვემოთ II 2. დ) და ე)) და/ან მცირეა მიუღებელი შემოსავლის ოდენობაც. ეკონომი-

³⁰ BGH, Urteil vom 26. April 2022 - VI ZR 147/21 - NJW 2022, 2840, juris Rn. 12; BGH, Urteil vom 29. Oktober 1974 - VI ZR 42/73 - BGHZ 63, 182, juris Rn. 9

³¹ BGH, Urteil vom 9. März 2010 - VI ZR 6/09 - NJW 2010, 2569, juris Rn. 16;

³² ზოგადად ინდივიდუალური სირთულეების გათვალისწინება: BGH, Urteil vom 7. Februar 2023 - VI ZR 137/22 - openJur 2023, 4229, juris Rn. 53; BGH, Urteil vom 13. Dezember 2022 - VI ZR 324/21 - NJW 2023, 1057, juris Rn. 11

³³ მაგალითად: BGH, Urteil vom 12. Februar 2019 - VI ZR 141/18 - NJW 2019, 2538, juris Rn. 21, „ყველაზე ხელსაყრელი“ მანქანის დაქირავებით სარგებლობისთვის; იხ. Wern, ZfSch 2015, 304 unter A I. 1.

³⁴ მდრ: BGH, Urteil vom 29. April 2003 - VI ZR 398/02 - BGHZ 155, 1, juris Rn. 9; BGH, Urteil vom 26. Mai 2020 - VI ZR 321/19 - NJW 2021, 234, juris Rn. 10; BGH, Urteil vom 25. September 2018 - VI ZR 65/18 - NJW 2019, 852, juris Rn. 6

³⁵ BGH, Urteil vom 12. Oktober 2021 - VI ZR 513/19 - NJW 2022, 543, juris Rn. 17; BGH, Urteil vom 5. Februar 2013 - VI ZR 363/11 - NJW 2013, 1151, juris Rn. 12

კური ეფექტიანობის პრინციპის დარღვევა შეიძლება განიხილებოდეს მხოლოდ ისეთ შემთხვევებში, თუ ერთობლივი დაბალანსების შედეგად ერთობლივი ხარჯი უფრო მაღალი იქნებოდა. სუბიექტთან დაკავშირებული ზიანის შეფასებისას, ზიანის ანაზღაურებაზე პასუხისმგებლობა შემოიფარგლება მხოლოდ დაბალი ჯამური სალდოთი, თუ დაზარალებულ მხარეს შეეძლო გაეთვალისწინებინა მისი მხრიდან წინასწარ პროგნოზირებადი შეფასებისას აღნიშნული ფაქტორები ზიანის მიმდინარეობა და მისი ურთიერთქმედება.

ბ) ზიანის შეფასების დრო

ვინაიდან ზიანის განვითარება დინამიური პროცესია, ზიანის ანაზღაურების ფულადი სახით შესრულებისას, ზიანის შეფასება არ უნდა დაეფუძნოს ზიანის მომტანი შემთხვევის დროს, არამედ ზიანის კონკრეტული მიმდინარეობისას იმ დროს, როდესაც **მოთხოვნა სრულად იქნება დაკმაყოფილებული**. თუ ზიანის განვითარება ჯერ არ დასრულებულა, სამართლებრივი დავა უნდა ეფუძნებოდეს პროცედურულად ბოლო შესაძლო შეფასების დროს, ანუ, როგორც წესი, სასამართლო პროცესის მიმდინარეობისას ზეპირი მოსმენის დასასრულს.³⁶ ეს პრინციპები ასევე ვრცელდება ფიქტიური შეკეთების ან ხელახლა შესყიდვის ხარჯების ანგარიშსწორებაზეც. კონკრეტული ზიანის გამოთვლისას ის დროა გადამწყვეტი, როდესაც თავდაპირველი მდგომარეობა გსკ-ის § 249 მუხლის მნიშვნელობით აღდგა.³⁷

ამ პრინციპის კიდევ ერთი შედეგია ის, რომ ზიანის მომტან მოვლენასა და ზიანის გამოსწორებას შორის წარმოქმნილი ფასების ზრდის ტვირთი ეკისრება ზიანის მიმყენებელ მხარეს;³⁸ გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც დაყოვნებები

გამოწვეულია იმ ვალდებულებების დარღვევით, რომლებზეც პასუხისმგებელია დაზარალებული მხარე (იხ. ქვემოთ II. 2. კ)).

გ) ახსნა-განმარტებისა და მტკიცების ტვირთი

ზოგადი პრინციპების მიხედვით, დაზარალებულმა უნდა წარმოადგინოს და დაამტკიცოს ის ფაქტები, რომლებიც საფუძვლად უდევს მის სარჩელს, ხოლო ზიანის მიმყენებელმა პირმა უნდა წარმოადგინოს და დაამტკიცოს ის ფაქტები, რომლებიც აქარწყლებს ან ამცირებს მოთხოვნას.

ზიანის გამოსწორების მიზნით (დაზარალებული მხარის კონკრეტულ სიტუაციაში) განხორციელებული ღონისძიებების აუცილებლობა და მიზანშეწონილობა წარმოადგენს დაზარალებული მხარის მიერ წარსადგენ და დასამტკიცებელ მოთხოვნებს; ასევე მაშინაც, როდესაც კონკრეტულ სუბიექტთან დაკავშირებულ ასპექტებს ეხება საკითხი (ამის შესახებ ზემოთ II. 1 ა) ბბ)).³⁹ მეორე მხრივ, ზიანის, როგორც წესი, ხელსაყრელ ფასად გამოსწორების გონივრული შესაძლებლობის უგულვებელყოფის, ასევე ზიანის შემცირების ვალდებულების სხვა დარღვევების ჩვენების ტვირთს ზიანის მიმყენებელი მხარე ატარებს.⁴⁰

დ) სასამართლო პრაქტიკის მნიშვნელოვანი პრინციპების შეჯამება

სანამ გერმანიის სასამართლო პრაქტიკის პრინციპები ქვემოთ იქნება წარმოდგენილი, მანამდე უნდა მოხდეს ფედერალური სასამართლოს გადაწყვეტილების ნაწყვეტების ციტირება, როგორც პირველადი ზოგადი მიმოხილვა,

³⁶ BGH, Urteil vom 12. Oktober 2021 - VI ZR 513/19 - NJW 2022, 543, juris Rn. 13; BGH, Urteil vom 20. Juli 2021 - VI ZR 533/20 - NJW 2021, 3594, juris Rn. 29; BGH, Urteil vom 20. Juli 2021 - VI ZR 575/20, juris Rn. 30

³⁷ BGH, Urteil vom 12. Oktober 2021 - VI ZR 513/19 - NJW 2022, 543, juris Rn. 13; BGH, Urteil vom 18. Februar 2020 - VI ZR 115/19, VersR 2020, 770, Rn. 13

³⁸ BGH, Urteil vom 18. Februar 2020 - VI ZR 115/19 - NJW 2020, 1795, juris Rn. 11

³⁹ სრულად: BGH, Urteil vom 26. Mai 2020 - VI ZR 321/19 - NJW 2021, 234, juris Rn. 10; BGH, Urteil vom 9. April 2019 - VI ZR 89/18 - NJW 2021, 234, juris Rn. 26

⁴⁰ BGH, Urteil vom 25. September 2018 - VI ZR 65/18 - NJW 2019, 852, juris Rn. 6; BGH, Urteil vom 7. Februar 2017 - VI ZR 182/16 - NJW 2017, 2182, juris Rn. 7; BGH, Urteil vom 28. April 2015 - VI ZR 267/14 - NJW 2015, 2110, juris Rn. 10

რომლებშიც შეჯამებული იქნება რამდენიმე მნიშვნელოვანი ასპექტი:⁴¹

„გსკ-ის § 249 II 1 მუხლის თანახმად, დაზარალებულ მხარეს, რომელიც ნივთის დაზიანების შემდეგ საკუთარ თავზე აიღებს პირვანდელი მდგომარეობის აღდგენის ვალდებულებას, უფლება აქვს მოითხოვოს ზიანის მიმყენებლისგან საჭირო თანხა. ზიანის მიმყენებელ მხარეს შეუძლია დაზარალებულს მიუთითოს ფულად კომპენსაციაზე გაცდილი ღირებულებითი ზარალის ანაზღაურების მიზნით, თუ აღდგენა შეუძლებელია ან კომპენსაციისთვის არასაკმარისია (გსკ-ის § 251 I), ან მოითხოვს არაპროპორციულ ხარჯებს (გსკ-ის § 251 II 1). შესაძლო ნატურით რესტიტუციის შემთხვევაში არაპროპორციულობა ქმნის ზღვარს, საიდანაც დაზარალებული მხარის მხრიდან კომპენსაციის მოთხოვნა აღარ არის მიმართული აღდგენისკენ (ნატურით რესტიტუციისკენ), არამედ მხოლოდ ქონებრივი ზარალის ღირებულებითი კორექტირებისკენ (კომპენსაცია). ამ მხრივ, ნატურით რესტიტუციას აქვს პრიორიტეტი კომპენსაციასთან შედარებით (BGH, Urteil vom 15. Oktober 1991 - VI ZR 314/90, BGHZ 115, 364, 367; BGH, Urteil vom 15. Februar 2005 - VI ZR 70/04, BGHZ 162, 161, 163 f.).

ავტოსატრანსპორტო საშუალების დაზიანების შემთხვევაში, დაზარალებულ მხარეს, ნატურით რესტიტუცია შეუძლია მიიღოს ორი გზით: მას შეუძლია მოითხოვოს შეკეთების ან (ექვივალენტური) ჩამნაცვლებელი სატრანსპორტო საშუალების შესყიდვისთვის გაწეული ხარჯების ანაზღაურება. ზიანის აღდგენის ეს უკანასკნელი სახე ასევე წარმოადგენს, როგორც სენატმა არაერთხელ განაცხადა და აგრძელებს აღნიშნული პოზიციის დაცვას, ნატურით რესტიტუციის ფორმას, (BGH, Urteil vom 15. Oktober 1991 - VI ZR 67/91, BGHZ 115, 375, 378 mwN; BGH, Urteil vom 29. April 2003 - VI ZR 393/02, BGHZ 154, 395, 397). რადგან რესტიტუციის მიზანი არ შემოიფარგლება მხოლოდ დაზიანებული ნივთის (ხელახალი) დამზადებით; არამედ ის უფრო ყოვლისმომცველად მოიცავს გსკ-ის § 249 I

მუხლის მიხედვით ისეთი სიტუაციის შექმნას, რომელიც ეკონომიკური თვალსაზრისით შეესაბამება მდგომარეობას, რომელიც არსებობდა ზიანის გამომწვევ მოვლენამდე (BGH, Urteil vom 15. Oktober 1991 - VI ZR 314/90, BGHZ 115, 364, 368; BGH, Urteil vom 15. Februar 2005 - VI ZR 70/04, BGHZ 162, 161, 164; BGH, Urteil vom 6. März 2007 - VI ZR 120/06, BGHZ 171, 287 Rn. 6). დაზარალებული მხარე, ზიანის შესახებ სამართლებრივად აღიარებული პრინციპების შესაბამისად, არსებული დისპოზიციურობის თავისუფლების პრინციპიდან გამომდინარე, თავისუფალია გამოიყენოს ის საშუალებები, რომლებიც მას შეუძლია მოითხოვოს ზიანის მიმყენებლისგან ზიანის ასანაზღაურებლად. შესაბამისად, ის არ არის ვალდებული, შეაკეთოს თავისი მანქანა ან რეალურად შეიძინოს მისი შემცვლელი (...BGH, Urteil vom 5. vom 29. April 2003 - I ZR 393/02, BGHZ 154, 395, 398; BGH, Urteil vom 15. Februar 2005 - VI ZR 70/04, BGHZ 162, 161, 165 f.; BGH, Urteil vom 9. Juni 2009 - VI ZR 110/08, BGHZ 181, 242 Rn. 13).

2. თუ დაზარალებული პირი გადანყევტს - როგორც მოცემულ შემთხვევაში - ექსპერტიზის დასკვნის საფუძველზე გაქვითვისთვის სავარაუდო ჩამნაცვლებელი ავტომობილის შესყიდვისთვის გათვალისწინებული ხარჯების მოთხოვნას, მისი აღნიშნული მოთხოვნა ჩამნაცვლებელთან მიმართებით დადგენილი სასამართლო პრაქტიკის მიხედვით ... განისაზღვრება ჩამნაცვლების ღირებულების დანახარჯების მიხედვით, ანუ დაუზიანებელ მდგომარეობაში მყოფი ავტოსატრანსპორტო საშუალების ხელახლა ყიდვის ღირებულებასა და დაზიანებული ავტომობილის ნარჩენ ღირებულებას შორის სხვაობით (...). გადამწყვეტი მნიშვნელობა ზიანის ოდენობის გაანგარიშებისთვის არის ჩამნაცვლების შესყიდვის ღირებულება. ეს არის მეორადი ავტომობილის ფასი, რომელიც უნდა განისაზღვროს მეორადი ავტომობილების ბაზრის პირობების მიხედვით, რომელიც დაზარალებულმა უნდა გადაიხადოს სანდო დილერისგან შე-

⁴¹ ნაწყვეტი: BGH, Urteil vom 23. Mai 2017 - VI ZR 9/17 - NJW 2017, 2401, juris Rn. 6 ff., ციტატები მცირედი ცვლილებით.

მცვლეელი მანქანის შესაძენად, რომელიც შეესაბამება ავარიაში დაზიანებულ ავტომობილს (...). მოცემულ შემთხვევაში მნიშვნელოვანია, რომ შემცვლელის შესყიდვის ეკონომიკური ექვივალენტობა უნდა განისაზღვროს ობიექტური თვალსაზრისით. აქედან გამომდინარე, გადამწყვეტი ფაქტორი ის კი არ არის, თუ როგორ აფასებს დაზარალებული მხარე თავისი ძველი სატრანსპორტო საშუალების და შემცვლეელი მანქანის ღირებულებას, არამედ ობიექტური ღირებულებითი მასშტაბით გაკეთებული შეფასება იწვევს თუ არა ეკონომიკური ექვივალენტობის დადგენას (...). მაშასადამე, აღჭურვილობის სპეციფიკური მახასიათებლები და განსაკუთრებული ფუნქციები შეიძლება იყოს მნიშვნელოვანი მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ისინი ობიექტურად გაზრდიან ღირებულებას ბაზარზე. მეორე მხრივ, ეკონომიკური ექვივალენტობა სუბიექტთან დაკავშირებული ზიანის შეფასების კონტექსტში მოცემულია მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ შემცვლელ მანქანას შეუძლია ჩაანაცვლოს დაზიანებული მანქანა მისი სპეციფიკური, დაზარალებული მხარისთვის ობიექტურად გასაგები და ეკონომიკურად შესაბამისი ფუნქციით.

ყოველივე ამის შემდგომ და გსკ-ის § 251 მუხლის შესაბამისად, უბრალო ღირებულებითი კომპენსაციისგან განსხვავებით, გადამწყვეტი არ არის არც ცვეთის ღირებულება და არც ფასი, რომელსაც დაზარალებული მხარე მიიღებდა, თუ იგი ავარიაში მოხვედრილ მანქანას დაუზიანებელ მდგომარეობაში გაყიდიდა (დროისან გასხვისების ღირებულება), არამედ ფუნქციონირებადი ბაზრის არარსებობის შემთხვევაში გარკვეული პირობების არსებობისას უფრო მაღალი ფასი, რომლის გადახდაც დაზარალებულ მხარეს მოუწევს ექვივალენტური სატრანსპორტო საშუალების შეძენისას.

2. ზიანის გამოსასწორებლად იძულებითი ან აუცილებელი ხარჯების ანაზღაურება

ა) სატრანსპორტო საშუალების მატერიალური დაზიანება

რამდენადაც ზიანის გამოსწორება ხდება ნატურით რესტიტუციის ძირითადი პრინციპების შესაბამისად (იხ. ზემოთ I. 2. ა)), დაზარალებულ მხარეს შეუძლია, აირჩიოს ის გზა, რომელიც, მისი გადმოსახედით, საუკეთესოდ ემსახურება მის ინტერესებს, რამდენადაც ზიანის ანაზღაურების სამართლის მიზანია ისეთი მდგომარეობის აღდგენა, რომელიც ეკონომიკური თვალსაზრისით შეესაბამება ჰიპოთეტურ მდგომარეობას ზიანის მომტანი მოვლენის არარსებობის შემთხვევაში.⁴² ერთი მხრივ, ავარიაში მოხვედრილი სატრანსპორტო საშუალების შეკეთებისას და, მეორე მხრივ, „ექვივალენტური“ შემცვლელი ავტომობილის შეძენისას საკითხი ეხება ზიანის გამოსწორების ან ზიანის გამოთვლის იურიდიულად ექვივალენტურ მეთოდებს.⁴³

გსკ-ის § 249 II 1 მუხლის შესაბამისად (იხ. ზემოთ I. 2. ა)), პირვანდელი მდგომარეობის აღსადგენად საჭირო თანხის ოდენობის გამოთვლა ჩამნაცვლებლის შეძენის თუ შეკეთების ხარჯებს ეფუძნება, გავლენას ახდენს მხოლოდ **გაანგარიშების მოდალობაზე**. ანუ საკითხი ეხება იმას, გამოთვლა უნდა მოხდეს ექსპერტის მოსაზრებების, ანუ ე.წ. ექსპერტიზის დასკვნის, თუ კონკრეტულად რეალურად გაწეული ხარჯების მიხედვით.

თუმცა, გაანგარიშების ეს ორი ტიპი არ უნდა იყოს ერთმანეთში შერეული „აღუბლის კრეფის“⁴⁴ გაგებით (ე.წ. **კომბინაციის აკრძალვა**). თუმცა, გამოთვლის ალტერნატიული მეთოდები - და თითოეულ შემთხვევაში უფრო ხელსაყრელი გზის არჩევა - შესაძლებელია სასამართ-

⁴² BGH, Urteil vom 7. Februar 2023 - VI ZR 137/22 - openJur 2023, 4229, juris Rn. 52; BGH, Urteil vom 13. Dezember 2022 - VI ZR 324/21 - NJW 2023, 1057, juris Rn. 10; BGH, Urteil vom 17. Dezember 2019 - VI ZR 315/18 - NJW 2020, 1001, juris Rn. 14

⁴³ შდრ. BGH, Urteil vom 12. Oktober 2021 - VI ZR 513/19 - NJW 2022, 543, juris Rn. 16 f.; BGH, Urteil vom 17. Oktober 2006 - VI ZR 249/05 - BGHZ 169, 263, juris Rn.

14; BGH, Urteil vom 5. Dezember 2006 - VI ZR 77/06 - NJW 2007, 588, juris Rn. 9

⁴⁴ აღნიშნული გამოთქმა წარმოადგენს მეტაფორულ გამოთქმას, რომელშიც მოიაზრება პირის ეგოისტური მცდელობა, მოცემულობიდან მხოლოდ მიმზიდველი ნაწილები აარჩიოს, იმისთვის, რომ არამიმზიდველი ნაწილები სხვა პირს დაუტოვოს (თარჯიმნის შენიშვნა).

ლო პროცესის ფარგლებშიც (ამის შესახებ ქვემოთ II. 2. ა) აა) (2.1)).⁴⁵ კომბინაციის ეს აკრძალვა გავლენას ახდენს არამხოლოდ რეალურ სარემონტო და ჩამნაცვლებლის შეძენის ხარჯებზე, არამედ მოიცავს ყველა შემდგომში დამდგარ ზიანს. ამიტომ დაზარალებულს, რომელიც ფიქტიურად გადახდილი ხარჯების საფუძველზე ანგარიშობს, შეუძლია, მაგალითად, მოითხოვოს დაქირავებული მანქანის ხარჯების ანაზღაურება ან სარგებლობის კომპენსაცია (იხ. ქვემოთ II. 2. დ) და ე)) მხოლოდ ზიანის აღმოფხვრისთვის ფიქტიურად (ჩვეულებრივ) საჭირო ხანგრძლივობისთვის, მაგრამ არა რეალურად არსებული გამოყენების შესაძლებლობის დაკარგვის უფრო ხანგრძლივი პერიოდისთვის.⁴⁶ დაზარალებულმა მხარემ ასევე უნდა აირჩიოს ზიანის გაანგარიშების ერთიანი გზა მანქანის გადაყვანის ხარჯებისთვის (იხ. ქვემოთ II. 2. ვ)) და ჩამნაცვლებლის შეძენის ხარჯებისთვის (იხ. ქვემოთ II. 2. კ)).⁴⁷

თუმცა, იმ მეთოდების სამართლებრივი ექვივალენტობა, რომლებიც შეიძლება გამოყენებული იყოს ზიანის გამოსასწორებლად, არ ნიშნავს, რომ დაზარალებულ მხარეს უფლება აქვს აირჩიოს ისე, როგორც მას სურს.⁴⁸ პირიქით, დაზარალებულმა ყოველთვის უნდა აირჩიოს ზიანის გამოსასწორების ის ფორმა, რომელიც ნაკლებ დანახარჯებს მოითხოვს. ეკონომიკური ეფექტიანობის პრინციპისა და კომბინაციის აკრძალვის ეს ურთიერთქმედება მიზნად ისახავს, ხელი შეუშალოს იმ გარემოებას, რომ დაზარალებულმა ზიანის მომწესრიგებელი სამართლებრივი ნორმების შესაბამისად უსაფუძვლოდ გამდიდრების აკრძალვის უგულვებელყოფით აირჩიოს მისთვის ხელსაყრელი გაანგარიშების ტიპის ცალკეული ელემენტები და

ამით შეძლოს ზიანის მომტანი შემთხვევის შედეგად მოგების მიღება. გარდა ამისა, ეს არის ერთადერთი გზა, რათა უზრუნველყოფილ იქნეს შესაბამისი გაანგარიშების მეთოდების თანმიმდევრულობა.⁴⁹

ა) შეკეთების ხარჯები

(1) რეალურად განეული შეკეთების ხარჯების ანაზღაურება

(1.1) შეკეთების ხარჯები არ აღემატება ჩამნაცვლებლის შესყიდვის ღირებულებას

თუ დაზიანებული მხარე მანქანას რეალურად გაარემონტებინებს, შეუძლია მოითხოვოს შეკეთების ხარჯების ანაზღაურება იმ პირობით, რომ ისინი არ აღემატება ჩამნაცვლებლის შესყიდვის ღირებულებას.⁵⁰ არ აქვს მნიშვნელობა, დაზარალებულ მხარეს აქვს თუ არა შენარჩუნების დაცვის ინტერესი (**Schutz des Integritätsinteresses**). ამიტომ, მას შეუძლია ზიანის გამოთვლის ასეთი მეთოდი აირჩიოს მაშინაც კი, თუ რემონტის ჩატარების შემდეგ თავად აღარ გამოიყენებს სატრანსპორტო საშუალებას და გაყიდის მას.⁵¹

(1.2) შეკეთების ხარჯები აღემატება ჩამნაცვლების შესყიდვის ღირებულებას

თუმცა, თუ შეკეთების ხარჯები აღემატება ჩამნაცვლების შესყიდვის ღირებულებას, რემონტისთვის განეული ხარჯები, როგორც წესი, არ ანაზღაურდება. ასეთ შემთხვევაში ავტოტრანსპორტის შეკეთება აღარ ღირს, შესაბამისად, დაზარალებულ პირს ზიანის მიმყენებლისგან შეუძლია მოითხოვოს მხოლოდ ჩამნაცვლებლის

⁴⁵ შდრ. BGH, Urteil vom 5. April 2022 - VI ZR 7/21 - NJW 2022, 1884, juris Rn. 10; BGH, Urteil vom 12. Oktober 2021 - VI ZR 513/19 - NJW 2022, 543, juris Rn. 18; BGH, Urteil vom 2. Oktober 2018 - VI ZR 40/18 - NJW-RR 2019, 144, juris Rn. 7; BGH, Urteil vom 17. Oktober 2006 - VI ZR 249/05 - BGHZ 169, 263, juris Rn. 15

⁴⁶ LG Saarbrücken, Urteil vom 15. Mai 2015 - 13 S 12/15 - NJW-RR 2015, 143, juris Rn. 28

⁴⁷ BGH, Urteil vom 30. Mai 2006 - VI ZR 174/05 - NJW 2006, 2320, juris Rn. 11

⁴⁸ BGH, Urteil vom 17. Oktober 2006 - VI ZR 249/05 - BGHZ 169, 263, juris Rn. 14

⁴⁹ vgl. BGH, Urteil vom 5. April 2022 - VI ZR 7/21 - NJW 2022, 1884, juris Rn. 10; BGH, Urteil vom 12. Oktober 2021 - VI ZR 513/19 - NJW 2022, 543, juris Rn. 18

⁵⁰ BGH, Urteil vom 5. Dezember 2006 - VI ZR 77/06 - NJW 2007, 588, juris Rn. 9. f.

⁵¹ BGH, Urteil vom 5. Dezember 2006 - VI ZR 77/06 - NJW 2007, 588, juris Rn. 9 f.

შესყიდვის ხარჯები, ანუ ჩამნაცვლების შესყიდვის ღირებულებას უნდა გამოაკლდეს ნარჩენი ღირებულება.⁵²

(1.2.1) ძირითადი პრინციპი

გსკ-ის § 249-ითგათვალისწინებული იმანენტური ეკონომიკური ეფექტიანობის პრინციპი, რომელსაც შეესაბამება გსკ-ის 408-ე მუხლი, შეკეთების ხარჯების ანაზღაურების შესაძლებლობას უფრო ძლიერად ზღუდავს, ვიდრე გსკ-ის § 251(2) მუხლით, რომელსაც შეესაბამება გსკ-ის 409-ე მუხლი, განსაზღვრული ნატურით რესტიტუციით დადგენილი არაპროპორციულობის ზღვარი. ფედერალურმა სასამართლომ, სხვა საკითხებთან ერთად, გამიჯვნის ამ პრობლემასთან დაკავშირებით მიუთითა შემდეგზე.⁵³

ა) დაზარალებული მხარე, რომელიც საკუთარ თავზე აიღებს ნივთის დაზიანების შემდგომ მისი პირვანდელი მდგომარეობის აღდგენის საკითხს, გსკ-ის § 249 II მუხლის შესაბამისად (შენიშვნა: გადანყვეტილება ეხება გსკ-ის § 249 მუხლის ადრინდელ ვერსიას; თუმცა მოსაზრებები მიემართება გსკ-ის § 249 II მუხლის ამჟამინდელი ვერსიასაც) უფლებამოსილია მოითხოვოს ზიანის მიმყენებელი მხარისგან საჭირო ფულადი თანხა. ზიანის მიმყენებელს განცდილი ღირებულებითი დანაკარგისთვის ფულად კომპენსაციაზე მაშინ შეუძლია მიუთითოს, როდესაც აღდგენა შეუძლებელია ან კომპენსაციისთვის არასაკმარისია (გსკ-ის § 251 I მუხლი), ან მოითხოვს არაპროპორციულად დიდ დანახარჯებს (გსკ-ის § 251 II 1 მუხლი). ნატურით რესტიტუციის შემთხვევაში, არაპროპორციულობის საკითხი ანებს ზღვარს, საიდანაც დაზარალებულის მხრიდან კომპენსაციის მოთხოვნა აღარ არის მიმართული აღდგენისკენ (ნატურით რესტიტუციისკენ), არამედ მხოლოდ ქონებრივი ზარალის ღირებულებითი კორექტირებისკენ (კომპენსაცია). ამ მხრივ, ნატურით რესტიტუციას აქვს პრიორიტეტი კომპენსაციასთან შედარებით.

ბ) ზიანის მომწესრიგებელი სამართლის ამ სისტემიდან არ შეიძლება დავასკვნათ, რომ ავტოსატრანსპორტო საშუალების დაზიანების შემთხვევაში, დაზარალებულმა შეიძლება ყოველთვის შეაკეთოს თავისი მანქანა არაპროპორციულობის ზღვრამდე, ზიანის მიმყენებელი პირის ხარჯზე. შედარება რესტიტუციის ხარჯებსა და დაზიანებული ნივთის უბრალო ღირებულებას შორის, რომელიც დაზარალებული პირის ქონებრივ ბალანსში ხვდება, გსკ-ის § 251 II 1 მუხლის მიხედვით, მნიშვნელოვანია იმ ზედა ზღვრის დადგენისთვის, სადამდეც ზიანის მიმყენებელს შეუძლია დაზარალებულს შეუმციროს პირვანდელი მდგომარეობის აღდგენისთვის საჭირო ხარჯები (...). შესაბამის კითხვაზე პასუხის გაცემისას, შეუძლია თუ არა და რა ოდენობის დანახარჯებით დაზარალებულს ზიანის მიმყენებლის ხარჯზე სატრანსპორტო საშუალების შეკეთება, როდესაც უფრო მცირე დანახარჯებით იმავე ღირებულების ჩამნაცვლებელი მანქანის შეძენას შეძლებს, საკითხი არ ეხება, როგორც ქვემოთ უფრო დეტალურად იქნება ახსნილი, რესტიტუციისა და კომპენსაციას შორის ზღვრის გავლენას. სარემონტო ხარჯების ზღვარს არ ადგენს გსკ-ის § 251 II 1 მუხლით გათვალისწინებული არაპროპორციულობა, არამედ მისი ზღვარი უკვე დადგენილია გსკ-ის § 249 I მუხლით განსაზღვრული პირვანდელი მდგომარეობის აღდგენის მიზნით და გსკ-ის § 249 II მუხლით გათვალისწინებული აუცილებლობით (შენიშვნა: ამჟამად გსკ-ის § 249 I და § 249 II მუხლები).“

(1.2.2) 130% ლიმიტი

თუმცა, დადგენილი პრეცედენტული სამართლის მიხედვით, ეკონომიკური ეფექტიანობის პრინციპი განიცდის მოდიფიკაციას, რათა დაიცვას დაზარალებულის **შენარჩუნების ინტერესი (Schutz des Integritätsinteresses)**, იმ მიმართულებით, რომ დაზარალებულს შეუძლია მოითხოვოს ზიანის ანაზღაურება რეალურად

⁵² BGH, Urteil vom 17. Oktober 2006 - VI ZR 249/05 - BGHZ 169, 263, juris Rn. 12; BGH, Urteil vom 30. November 1999 - VI ZR 219/98 - BGHZ 143, 189, juris Rn. 22

⁵³ ამონარიდი BGH, Urteil vom 15. Oktober 1991 - VI ZR 314/90 - BGHZ 115, 364, juris Rn. 9 f.; ციტატა ამოღებულია.

განეული სარემონტო ხარჯებისთვის, რომლებიც აღემატება 30%-ით ჩამნაცვლების შეძენის ღირებულებას.⁵⁴

(1.2.2.1) შენარჩუნების ინტერესის (Integritätsinteresse) სპეციფიკური დაცვა

შენარჩუნების ინტერესის ეს სპეციფიკური დაცვა (Schutz des Integritätsinteresses) ითვალისწინებს იმ ფაქტს, რომ სატრანსპორტო საშუალებას, როგორც წესი, დაზარალებული მხარე არ აღიქვამს როგორც სასურველ დროს გაცვლად ეკონომიკურ საქონელს, რომლის ღირებულებაც მას მხოლოდ აქტივების თვალსაზრისით გადაეცემა.

ერთი მხრივ, თითოეული სატრანსპორტო საშუალება გარკვეულწილად ინდივიდუალურია და შეძენილია მეტ-ნაკლებად მომხმარებლის პირადი წარმოდგენების მიხედვით. მეორე მხრივ, სპეციფიკური საფუძველი გამომდინარეობს იქიდან, რომ ყველა სატრანსპორტო საშუალებას აქვს საკუთარი - უკეთესი თუ უარესი - მახასიათებლები, რომლებსაც დაზარალებული მხარე, ანუ მომხმარებელი, შეეგუა და რომლებთანაც შეუძლია გამკლავება. შედეგად, ჩამნაცვლების შეძენა, რომელიც ღირებულების თვალსაზრისით ექვივალენტურია, დაზარალებული მხარისთვის ავტომატურად არ აღიქმება ექვივალენტად, ვინაიდან შემცვლელი მანქანა მისთვის, ანუ მომხმარებლისთვის „უცხოა“.

ეს ასპექტები მოითხოვენ შენარჩუნების ინტერესის (Schutz des Integritätsinteresses) განსაკუთრებულად დაცვას და მის შესაბამის ბალანსში მოყვანას ეკონომიკური ეფექტიანობის

პრინციპთან. სასამართლო პრაქტიკა ადგენს ამ ბალანსს ისე, რომ შენარჩუნების ინტერესი (Integritätsinteresse) ჭარბობს მაშინ, თუ შეკეთების ხარჯები შეადგენს ჩამნაცვლების შეძენის ღირებულების მაქსიმუმ 130%-ს.⁵⁵ ამ ლიმიტის შეფასება სასამართლო პრაქტიკაში მყარად არის დამკვიდრებული, მაგრამ, ოდენობის თვალსაზრისით, იგი უფრო ერთჯერად თანხად „წარმოდგება“ ხოლმე.⁵⁶ 130%-ს ამ სახელმძღვანელო ღირებულებამ შეიძლება ცალკეულ შემთხვევებში გადააჭარბოს ან შემცირდეს,⁵⁷ მაგრამ სასამართლო პრაქტიკაში თითქმის ყოველთვის თანმიმდევრულად გამოიყენება.

თუმცა, შენარჩუნების ინტერესი (Schutz des Integritätsinteresses) მხოლოდ იმ შემთხვევაში სარგებლობს ამ სპეციალური დაცვით, თუ ის **რეალურად არსებობს და განხორციელებადია**. ერთი მხრივ, ეს მოითხოვს მანქანის პროფესიონალურ შეკეთებას, ანუ აღდგენას პირვანდელ მდგომარეობაში.⁵⁸ მეორე მხრივ, ზიანის გაანგარიშება ამ საფუძველზე გულისხმობს, რომ დაზარალებულ მხარეს აქვს სურვილი, განაგრძოს ავტომობილის გამოყენება შეკეთების შემდეგ.⁵⁹ ვინაიდან ასეთი სურვილის დადგენა ხშირად ძნელია, სასამართლო პრაქტიკამ შეიმუშავა მტკიცების შემდეგი წესი, რომ, რემონტიდან, როგორც წესი, ექვსთვიანი გამოყენების პერიოდი აუცილებელია, და ამასთან საკმარისია მყარი შენარჩუნების ინტერესის (Integritätsinteresse) ჩამოსაყალიბებლად **(ე.წ. სარგებლობის პერიოდი)**.⁶⁰ ამ ექვსთვიანი სარგებლობის პერიოდის გამოყენება მხოლოდ ნიშანია შენარჩუნებისადმი ინტერესის

⁵⁴ BGH, Urteil vom 16. November 2021 - VI ZR 100/20 - NJW 2022, 539, juris Rn. 6; BGH, Urteil vom 2. Juni 2015 - VI ZR 387/14 - NJW 2015, 2958, juris Rn. 6; BGH, Beschluss vom 18. November 2008 - VI ZB 22/08 - BGHZ 178, 338, juris Rn. 12 ff.

⁵⁵ BGH, Urteil vom 16. November 2021 - VI ZR 100/20 - NJW 2022, 539, juris Rn. 6; BGH, Urteil vom 9. Juni 2009 - VI ZR 110/08 - BGHZ 181, 242, juris Rn. 15; BGH, Urteil vom 15. November 2011 - VI ZR 30/11 - VersR 2012, 75, juris Rn. 5

⁵⁶ ასევე BGH, Urteil vom 15. Oktober 1991 - VI ZR 314/90 - BGHZ 115, 364, juris Rn. 19

⁵⁷ BGH, Urteil vom 15. Oktober 1991 - VI ZR 314/90 - BGHZ 115, 364, juris Rn. 19

⁵⁸ BGH, Urteil vom 16. November 2021 - VI ZR 100/20 - NJW 2022, 539, juris Rn. 6; BGH, Urteil vom 9. Juni 2009 - VI ZR 110/08 - BGHZ 181, 242, juris Rn. 15; BGH, Urteil vom 15. November 2011 - VI ZR 30/11 - VersR 2012, 75, juris Rn. 5

⁵⁹ BGH, Urteil vom 16. November 2021 - VI ZR 100/20 - NJW 2022, 539, juris Rn. 6; BGH, Urteil vom 9. Juni 2009 - VI ZR 110/08 - BGHZ 181, 242, juris Rn. 15; BGH, Beschluss vom 18. November 2008 - VI ZB 22/08 - BGHZ 178, 338, juris Rn. 12

⁶⁰ BGH, Urteil vom 23. November 2010 - VI ZR 35/10 - NJW 2011, 667, juris Rn. 7; BGH, Beschluss vom 18. November 2008 - VI ZB 22/08 - BGHZ 178, 338, juris Rn.

(Integritätsinteresse) არსებობის,⁶¹ ანუ არ წარმოადგენს სარემონტო ხარჯების იმ ნაწილის მოთხოვნის წინაპირობას, რომელიც აღემატება ჩამნაცვლებლის შეძენის ღირებულებას.⁶²

დადგენილი სასამართლო პრაქტიკის 130%-იანი ლიმიტი შემოღებულ იქნა ავტომობილების, თუმცა ამასობაში ქვედა სასამართლოების პრაქტიკაში მისი ნაწილობრივი გავრცელება ხდება ველოსიპედებზეც.⁶³

(1.2.2.2) გაანგარიშების მეთოდი

მთავარ პრაქტიკულ ასპექტს წარმოადგენს ის, რომ **დაზიანებული სატრანსპორტო საშუალების ნარჩენი ღირებულება არ უნდა იქნას გათვალისწინებული ჩამნაცვლების შეძენის ღირებულების გაანგარიშებისას.** რეალურად განხორციელებული შეკეთების შემთხვევაში, ეს მხოლოდ წარმოადგენს ჰიპოთეტურ ინვოისის პუნქტს, რომელსაც დაზარალებული მხარე ვერ აანალიზებს და რომელიც, შესაბამისად, არ უნდა აისახოს ზიანის ბალანსში.⁶⁴ კიდევ ერთი არგუმენტი ნარჩენი ღირებულების გათვალისწინების წინააღმდეგ არის ის, რომ ეს ჩვეულებრივ დამოკიდებულია სარემონტო ხარჯებზე. მეორე მხრივ, რემონტის შემდეგ წარმოშობილი ნებისმიერი მერკანტილური შემცირებული ღირებულება (იხ. ქვემოთ II. 2. ზ)) მხედველობაში უნდა იქნას მიღებული 130%-იანი ლიმიტის განსაზღვრისას, ისე, რომ შეკეთების ხარჯებს დამატებული მერკანტილური შემცირებული ღირებულება მაქსიმუმ შეიძლება 30%-ით აღემატებოდეს ჩამნაცვლებლის შეძენის ღირებულებას.⁶⁵

თუ სარემონტო ხარჯები აღემატება 130%-იან ზღვარს, დაზარალებულ მხარეს შეუძლია ზიანის მიმყენებლისგან მოითხოვოს მხოლოდ ჩამნაცვლებლის შეძენის ღირებულების ხარჯების ანაზღაურება, ანუ ჩამნაცვლების შეძენის ღირებულებას უნდა გამოკლდეს ნარჩენი ღირებულება, მაშინაც კი, თუ შეკეთება ფაქტობრივად მოხდა მის მიერ. ამის შემდგომ შეკეთების ხარჯები არ შეიძლება დაიყოს ჩამნაცვლებლის შეძენის ღირებულების 130%-იანის წილობრივი ოდენობით, რომელიც ზიანის მიმყენებელმა მხარემ უნდა გადაიხადოს და ზედმეტ თანხად, რომელიც თავად დაზარალებულმა უნდა აანაზღაუროს.⁶⁶

(1.2.2.3) საპროგნოზო რისკი

თუმცა, ამ პრინციპებს ემყარება სუბიექტთან დაკავშირებული ზიანის შეფასების პრინციპები (იხ. II. 1. ა) ზემოთ).

ამრიგად, 130%-იანი ლიმიტის გადაჭარბება შესაძლებელია, თუ შესაბამისი ექსპერტიზის დასკვნის საფუძველზე დაზარალებული მხარე ირჩევს შეკეთების გზას, რომელმაც, საგარაუდოდ, არ უნდა გადააჭარბოს ჩამნაცვლებლის შეძენის ღირებულების 130%-ის დანახარჯებს და თუ მაინც შეკეთება უფრო ძვირი აღმოჩნდება, ისე, რომ დაზარალებულს არ დაეკისრება (არჩევის-) ბრალის ტვირთი.⁶⁷ და ამის საპირისპიროდ, დაზარალებულს შეუძლია მოითხოვოს სარემონტო ხარჯების სრული ანაზღაურება, თუ ექსპერტის მიერ დადგინდა, რომ ჩამნაცვ-

13; BGH, Urteil vom 23. Mai 2006 - VI ZR 192/05 - BGHZ 168, 43, juris Rn. 11

⁶¹ BGH, Beschluss vom 18. November 2008 - VI ZB 22/08 - BGHZ 178, 338, juris Rn. 14

⁶² BGH, Beschluss vom 18. November 2008 - VI ZB 22/08 - BGHZ 178, 338, juris Rn. 13; BGH, Beschluss vom 26. Mai 2009 - VI ZB 71/08 - RuS 2009, 434, juris Rn. 5; თუმცა, ამ მხრივ, ალბათ, გადახვევად წარმოადგენა აღნიშნული პასაჟი, რომელიც არ უჭერს მხარს წარმოადგენილ გადაწყვეტას: BGH, Urteil vom 23. November 2010 - VI ZR 35/10 - NJW 2011, 667, juris Rn. 8 f.

⁶³ OLG München, Urteil vom 16. November 2018 - 10 U 1885/18 - MDR 2019, 286, juris Rn. 8; AG Berlin-Mitte, Urteil vom 4. September 2006 - 105 C 3504/05 - juris Rn. 3

⁶⁴ BGH, Urteil vom 2. Juni 2015 - VI ZR 387/14 - NJW 2015, 2958, juris Rn. 7; BGH, Urteil vom 15. Oktober 1991 - VI ZR 314/90 - BGHZ 115, 364, juris Rn. 18; BGH, Urteil vom 29. April 2003 - VI ZR 393/02 - BGHZ 154, 395, juris Rn. 13; BGH, Beschluss vom 18. November 2008 - VI ZB 22/08 - BGHZ 178, 338, juris Rn. 11 f.

⁶⁵ BGH, Urteil vom 16. November 2021 - VI ZR 100/20 - NJW 2022, 539, juris Rn. 7; BGH, Urteil vom 2. Juni 2015 - VI ZR 387/14 - NJW 2015, 2958, juris Rn. 6

⁶⁶ BGH, Urteil vom 16. November 2021 - VI ZR 100/20 - NJW 2022, 539, juris Rn. 7; BGH, Urteil vom 2. Juni 2015 - VI ZR 387/14 - NJW 2015, 2958, juris Rn. 7

⁶⁷ BGH, Urteil vom 16. November 2021 - VI ZR 100/20 - NJW 2022, 539, juris Rn. 7; BGH, Urteil vom 15. Oktober 1991 - VI ZR 314/90 - BGHZ 115, 364, juris Rn. 15

ლებლის შეძენის ღირებულება 130%-ს აჭარბებდა, მაგრამ დაზარალებულმა რეალურად მოახერხა სრული და პროფესიონალური შეკეთება 130%-ის ლიმიტის ფარგლებში.⁶⁸

(1.2.3) არაპროპორციულობის ზღვრის და-რჩენილი გამოყენების ფარგლები

თუმცა, აღნიშნული არ ნიშნავს იმას, რომ თუ სარემონტო ხარჯები 130%-ის ფარგლებშია, არაპროპორციულობის ზღვარზე მითითება (გსკ-ის § 251 II, შესაბამისი მუხლი სსკ-ის 409) არის უსაფუძვლო.

ამ გაანგარიშების მეთოდის ტიპური გადმო-სახედით, გამონაკლის შემთხვევებში შეიძლება მოხდეს ისე, რომ რემონტის შედეგად გაწეული მთლიანი ხარჯები გახდეს არაპროპორციული, მაგალითად, რადგან ისინი დაკავშირებულია არატიპურად მაღალ დამატებით ხარჯებთან (მაგალითად: რემონტის სჭირდება ძალიან დიდი დრო და იწვევს მანქანის დაქირავების დამატე-ბით მნიშვნელოვან ხარჯებს) ან იმის გამო, რომ ამ გაანგარიშების მოდელში ნარჩენი ღირებუ-ლების გაუთვალისწინებლობისას (იხ. ზემოთ II. 2. ა) ა) (1.2.2.2)) ცალკეულ ინდივიდუალურ შე-მთხვევაში იწვევს მნიშვნელოვან განსხვავებას მხედველობაში მისაღებ გაანგარიშების მეთო-დებს შორის. თუმცა, ასეთი იშვიათი გამონაკ-ლისი სიტუაციები არ იწვევს იმას, რომ ქონებ-რივმა კომპენსაციამ, დაიკავოს ნატურით რეს-ტიტუციის ადგილი გსკ-ის § 251 II მუხლის შესა-ბამისად. პირიქით, მისი ერთადერთი შედეგი არის ის, რომ დაზარალებულ მხარეს შეუძლია მიიღოს შემცველი მხოლოდ ნატურით რესტი-ტუციის ფარგლებში ხელმისაწვდომი პროცე-დურების საშუალებით.⁶⁹

გარდა ამისა, მნიშვნელოვანი წინარე დაზიანების მქონე სატრანსპორტო საშუალების შემთხვევაში, გამონაკლისად შეიძლება წარმოიშვას

სიტუაციები, როდესაც ნატურით რესტიტუცი-ის ნებისმიერი ფორმა არაპროპორციულია და, შესაბამისად, თავიდანვე რჩება მხოლოდ ქონებ-რივი დანაკარგის კომპენსაცია, რომელიც შეიძ-ლება შეადგენდეს „ნულსაც“ (ამაზე ქვემოთ II. 2. აა) (1.4)).

(1.3) შეკეთების ხარჯების ოდენობა, მტკი-ცების პროცესუალური ტვირთი

(1.3.1) სარემონტო კომპანიის/სპეციალი-ზირებული სახელოსნოს არჩევა

შეკეთების ხარჯების შემთხვევაში დადგენი-ლი პრეცედენტული სამართალი ისეა შემუშავე-ბული, რომ ზიანის მიმყენებელმა დაზარალე-ბულს სრულად უნდა აუნაზღაუროს შეკეთების ხარჯები, თუ დაზარალებულმა დაზიანებული მანქანა გადასცა სპეციალიზებულ სახელოსნოს რემონტისთვის.

(1.3.1.1) ზოგადი ვალდებულებები

წინაპირობას კი წარმოადგენს ის, რომ დაზა-რალეებული სარემონტო კომპანიისთვის დავა-ლების მიცემისას და მონიტორინგის დროს მოი-ქცა ეკონომიკურად გონივრულად, ანუ გაითვა-ლისწინა ზიანის მომტანი მხარის ინტერესები და აღდგენის ხარჯები მინიმუმამდე შეამცი-რა.⁷⁰ თუმცა, ის არ არის ვალდებული ჩაატაროს რაიმე სახის ბაზრის კვლევა, რათა იპოვოს ყვე-ლაზე იაფი სპეციალიზებული სახელოსნო.⁷¹

ფედერალური სასამართლოს პრაქტიკის მი-ხედვით, ზოგადად გამოიყენება შემდეგი პრინ-ციპები:⁷²

„სასამართლოს პრაქტიკის მიხედვით დაზა-რალეებულ მხარეს, როგორც წესი, უფლება აქვს აუნაზღაურდეს სარემონტო ხარჯები, რომე-

⁶⁸ BGH, Urteil vom 16. November 2021 - VI ZR 100/20 - NJW 2022, 539, juris Rn. 10

⁶⁹ შდრ. BGH, Urteil vom 15. Oktober 1991 - VI ZR 314/90 - BGHZ 115, 364, juris Rn. 9 ff., insb. Rn. 14

⁷⁰ შდრ. BGH, Urteil vom 26. April 2022 - VI ZR 147/21 - NJW 2022, 2840, juris Rn. 12; BGH, Urteil vom 29. Oktober 1974 - VI ZR 42/73 - BGHZ 63, 182, juris Rn. 12

⁷¹ ექსპერტებისთვის: BGH, Urteil vom 5. Juni 2018 - VI ZR 171/16 NJW 2019, 430, juris Rn. 15; BGH, Urteil vom 11. Februar 2014 - VI ZR 225/13 - NJW 2014, 1947, juris Rn. 7; BGH, Urteil vom 23. Januar 2007 - VI ZR 67/06 - NJW 2007, 1450, juris Rn. 17

⁷² ამონარიდი: BGH, Urteil vom 25. September 2018 - VI ZR 65/18 - NJW 2019, 852, juris Rn. 6; ციტატა მცირედი ცვლილებებით.

ლიც განეულია ბრენდირებულ სპეციალიზებულ სახელოსნოში, იმის მიუხედავად, რეალურად დაზარალებულს მანქანა სრულად, არასრულფასოვნად თუ საერთოდ არ აქვს შეკეთებული (იხ. სასამართლო პრაქტიკა., შდრ. ბოლოს BGH, Urteil vom 7. Februar 2017 - VI ZR 182/16 - NJW 2017, 2183, juris Rn. 7). თუ ის ითხოვს ფიქტიური შეკეთების ხარჯების ანაზღაურებას, ზოგადად საკმარისია, რომ მან ზიანი გამოთვალოს მის მიერ მოპოვებული ექსპერტიზის დასკვნის საფუძველზე, იმ პირობით, რომ დასკვნა საკმარისად დეტალურია და აჩვენებს ძალისხმევას, რომ კონკრეტული ზიანის გამომწვევი შემთხვევა ეკონომიურად მოაზროვნე დამკვირვებლის თვალსაზრისით მხედველობაშია მიღებული (შდრ. BGH, Urteil vom 29. April 2003 - VI ZR 398/02 - BGHZ 155, 1). მიუხედავად ამისა, დაზარალებული მხარე, რომელსაც აქვს უფრო იაფი და ექვივალენტური სარემონტო ვარიანტი და რომელიც მისთვის ადვილად ხელმისაწვდომია, ზიანის შემცირების ვალდებულებიდან გამომდინარე, გსკ-ის § 254, II მუხლის შესაბამისად, ვალდებულია აღნიშნული გამოიყენოს (BGH, Urteil vom 29. April 2003 - VI ZR 398/02 - BGHZ 155, 1; BGH, Urteil vom 20. Oktober 2009 - VI ZR 53/09 - BGHZ 183, 2, juris Rn. 9; ...). აღნიშნული შეესაბამება სენატის დადგენილ სასამართლო პრაქტიკას, რომ დაზარალებულმა უნდა გამოიყენოს უფრო იაფი და ადვილად ხელმისაწვდომი სპეციალიზირებული სახელოსნო, თუ ზიანის მიმყენებელი მხარე განმარტავს და ასევე დაამტკიცებს, რომ ამ სახელოსნოში შეკეთება შეესაბამება ბრენდირებულ სპეციალიზებულ სახელოსნოში შეკეთების ხარისხის სტანდარტს და თუ ის გააბათილებს დაზარალებული მხარის მიერ მითითებულ გარემოებას, რომ არაგონივრულია გარემონტება ბრენდირებული სპეციალიზებული სახელოსნოს მიღმა (BGH, Urteil vom 7. Februar 2017 - VI ZR 182/16 - NJW 2017, 2182, juris Rn. 7; BGH, Urteil vom 28. April 2015 - VI ZR 267/14 - VersR 2015, 861, juris Rn. 9 f.; BGH, Urteil vom 15. Juli

2014 - VI ZR 313/13 - NJW 2014, 3236, juris Rn. 8; ...).“

შემდგომ გადაწყვეტილებაში ფედერალურმა სასამართლომ დაადასტურა აღნიშნული მოსაზრებები და ხაზგასმით აღნიშნა, რომ დაზარალებულმა უნდა გამოიყენოს უფრო იაფი სარემონტო ვარიანტი და მიმართოს თავისუფალ სპეციალიზებულ სახელოსნოს, რომელიც ძალისხმევის გარეშე და მარტივად ხელმისაწვდომია, თუ აღნიშნული შეესაბამება ბრენდირებულ სპეციალიზებულ სახელოსნოში შეკეთების ხარისხს და ამასთან გონივრულია.⁷³ შემდგომ გადაწყვეტილებაში ფედერალურმა სასამართლომ ეს პრინციპები ისე დააკონკრეტა, რომ თავისუფალ სპეციალიზებულ სახელოსნოში შეკეთება, როგორც წესი, არაგონივრულია დაზარალებულისთვის, თუ დაზიანებული მანქანა ავარიის დროს სამი წლის არ იყო. სამ წელზე მეტი ასაკის სატრანსპორტო საშუალების შემთხვევაში, ტექნიკურად ექვივალენტური სარემონტო ვარიანტის მითითება თავისუფალ სპეციალიზებულ სახელოსნოში შეიძლება არაგონივრული იყოს, თუ დაზარალებული მხარე კონკრეტულად განმარტავს, რომ იგი ავტომობილის მომსახურების და შეკეთებისთვის სისტემატურად იყენებდა ბრენდირებულ სპეციალიზებულ სახელოსნოს. ცხრა წელზე მეტი ასაკისა და შედარებით მსუბუქად დაზიანებული ავტომობილის შემთხვევაში, თავისუფალ სპეციალიზებულ სახელოსნოზე მითითება ჩვეულებრივ მიზანშეწონილია მაშინაც კი, თუ ადრე რემონტი ჩაუტარდა ბრენდირებულ სპეციალიზებულ სახელოსნოში, მაგრამ მანქანას ამ ავარიამდე ბოლო რამდენიმე წლის განმავლობაში აღნიშნული სახელოსნო აღარ ემსახურებოდა.⁷⁴

მეორე მხრივ, დაზარალებული თავად არ უნდა მიუთითებდეს ე.წ. „უკანა ეზოს სახელოსნოზე“, რომელიც უფრო მეტად არის შექმნილი, როგორც ჰობი სახელოსნო, მაშინაც კი, თუ საკითხი ეხება საკმაოდ ძველ და მოუწესრიგებელ მანქანას და/ან თუ დაზარალებულმა თავად უნდა გაიღოს ასეთი ხარჯი ამ სახელოსნოს მომსა-

⁷³ BGH, Urteil vom 18. Februar 2020 - VI ZR 115/19 - NJW 2020, 1795, juris Rn. 8

⁷⁴ BGH, Urteil vom 7. Februar 2017 - VI ZR 182/16 - NJW 2017, 2182, juris Rn.8 und 12

ხურებისთვის. როგორც უკვე აღვნიშნეთ, დაზარალებული ყოველთვის არ უნდა მოიქცეს ისე, თითქოს თავად უნდა აეღო საკუთარ თავზე ზიანი, მიუხედავად მისი მოვალეობისა, ზიანი ეკონომიკურად გონივრულად გამოასწოროს.⁷⁵ ამიტომ, მან შეიძლება უპირატესობა მიანიჭოს პროფესიონალურ შეკეთებას, დარჩენილი რისკების გამო, რომლებმაც სხვაგვარად შეიძლება საფრთხე შეუქმნას მანქანის საგზაო უსაფრთხოებას, ვიდრე ხარჯების დაზოგვას; მაშინაც კი, თუ მას ეს რისკები მისთვის დაკისრებული ხარჯების გათვალისწინებით საკუთარ თავზე უნდა აეღო.

(1.3.1.2) სახელოსნოს რისკი

თუ დაზარალებულმა შეასრულა ეს ვალდებულებები, შეკეთების ხარჯები უნდა ანაზღაურდეს ზიანის მომტანი მხარის მიერ მაშინაც კი, თუ ისინი არაგონივრულად მაღალია სარემონტო სახელოსნოს მუშაობის არასწორი ან არაეფექტიანი მეთოდების გამო. ასე რომ, ე.წ. სახელოსნოს რისკი რჩება ზიანის მომტან მხარეზე.⁷⁶

ასეთ სიტუაციაში, როგორც წესი, დაზარალებულს არ მოეთხოვება საკუთარი სახელით მოაგვაროს დავა სახელოსნოს მფლობელთან დაკისრებული სარემონტო ხარჯების გონივრულობის შესახებ.⁷⁷ არ იქნებოდა მიზანშეწონილი მისი დატვირთვა უსიამოვნებით და დავის რისკით, რომლის საწყის წერტილს ზიანის მიყენება წარმოადგენს. გარდა ამისა, ასეთმა დავამ შესაძლოა დააზარალოს დაზარალებულ მხარესა და სარემონტო მაღაზიის მფლობელს შორის ადრე არსებული ნდობითი ურთიერთობა. თუ დაზარალებული მხარე იხდის ინვოისის თანხას, მიუხედავად მის მიზანშეწონილობაში გარკვეული

ეჭვისა, მან უნდა დაუთმოს ნებისმიერი მოთხოვნა, რომელიც შეიძლება ჰქონდეს სარემონტო მაღაზიის მფლობელის მიმართ, სარგებლის გაზიარების პრინციპების შესაბამისად ზიანის მიმყენებელ მხარეს ან მის პასუხისმგებლობის მზღვეველს.⁷⁸ ზიანის მიმყენებელი მხარე ან მისი პასუხისმგებლობის მზღვეველი თავისუფალია, პროცედურული რისკების გათვალისწინებით და საკუთარი ძალისხმევით მოითხოვოს სადავო განსხვავება.

იმისათვის, რომ, ერთი მხრივ, დაზარალებულმა მხარემ თავიდან აირიდოს დარჩენილი რისკები და, მეორე მხრივ, დაცული იყოს ზიანის მიმყენებელი ობიექტურად გადაჭარბებული ხარჯებისგან, გერმანიაში შეკეთების ხარჯების არსებობისას შემუშავდა ზიანის ანაზღაურების შემდეგი (აქ შემოკლებით გადმოცემული) პრაქტიკა:

არსებული სავალდებულო დაზღვევისა და პასუხისმგებლობის მზღვეველის მიმართ პირდაპირი მოთხოვნის არსებობის გათვალისწინებით, ზიანის ანაზღაურება შეკეთების ხარჯებისთვის (ასევე სხვა ტიპის ზიანის დროსაც) ძირითადად ხდება უშუალოდ დაზარალებულსა და ზიანის მიმყენებლის მზღვეველს შორის. ზოგიერთ შემთხვევაში, დაზარალებული მხარე თავის მოთხოვნებს ზიანის მიმყენებლისა და მისი პასუხისმგებლობის მზღვეველის წინააღმდეგ უთმობს სარემონტო სახელოსნოს მფლობელს, რათა ამ უკანასკნელმა ფაქტობრივი ზიანი თავად გაქვითოს უშუალოდ პასუხისმგებლობის მზღვეველთან.⁷⁹ როგორც წესი, დაზარალებული მხარე ან მის მიერ აყვანილი ადვოკატი ან სარემონტო სახელოსნო ასევე უკავშირდება მზღვეველს (ყოველ შემთხვევაში, მცირე ზიანის შემთხვევაში) სარემონტო შეკვეთის გაფორმებამ-

⁷⁵ BGH, Urteil vom 15. Oktober 1991 - VI ZR 314/90 - BGHZ 115, 364, juris Rn. 13

⁷⁶ სრულად: BGH, Urteil vom 26. April 2022 - VI ZR 147/21 - NJW 2022, 2840, juris Rn. 12; BGH, Urteil vom 16. November 2021 - VI ZR 100/20 - DAR 2022, 84, juris Rn. 7; BGH, Urteil vom 15. Oktober 2013 - VI ZR 528/12 - VersR 2013, 1590, juris Rn. 31

⁷⁷ BGH, Urteil vom 26. April 2022 - VI ZR 147/21 - NJW 2022, 2840, juris Rn. 12; BGH, Urteil vom 29. Oktober 1974 - VI ZR 42/73 - BGHZ 63, 182, juris Rn. 13

⁷⁸ BGH, Urteil vom 26. April 2022 - VI ZR 147/21 - NJW 2022, 2840, juris Rn. 12; BGH, Urteil vom 29. Oktober 1974 - VI ZR 42/73 - BGHZ 63, 182, juris Rn. 13

⁷⁹ თავად დაზარალებულ მხარეს შეუძლია სასამართლოში მოითხოვოს ზიანის ანაზღაურება სარემონტო მაღაზიის მფლობელის მხრიდან მინიჭებული უფლებამოსილებით პროცესუალური უფლებამონაცვლეობის საფუძველზე: BGH, Urteil vom 26. April 2022 - VI ZR 147/21 - NJW 2022, 2840 - juris Rn. 6

დე და ან წარუდგენს შეკეთების ხარჯთაღრიცხვას, ან განსაკუთრებით დიდი ზიანის შემთხვევაში (ჩვეულებრივ, მზღვეველთან წინასწარი კონსულტაციის შემდეგ) ექსპერტიზის დასკვნას. მზღვეველი შემდგომში ამონებს ხარჯთაღრიცხვას ან ექსპერტიზის დასკვნას და, შესაბამისად ან გამოსცემს „რემონტის ჩატარების“ დოკუმენტს, ან აპროტესტებს ზიანის აღმოფხვრის განსაზღვრულ ტიპს ან სავარაუდო ხარჯების ოდენობას.

პრეტენზიების მოგვარებისადმი ასეთი ერთიანი მიდგომა პრინციპში ლოგიკურია, რადგან მას შეუძლია თავიდან აიცილოს შემდგომი დავები ანაზღაურებადი სარემონტო ხარჯების ოდენობისა და ავარიის ზიანის სათანადო შეკეთების შესახებ. ამასთან, არ არსებობს ვალდებულება, მოპოვებულ იქნეს ასეთი „რემონტის ჩატარების“ დოკუმენტი, იმისთვის რომ ზიანის გამოსწორების შეფერხებები მოხდეს დაზარალებულის რისკის სფეროში, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც მზღვეველი არ სთხოვს, რომ დაელოდონ ხარჯთაღრიცხვის ან ექსპერტიზის დასკვნის შემომწმებას შეკეთებასთან დაკავშირებული ბრძანების გაცემამდე.⁸⁰

(1.3.2) მტკიცებულებების წარდგენის და მტკიცების ტვირთის შესახებ მოთხოვნები

დაზარალებულ მხარეს, როგორც მოთხოვნის კრედიტორს, ეკისრება მტკიცებულებების წარდგენის და პირვანდელი მდგომარეობის აღდგენის ხარჯებთან დაკავშირებით მტკიცების ტვირთი (იხ. II. 1. გ) ზემოთ).⁸¹

დაზარალებული მხარე, როგორც წესი, აკმაყოფილებს მტკიცებულების ამ ტვირთს, თუ იგი წარადგენს მის მიერ დაკვეთილი სარემონტო

კომპანიისგან მიღებულ (მის მიერ გადახდილ) ინვოისს. მოთხოვნის უბრალოდ უარყოფა არ არის საკმარისი იმისათვის, რომ ეჭვქვეშ დადგეს მოთხოვნილი ზიანის ოდენობის მიზანშეწონილობა.⁸² აღნიშნული მით უფრო მოქმედებს, როდესაც სახელოსნოს რისკი ეკისრება ზიანის მიმყენებელს და არ ანაზღაურდება ის ხარჯები, რომლებიც სუბიექტთან დაკავშირებული ზიანის შეფასების გათვალისწინებით, არ იყო საჭირო ზიანის გამოსასწორებლად. ეს პრინციპი არ ცვლის იმას, რომ ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნა არ არის გამიზნული ინვოისის თანხების ანგარიშსწორებაზე,⁸³ არამედ საჭირო ხარჯების ანაზღაურებაზე.

მისი განსაზღვრისთვის, შესაბამისად, მნიშვნელობა ენიჭება, როგორც სუბიექტთან დაკავშირებული ზიანის შეფასების შედეგს, დაზარალებული მხარის მიერ ფაქტობრივად განხორციელებულ გადახდას და მასზე დაფუძნებულ (მაგ., კონკლუდენტურად მიღებული) ფასის შეთანხმებას სარემონტო კომპანიასთან, და, შესაბამისად, ასევე, ამის საფუძველზე შექმნილ ინვოისს, რომელიც წარმოადგენს საორიენტაციო ხასიათის მითითებას. თუ ზიანის მიმყენებელს სურს ამ ხარჯის აუცილებლობაზე დავა, მან უნდა დაასაბუთოს, თუ რატომ არ უნდა ყოფილიყო საჭირო ფაქტობრივად გაწეული (ინვოისის თანხასთან შესაბამისი) ხარჯი, დაზარალებულის მდგომარეობისა და მისი შესაძლო შეზღუდული ცოდნის გათვალისწინებით.⁸⁴ თუ დაზარალებული მხარე დავობს სარემონტო ღონისძიების აუცილებლობაზე ან მის კავშირზე ზიანის გამომწვევ მოვლენასთან, ახსნა-განმარტებისა და მტკიცების ტვირთი ავარიის მიზეზობრიობის შესახებ რჩება დაზარალებულ მხარეზე.⁸⁵

⁸⁰ შდრ. OLG Celle, Urteil vom 1. Dezember 2021 - 14 U 83/21 - NJW-RR 2022, 464, juris Rn. 8 und 10

⁸¹ BGH, Urteil vom 5. Juni 2018 - VI ZR 171/16 - NJW 2019, 430, juris 16; vgl. BGH, Urteil vom 26. Mai 2020 - VI ZR 321/19 - NJW 2021, 234, juris Rn 10; BGH, Urteil vom 9. April 2019 - VI ZR 89/18 - NJW 2021, 234, juris Rn. 26

⁸² BGH, Urteil vom 5. Juni 2018 - VI ZR 171/16 - NJW 2019, 430, juris 16; BGH, Urteil vom 24. Oktober 2017 - VI ZR 61/17 - NJW 2018, 693, juris Rn. 19; BGH, Urteil vom 19. Juli 2016 - VI ZR 491/15 - NJW 2016, 3363 Rn. 20; საექსპერტო ხარჯებისთვის

⁸³ BGH, Urteil vom 7. Februar 2023 - VI ZR 137/22 - openJur 2023, 4229, juris Rn. 52; BGH, Urteil vom 26. April 2022 - VI ZR 147/21 - NJW 2022, 2840, juris Rn. 12; BGH, Urteil vom 17. Dezember 2019 - VI ZR 315/18 - NJW 2020, 1001, juris Rn. 14

⁸⁴ BGH, Urteil vom 5. Juni 2018 - VI ZR 171/16 - NJW 2019, 430, juris 16; BGH, Urteil vom 24. Oktober 2017 - VI ZR 61/17 - NJW 2018, 693, juris Rn. 19; BGH, Urteil vom 19. Juli 2016 - VI ZR 491/15 - NJW 2016, 3363 Rn. 20; საექსპერტო ხარჯებისთვის

⁸⁵ შდრ. LG Nürnberg-Fürth, Urteil vom 29. Juli 2022 - 8 O

თუ არსებობს კონკრეტული მიმანიშნებელი გარემოებები, რომ ავარია დაზარალებულ მხარესა და სარემონტო კომპანიის მფლობელს შორის **შეთანხმებული თანამშრომლობით** იქნება გამოყენებული, რათა გამოესწორებინათ ავარიამდე არსებული წინარე დაზიანებები ან ცვეთა, დაზარალებულმა მხარემ სასამართლო პრაქტიკის მიხედვით არ უნდა ისარგებლოს აღნიშნული მოგებით. შესაბამისად, თავიდანვე მას ეკისრება შეუზღუდავი ახსნა-განმარტებისა და მტკიცების ტვირთი, რომ განხორციელებული სარემონტო ღონისძიებები ფაქტობრივად ავარიის შედეგად იყო გამოწვეული და ობიექტურად აუცილებელი.⁸⁶

იმისათვის, რომ თავიდან იქნას აცილებული არასაჭირო სარემონტო სამუშაოების წინასწარ ჩატარება ან შემდგომში განხორციელებული მანიპულაციების ამოცნობის მიზნით, ზიანის მიმყენებელ პირს შეიძლება ჰქონდეს უფლება ავარიაში მონაწილე სატრანსპორტო საშუალების **შემოწმება** მის მიერ დაკვეთილი ექსპერტის მიერ მოხდეს როგორც შეკეთებამდე, ასევე მის შემდეგ. თუმცა, გაბატონებული მოსაზრების თანახმად, ეს განსაზღვრავს კონკრეტულ მიმანიშნებელ გარემოებებს, რომ ან დაზარალებულის მიერ დაკვეთილ ექსპერტიზის დასკვნას აქვს ხარვეზები, ან შესაძლოა არსებობდეს ანომალიები რემონტის დროს,⁸⁷ მაგალითად, გარკვეული შეუსაბამოებები გარე დაზიანებასა და

მოპოვებულ ექსპერტიზის დასკვნას ერთი მხრივ და ინვოისში ასახულ სარემონტო სამუშაოებს შორის მეორე მხრივ. მიღებული ზომების აუცილებლობასთან დაკავშირებით მტკიცების ტვირთი უფრო მეტად ეკისრება დაზარალებულ მხარეს, თუ არსებობს დამატებით კონკრეტული მიმანიშნებელი გარემოებები, ე.წ. ფიქტიური ან მანიპულირებული საგზაო შემთხვევის შესახებ.⁸⁸

(1.4) შეკეთების ხარჯები წინარე დაზიანების არსებობისას

გერმანიაში არსებობს ქვედა სასამართლოს გადანყვეტილებების საკმაოდ დიდი რაოდენობა, რომლებიც არ წარმოადგენენ ფედერალური სასამართლოს „ნამყვან გადანყვეტილებებს“ და რომლებიც ეხება ზიანის მომწესრიგებელ სამართლებრივ საკითხებს წინარე დაზიანებების არსებობის დროს, რომლებიც არ იყო გარემონტებული ან არასწორად გარემონტდა.⁸⁹ საბოლოო ჯამში, ეს საკითხი ეფუძნება იმ ფაქტს, რომ ზიანის შეფასება გერმანიაში, სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის § 287 მუხლის მიხედვით მოწესრიგებულ ღია შეფასების (*eröffnete Schätzung*) მიხედვით, წარმოადგენს ფაქტობრივ გარემოებას, რომლის რევიზიის კომპეტენციაც ფედერალურ სასამართლოს შეზღუდული აქვს. არსებითად, ის მოიცავს შემდეგ კითხვებს:

4151/21 - RuS 2023, 91, juris Rn. 38

⁸⁶ შდრ. OLG Frankfurt, Urteil vom 7. Juni 2004 - 16 U 195/03 - ZfSch 2005, 69, juris Rn. 26; LG Frankenthal, Urteil vom 9. Juni 2021 - 1 O 4/20 - VersR 2022, 574, juris Rn. 39

⁸⁷ OLG Celle, Urteil vom 1. Dezember 2021 - 14 U 83/21 - NJW-RR 2022, 464, juris Rn. 9 ff., სრული დასაბუთებით; უფრო მეტი: OLG Düsseldorf, Urteil vom 16. Oktober 2018 - 1 U 162/17 - juris Rn. 61; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Beschluss vom 29. Mai 2018 - 4 W 9/18 - NJW-RR 2018, 1043, juris Rn. 14; LG Potsdam, Urteil vom 3. März 2015 - 11 O 166714 - juris Rn. 47

⁸⁸ OLG Frankfurt, Urteil vom 7. Juni 2004 - 16 U 195/03 - ZfSch 2005, 69, juris Rn. 26. მოცემულ სიმულირებულ საგზაო ავარიებში მონაწილე პირები პროვოცირებენ სავარაუდო მესამე პირის მიერ გამოწვეულ ავარიებზე დაზიანების დაბალი რისკით, მაგალითად, უკნიდან შეჯახებით დამუხრუჭების შედეგად, ზოლის შეცვლისას

მრავალ ზოლიან გზებზე, მრავალსართულიან ავტოსადგომებზე ან საპარკინგე ადგილებზე, რათა შემდეგ კარგ შემთხვევაში მოხდეს ზედაპირული შეკეთება, თუმცა პროფესიონალური რემონტისთვის ობიექტურად საჭირო ხარჯების დაფარვა; იხ. ტიპური მიმდინარეობები: Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Beschluss vom 20. Februar 2023 - 7 U 170/22 - juris Rn. 20; OLG Hamm, Urteil vom 21. Oktober 2022 - I-7 U 96/21 - VersR 2023, 171, juris Rn. 10 ff.; OLG Hamm, Anerkenntnisurteil vom 12. Februar 2020 - 11 U 44/19 - juris Rn. 33 ff.; OLG Dresden, Urteil vom 23. Oktober 2018 - 4 U 187/18 - NJW-RR 2019, 230, juris Rn. 21; OLG Stuttgart, Beschluss vom 21. September 2018 - 10 U 137/18, juris Rn. 10

⁸⁹ შეჯამებები, მაგალითად: Hanseatisches Oberlandesgericht Bremen, Urteil vom 30. Juni 2021 - 1 U 90/19 - NJW-RR 2021, 1468, juris Rn. 19 ff., KG Berlin, Urteil vom 27. August 2015 - MDR 2015, 1128 - 22 U 152/14 - juris Rn. 33 ff.; Nußgel, ZfSch 2020, 490

(1.4.1) სატრანსპორტო საშუალების ნაწილების წინარე დაზიანება, რომლებიც უშუალოდ არ იყო ზიანის მიმყენებელი მოვლენით გამოწვეული

იურიდიულად საკმაოდ უპრობლემოა და, შესაბამისად, ქვემოთ არ არის განხილული, ის კონსტელაციები, რომლებშიც არ არსებობს წინარე დაზიანებასა და ავარიის ზიანს შორის კავშირი. ასეთ შემთხვევებში, წინარე დაზიანება მხოლოდ ამცირებს ავტომობილის ჩამნაცვლების ღირებულებას⁹⁰ და, შესაბამისად, მოქმედებს როგორც ნებისმიერი სხვა ღირებულების განმსაზღვრელი გარემოება, მხოლოდ შეფასების კრიტერიუმად, როდესაც განისაზღვრება რემონტის ან ჩამნაცვლების ღირებულების 130% ლიმიტი (იხ. ქვემოთ II. 2. ა) ბბ) (1.1)). ასევე, ზოგადად უნდა განიმარტოს და გაეცეს პასუხი სარგებლის გამოქვითვის პრინციპების მიხედვით (იხ. ქვემოთ II. 2. თ) ბბ.) არის თუ არა და, თუ არის, რამდენად მოქმედებს ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნის ოდენობაზე ის ფაქტი, რომ სატრანსპორტო საშუალების ნაწილების წინარე დაზიანება, რომლებიც უშუალოდ არ არის დაზიანებული სადავო შემთხვევის გამო, ასევე უნდა აღმოიფხვრას ავარიის დაზიანების აღდგენის პროცესში.⁹¹

(1.4.2) უკვე არსებული წინარე დაზიანება

(1.4.2.1) წარდგენისა და მტკიცების ტვირთი

თუ ზიანის მიმყენებელი მხარე აცხადებს, რომ სადავო ავტოსაგზაო შემთხვევის შედეგად

მანქანის ნაწილებს აქვთ მხოლოდ ის წინარე დაზიანებები, რომლებიც არ იყო ან სრულად არ იყო გარემონტებული (ე.წ. უკვე არსებული წინარე დაზიანება), დადგენილი სამართლო პრაქტიკის მიხედვით მოქმედებს ზოგადი პრინციპი, რომ დაზარალებულ მხარეს ეკისრება ახსნა-განმარტებისა და მტკიცების ტვირთი საგზაო შემთხვევის შედეგად მიყენებული ზიანის ოდენობის შესახებ (იხ. ზემოთ II.1. გ)). ამიტომ, დაზარალებულმა მხარემ უნდა დაამტკიცოს, რომ ასეთი წინარე ზიანი არ არსებობდა ან ჩამნაცვლების შესყიდვის ღირებულებას იმაზე ნაკლებად ამცირებს, ვიდრე დაზარალებული მხარე მიუთითებს.⁹² თუმცა, ახსნა-განმარტებისა და მტკიცების ეს ტვირთი, რომელიც მიმართულია ძნელად დასამტკიცებელ უარყოფით ფაქტებზე (ფაქტობრივი გარემოებების არარსებობა, აქ წინარე დაზიანება)⁹³, არ უნდა დაექვემდებაროს გადაჭარბებულ მოთხოვნებს (ზოგჯერ შესამჩნევ სასამართლო ტენდენციების საწინააღმდეგოდ), ყოველ შემთხვევაში იმ შემთხვევაში მაინც, თუ არ არის მიზანმიმართული მანიპულაციების ნიშნები.⁹⁴

(1.4.2.2) ნატურით რესტიტუციის უპირატესობა

ზიანის დადგენისას, უკვე არსებული წინარე ზიანის არსებობის შემთხვევაში, სასამართლო გადაწყვეტილებებში ზოგჯერ მოიძებნება მიუთითებები, რომლებიც მიდიან იმ მიმართულებით, რომ ზიანი არ არსებობს, თუ მანქანის ნა-

⁹⁰ შდრ. OLG Hamm, Beschluss vom 26. Mai 2021 - I-7 U 55/20 - MDR 2021, 1192, juris Rn. 16; OLG Hamm, Beschluss vom 16. Oktober 2019 - 31 U 115/19 - juris Rn. 1.

⁹¹ OLG Stuttgart, Urteil vom 16. Februar 2023 - 2 U 226/21 - openJur 2023, 3947, juris Rn. 24 f.; OLG Hamm, Urteil vom 28. Juni 2022 - I-7 U 45/21 - NJW 2023, 615, juris Rn. 8 f.

⁹² BGH, Beschluss vom 15. Oktober 2019 - VI ZR 377/18 - NJW 2020, 393, juris Rn. 8; BGH, Urteil vom 9. Juni 1992 - VI ZR 215/91 - NJW-RR 1992, 1214, juris Rn. 12 f.; OLG

Celle, Urteil vom 1. März 2023 - 14 U 149/22 - juris Rn. 25

⁹³ იხ. Hagenloech, სამოქალაქო საპროცესო კოდექსი, Art. 102 Abschnitt 3. b) aa) (3.1), http://lawlibrary.info/ge/books/GIZ_CivilProcedureCode_Commentary.pdf

⁹⁴ ასევე: OLG Celle, Urteil vom 1. März 2023 - 14 U 149/22 - juris Rn. 26; OLG Hamm, Urteil vom 11. April 2022 - I-7 U 9/22 - NJW-RR 2022, 1336, juris Rn. 5; გერმანული სასამართლო პრაქტიკის მიმოხილვა: Hanseatisches Oberlandesgericht Bremen, Urteil vom 30. Juni 2021 - 1 U 90/19 - NJW-RR 2021, 1468, juris Rn. 19 ff.

წილი უკვე უსარგებლო იყო სადავო ზიანის მოვლენამდე წინარე დაზიანების გამო.⁹⁵ იურიდიული დოგმატიკის თვალსაზრისით, ასეთი არგუმენტი გარკვეულ მოსაზრებებს შეესაბამება. ერთი მხრივ, ზიანის შესაფასებლად ის იყენებს მანქანის იზოლირებულ ნაწილს, როგორცაა დაზიანებული ბამპერი, თუმცა, მანქანის ასეთი ნაწილი (გარდა ერთი ან რამდენიმე საკუთვნივლისა) ჩვეულებრივ არ არის ცალკე საკუთრებაში მოსაქცევი ნივთი, არამედ მისი ფუნქციური ერთიანობისთვის სატრანსპორტო საშუალების არსებით ნაწილს წარმოადგენს. თუ ავტომობილი იურიდიული თვალსაზრისით დაზიანებულია, ითვლება, რომ მთლიანი ზიანის შეფასება ამაზე უნდა იყოს დაფუძნებული. თუმცა, სპეციალიზებული ხელსაწყოს შემცველი ღირებულება, რა თქმა უნდა, შეიძლება შემცირდეს, თუ მანქანის ნაწილი, რომელიც მთლიანად დაზიანებულია (და, შესაბამისად, ცალსახად უსარგებლოა), მაგრამ მაინც ფუნქციონირებს, დაკარგავს თავის ფუნქციონირებას სადავო ავარიის შედეგად, მაგალითად, ადრე სრულიად გალუნული ბამპერი ახლა უკვე გზაზე დევს. მეორე მხრივ - და უპირველეს ყოვლისა - ეს შეხედულება არის წმინდად ფინანსური. იგი უგულებელყოფს ზიანის სამართლებრივ პრინციპს ნატურით რესტიტუციის პრიორიტეტის შესახებ, რომელიც მხოლოდ წმინდად მატერიალური ანაზღაურების საშუალებას იძლევა მხოლოდ მაშინ, თუ ზიანის გამოსწორება მოიცავს არაპროპორციულ ძალისხმევას.

აქედან გამომდინარე, სამართლებრივად პრიორიტეტულია ზიანის სამართლებრივი მოსაზრება, რომელიც წინარე ზიანის პრობლემას მხოლოდ ჩამოყალიბებული ზოგადი პრინციპების საფუძველზე განიხილავს, კერძოდ, 130%-ის ლიმიტის და ხარჯების არაპროპორციულობის (გსკ-ის § 251 II), ისევე როგორც სარგებლის

გამოქვითვის პრინციპების (იხ. ქვემოთ II. 2. თ) ბბ)) გამოყენების ფარგლებში.⁹⁶

(2) ფიქტიური შეკეთების ხარჯების ანაზღაურება

სატრანსპორტო საშუალების შემთხვევაში, რომელიც საჭიროებს შეკეთებას, დაზარალებულ მხარეს შეუძლია მიყენებული ზიანის ოდენობა სარემონტო ხარჯების გამოთვლის ბაზის საფუძველზე დაადგინოს რეალურად გაწეული სარემონტო ხარჯების ან აბსტრაქტულად ექსპერტიზის დასკვნის მიხედვით.

(2.1) შეკეთების ხარჯები არ აღემატება ჩამნაცვლების შესყიდვის ხარჯებს

თუ შეკეთების ხარჯები არ აღემატება ჩამნაცვლების შესყიდვის ხარჯებს, შესაძლებელია ანაზღაურების გამოთვლა მოხდეს **ექსპერტიზის დასკვნაზე დაფუძნებული** შეფასების საფუძველზე, იმისდა მიუხედავად, დაზარალებული მანქანას შეაკეთებს მთლიანად თუ მხოლოდ ნაწილობრივ, თავად გამოასწორებს დაზიანებას თუ მესამე პირს დაავალებს შეკეთებას ან შეიძენს თუ არა შემცველ მანქანას.⁹⁷ ის ასევე არ არის ანგარიშვალდებული განმარტოს, თუ რისთვის იყენებს ან გამოიყენა ექსპერტიზის დასკვნის საფუძველზე მიღებული კომპენსაცია.⁹⁸

კომპენსაციის ამ მეთოდის ბუნების შესაბამისად, ფიქტიური სარემონტო ხარჯების საფუძველზე ანაზღაურება ყოველთვის უნდა მოხდეს **დაქვითვის გარეშე ხარჯებით**.⁹⁹ ეს ეფუძნება იმ ფაქტს, რომ დამატებული ღირებულების გადასახადი, როგორც ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნის ინვოისის პუნქტი, მხედველობაში მიიღება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ის რეალურად არის გაწეული (გსკ-ის § 249, II მუხლი).

⁹⁵ იხ. OLG Düsseldorf, Urteil vom 5. März 2019 - 1 U 84/18 - juris Rn. 21

⁹⁶ საფუძვლიანად გამოთვლის შესახებ bei OLG Hamm, Beschluss vom 11. April 2022 - I-7 U 33/21 - NJW-RR 2022, 1616, juris Rn. 5

⁹⁷ BGH, Urteil vom 5. April 2022 - VI ZR 7/21 - NJW 2022, 1884, juris Rn. 9; BGH, Urteil vom 12. Oktober 2021 - VI ZR 513/19 - NJW 2022, 543, juris Rn. 17; BGH, Urteil vom 17. September 2019 - VI ZR 396/18 - NJW 2020, 236,

juris Rn. 9; BGH, Urteil vom 3. Dezember 2013 - VI ZR 24/13 - NJW 2014, 535, juris Rn. 9

⁹⁸ BGH, Urteil vom 7. Februar 2023 - VI ZR 137/22 - openJur 2023, 4229, juris Rn. 41

⁹⁹ BGH, Urteil vom 5. April 2022 - VI ZR 7/21 - NJW 2022, 1884, juris Rn. 13; BGH, Urteil vom 12. Oktober 2021 - VI ZR 513/19 - NJW 2022, 543, juris Rn. 20; BGH, Urteil vom 13. September 2016 - VI ZR 654/15 - NJW 2017, 1310, juris Rn. 11

ეს გაანგარიშების მეთოდის კონცეფცია, რომელიც დაფუძნებულია ფიქციაზე და არა რეალურ მომსახურებაზე, მოქმედებს მაშინაც, როდესაც შეკეთება რეალურად განხორციელდა, დამატებული ღირებულების გადასახადი რეალურად დაირიცხა, თუმცა დაზარალებულ მხარეს არ აქვს გადასახადის წინასწარი გამოქვითვის უფლება¹⁰⁰. ამასთან, რადგან დაზარალებულ მხარეს კომბინაციის აკრძალვის საფუძველზე, არ შეუძლია ანაზღაურების ორი მოდელის შერევა (იხ. II. 2. ა) ზემოთ), ეს აკრძალვა მოქმედებს მაშინაც, თუ მხოლოდ ნაწილობრივი შეკეთება მოხდა. ეს ნიშნავს, რომ დაზარალებულ მხარეს არ შეუძლია ფინანსური ანაზღაურება მიიღოს დამატებითი ღირებულების გადასახადის ჩათვლით ზიანის აღდგენის იმ ნაწილზე, რომელიც კონკრეტულად ჩატარდა და, მეორე მხრივ, ექსპერტიზის დასკვნის საფუძველზე იმ ნაწილზე, რომელიც არ იქნა შეკეთებული.¹⁰¹

ვინაიდან დროის ბოლო შესაძლო მომენტად ზიანის შესაფასებლად გამოყენებული უნდა იყოს ყველაზე ბოლო დროის შესაძლო მონაკვეთი (იხ. II. 1. ბ) ზემოთ), დაზარალებული მხარე თავისუფალია გადავიდეს გაანგარიშების ერთი მეთოდიდან მეორეზე საპროცესო კანონმდებლობით და ხანდაზმულობით დადგენილ საზღვრებში და მისთვის უფრო ხელსაყრელი გაანგარიშების მეთოდი შეარჩიოს.¹⁰²

(2.2) ფიქტიური შეკეთების ხარჯების ოდენობის განსაზღვრა

ფიქტიური შეკეთების ხარჯების საფუძველზე ანგარიშსწორების პრაქტიკული სირთულეები სამართლებრივი პრინციპების ნაწილში ნაკლებია, ვიდრე რეალურ დონეზე, ვინაიდან მთელი გაანგარიშების მეთოდი ეფუძნება პროგნოზირებულ შეფასებებს - პრაქტიკაში ექსპერტების მიერ შედგენილს. მასთან დაკავშირებული გაუგებრობები, ერთი მხრივ, ეხება საკითხს, თუ

რა ფაქტობრივი ზომებია საჭირო ზიანის სრულად აღმოსაფხვრელად. მეორე მხრივ, ზოგჯერ საკმაოდ განსხვავებული ფასების სტრუქტურებია ავტოსატრანსპორტო საშუალების სახელოსნოებში, მაგრამ ასევე სათადარიგო ნაწილების შემთხვევაშიც, შესაბამისად წარმოიშობა დავა დაზარალებულ მხარესა და ზიანს მიმყენებელ მხარეს შორის, თუ როგორ უნდა განისაზღვროს ფიქტიური ხარჯები.

ზოგადად მოქმედებს იგივე კრიტერიუმები, რაც რეალურად ჩატარებულ რემონტზე (იხ. ზემოთ II. 2. ა) აა) (1.3)).

2.3) რეალურად უფრო იაფად შესრულებული რემონტის ფიქტიური ანგარიშსწორება

თუ დაზარალებულმა ავტომანქანა მთლიანად და პროფესიონალურად გაარემონტებინა სპეციალიზებულ კომპანიაში და ამისთვის გაწეული ხარჯები უფრო დაბალია, ვიდრე საექსპერტო დასკვნის საფუძველზე ანგარიშსწორებისას, ანაზღაურებადი თანხა შემოიფარგლება რეალურად გაწეული მთლიანი ხარჯებით. ეს ნიშნავს, რომ დაზარალებულს, მართალია, უარს არ ეუბნებიან ექსპერტიზის დასკვნის საფუძველზე ანგარიშსწორებაზე, მაგრამ მან უნდა მიიღოს დაფარვის ლიმიტი ამ გაანგარიშების მეთოდით:

როგორც უკვე განიმარტა, დაზარალებული მხარე ვალდებულია გამოიყენოს შესაძლო და გონივრული ვარიანტები არატიპურად იაფი, მაგრამ მაინც სრული და პროფესიონალური შეკეთებისთვის. ამიტომ კომპენსაციის ოდენობა შესაბამისად უნდა შეიზღუდოს, თუ დაზარალებულმა მხარემ რეალურად გაიღო უფრო დაბალი ხარჯები, ვიდრე პროგნოზირებული იყო ექსპერტის დასკვნაში.¹⁰³ განსხვავებული მიდგომა გამოიწვევდა დაზარალებული მხარის მიერ ფულის შოვნის საშუალებას ზიანის მოვლენის შე-

¹⁰⁰ BGH, Urteil vom 5. April 2022 - VI ZR 7/21 - NJW 2022, 1884, juris Rn. 13

¹⁰¹ BGH, Urteil vom 5. April 2022 - VI ZR 7/21 - NJW 2022, 1884, juris Rn. 13

¹⁰² BGH, Urteil vom 5. April 2022 - VI ZR 7/21 - NJW 2022, 1884, juris Rn. 12; BGH, Urteil vom 12. Oktober 2021 - VI ZR 513/19 - NJW 2022, 543, juris Rn. 20

¹⁰³ BGH, Urteil vom 3. Dezember 2013 - VI ZR 24/13 - NJW 2014, 535, juris Rn. 11 f.

დეგად, რაც წინააღმდეგობაში მოვიდოდა ზიანის სამართლებრივი რეგულაციის შესაბამის უსაფუძვლო გამდიდრების აკრძალვასთან.¹⁰⁴

ამ მიზეზით, აღდგენისთვის საჭირო თანხის ოდენობა ექსპერტის დასკვნის საფუძველზე ანგარიშსწორების კონტექსტში შემოიფარგლება ფაქტობრივად გაწეული ხარჯებით გადასახადების ჩათვლით. კომბინაციის აკრძალვის გამო, დაზარალებულ მხარეს არ აქვს ექსპერტის მიერ განსაზღვრული თანხის მოთხოვნის უფლება გადასახადების გარეშე, დამატებული რეალურად გადახდილი დამატებითი ღირებულების გადასახადით, რამდენადაც ეს თანხა აღემატება რეალურად გადახდილ შეკეთების ხარჯებს.¹⁰⁵

თუმცა, დაზარალებულ მხარეს არ უნდა ჰქონდეს საპროცესო ვალდებულება, წარმოადგინოს ასეთი იაფი შეკეთების ვარიანტი სამართლებრივ დავაში.¹⁰⁶ მტკიცების მეორადი ტვირთის ზოგადი პრინციპების გათვალისწინებით,¹⁰⁷ საპირისპირო მოსაზრება შეიძლება მხედველობაში იქნეს მიღებული. ამის სასარგებლოდ მეტყველებს სამართლიანობის ასპექტებიც, ვინაიდან სასამართლო პრაქტიკაში გაბატონებული მოსაზრება საბოლოო ჯამში გამოიწვევს იმას, რომ დაზარალებული მხარე დამალავს უფრო იაფი რემონტის შესაძლებლობას და ამით შეინარჩუნებს მიღებულ მოგებას (ზიანის სამართლებრივი რეგულაციით უსაფუძვლო

გამდიდრების აკრძალვა), ხოლო ქონების ზრდის შემცირების ტენდენცია ექნება ზედმეტად „პატიოსან“ დაზარალებულს. თუმცა აღნიშნული მოსაზრება არ არის მაინცდამაინც თანმიმდევრული იმის გათვალისწინებით, რომ დაზარალებული მხარე ვალდებულია, (მართებულად) აცნობოს როგორც ექსპერტს, ასევე სასამართლოს ნებისმიერი წინარე ზიანის არსებობის შესახებ.¹⁰⁸

ბბ) ჩამნაცვლების შესყიდვა

ავტომობილების (და სხვა გვაროვნული ნივთების) შემთხვევაში, ნატურით რესტიტუცია პირვანდელი მდგომარეობის აღდგენის მნიშვნელობით (გსკ-ის § 249 I მუხლი, შესაბამისი მუხლი სსკ-ის 408 I) არ ხდება მხოლოდ ფიზიკურად იდენტური სატრანსპორტო საშუალების შესყიდვით - რაც პრაქტიკულად შეუძლებელია. პირიქით, საკმარისია ეკონომიკური და ფუნქციონალური ექვივალენტობა დაზიანებულ ავტომობილსა და მის სანაცვლოდ შეძენილ ავტომობილს შორის.¹⁰⁹

(1) ანგარიშსწორება ექვივალენტური მანქანის შესყიდვის საფუძველზე

ზოგადად, დაზარალებულ მხარეს უფლება აქვს ნატურით რესტიტუცია განახორციელოს

¹⁰⁴ BGH, Urteil vom 3. Dezember 2013 - VI ZR 24/13 - NJW 2014, 535, juris Rn. 11 f უსაფუძვლო გამდიდრების აკრძალვაზე ზოგადად: BGH, Urteil vom 17. Januar 2023 - VI ZR 316/20 - MDR 2023, 494, juris Rn. 10; BGH, Urteil vom 5. April 2022 - VI ZR 7/21 - NJW 2022, 1884, juris Rn. 10; BGH, Urteil vom 29. April 2003 - VI ZR 393/02 - BGHZ 154, 395, juris Rn. 8

¹⁰⁵ BGH, Urteil vom 3. Dezember 2013 - VI ZR 24/13 - NJW 2014, 535, juris Rn. 11 f.

¹⁰⁶ დეტალურად OLG München, Urteil vom 17. Dezember 2020 - 24 U 4397/20 - NJW-RR 2021, 340, juris Rn. 12 ff.; KG Berlin, Urteil vom 14. Dezember 2017 - 22 U 177/15, juris Rn. 9; ასევე: BGH, Urteil vom 17. September 2019 - VI ZR 396/18 - NJW 2020, 236, juris Rn. 9; BGH, Urteil vom 12. Oktober 2021 - VI ZR 513/19 - NJW 2022, 543, juris Rn. 19

¹⁰⁷ აღნიშნულთან Hagenloech, სამოქალაქო საპროცესო კოდექსი, Art. 102 Abschnitt 2. b) aa) (3.2);

http://lawlibrary.info/ge/books/GlZ_CivilProcedureCode_Commentary.pdf

¹⁰⁸ OLG Hamm, Beschluss vom 2. September 2022 I-26 U 67/22 - juris Rn. 9; OLG Frankfurt, Urteil vom 21. April 2020 - 8 U 33/19 - juris Rn. 37

¹⁰⁹ BGH, Urteil vom 23. Mai 2017 - VI ZR 9/17 - NJW 2017, 2401, juris Rn. 6 ff., insb. Rn. 7; BGH, Urteil vom 5. Dezember 2006 - VI ZR 77/06 - NJW 2007, 588, juris Rn. 9; Freymann/Rüßmann in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 249 BGB (Stand: 22.02.2023) Rn. 78; so für Bauwerke: BGH, Urteil vom 25. Oktober 1996 - V ZR 158/95 - NJW 1997, 520, juris Rn. 6; BGH, Urteil vom 25. Juni 1992 - III ZR 101/91 - NJW 1992, 2884, juris Rn. 13; vgl. für ein Pferd: BGH, Urteil vom 9. November 2021 - VI ZR 87/20 - NJW-RR 2022, 401, juris Rn. 8

თანაბარი ღირებულების შემცველი სატრანსპორტო საშუალების შესყიდვის სახით და ჩამნაცვლებლის შესყიდვისას გსკ-ის § 249 II 1 მუხლის საფუძველზე (იხ. ზემოთ I. 2. ა)) მოითხოვოს ზიანის მიმყენებელი მხარისგან ფულადი ანაზღაურება.¹¹⁰

(1.1) გაანგარიშების მეთოდები

აღნიშნული ფულადი მოთხოვნის შესაფასებლად, რომელიც რჩება ნატურით რესტიტუციის სახედ, დაზარალებული მხარის განკარგულებაშია გაანგარიშების ორი მოდელი, მსგავსად სარემონტო ხარჯების განსაზღვრისას. ერთი მხრივ, მას შეუძლია ზიანი კონკრეტულად გამოთვალოს, ანუ რეალურად შეძენილი, ეკონომიკურად და ფუნქციურად ექვივალენტური ავტომობილის ჩანაცვლების ხარჯების საფუძველზე. თუმცა, მას ასევე შეუძლია გამოიყენოს აბსტრაქტული ანგარიშსწორების მეთოდი, რომელიც ეფუძნება ექვივალენტური სატრანსპორტო საშუალების ფიქტიური ჩანაცვლების ხარჯებს, ანუ ანგარიშსწორებას ექსპერტის დასკვნის საფუძველზე.¹¹¹ ეს უკანასკნელი ასევე შეიძლება მხედველობაში იქნას მიღებული იმ შემთხვევაშიც, თუ დაზარალებული მხარე გადანყვეტს, საერთოდ არ შეიძინოს შემცველი ავტომობილი ან გამოიყენოს დაზიანების შემთხვევა სხვა არათანაბარი ღირებულების სატრანსპორტო საშუალების შესაძენად.

(1.2) ექვივალენტური ჩამნაცვლებელი მანქანის შესყიდვა და კონკრეტული ანგარიშსწორება

თუ დაზარალებული შეიძენს ჩამნაცვლებელ მანქანას, მას შეუძლია კონკრეტულად გამოეკითოს განეული ხარჯები, იმ პირობით, რომ მანქანა ექვივალენტურია.

ერთადერთი, რაც აქ მნიშვნელოვანია, არის ჩამნაცვლებელი მანქანის შესყიდვის ეკონომიკური და ფუნქციური ექვივალენტობა. ერთი მხრივ, გადამწყვეტია, რომ ღირებულების ობიექტურ სტანდარტებზე დაფუძნებულმა შეფასებამ გამოიწვიოს **ეკონომიკური ექვივალენტობა**. ზოგადად, აღჭურვილობის გარკვეული მახასიათებლები და სპეციალური ფუნქციები მნიშვნელოვანია მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ისინი ობიექტურად ზრდიან პროდუქტის ღირებულებას ბაზარზე. მეორე მხრივ, ჩამნაცვლებელი ავტომობილის შესყიდვამ როგორც სუბიექტზე დაფუძნებულმა ზიანის შეფასების შედეგმა, უნდა შეძლოს დაზიანებული ავტომობილის ჩანაცვლება მისი კონკრეტული, დაზარალებულისთვის ობიექტურად გასაგები და ეკონომიკურად შესაბამისი ფუნქციით,¹¹² ანუ უნდა არსებობდეს **ფუნქციური ექვივალენტობა**. ასეთი შემთხვევა არ არსებობს, თუ, მაგალითად, ავტოსაგზაო შემთხვევაში მონაწილე მანქანა იყო ახალი და საშუალო დონის სატრანსპორტო საშუალება, ხოლო ჩამნაცვლებელ ავტომობილს წარმოადგენდა ძველი, თუმცა ფუფუნების კლასის მანქანა (თუნდაც იგივე ღირებულების ყოფილიყო) ან სპორტული კაბრიოლეტი.

თუ ასეთი ექვივალენტური ავტომობილის ჩანაცვლებლის (ფაქტობრივად განხორციელებული) შესყიდვას, ერიცხება **დამატებითი ღირებულების გადასახადი**, აღნიშნულიც უნდა ანაზღაურდეს. თუ ჩამნაცვლებლის შესყიდვა, მაგალითად, კერძო პირისგან ხდება დამატებითი ღირებულების გადასახადის გარეშე, ეს ფაქტობრივად არ არის ანაზღაურებადი.¹¹³

(1.3) კონკრეტული ჩამნაცვლებელი მანქანის შესყიდვის ბაზისზე ანგარიშსწორება საჭირო შეკეთების დროს

თუ დაზარალებული მხარე ანგარიშსწორე-

¹¹⁰ BGH, Urteil vom 23. Mai 2017 - VI ZR 9/17 - NJW 2017, 2401, juris Rn. 6; BGH, Urteil vom 15. Februar 2005 - VI ZR 70/04 - BGHZ 162, 161, juris Rn. 6 f.; BGH, Urteil vom 17. Oktober 2006 - BGH, Urteil vom 17. Oktober 2006 - VI ZR 249/05 - BGHZ 169, 263, juris Rn. 11; BGH, Urteil vom 9. November 2021 - VI ZR 87/20 - NJW-RR 2022, 401, juris Rn. 8, bei Tötung eines Pferdes

¹¹¹ BGH, Urteil vom 23. Mai 2017 - VI ZR 9/17 - NJW 2017, 2401, juris Rn. 9; BGH, Urteil vom 12. Oktober 2021 - VI ZR 513/19 - NJW 2022, 543, juris Rn. 16 f.

¹¹² BGH, Urteil vom 23. Mai 2017 - VI ZR 9/17 - NJW 2017, 2401, juris Rn. 8

¹¹³ BGH, Urteil vom 5. Februar 2013 - VI ZR 363/11 - NJW 2013, 1151, juris Rn. 16

ბას ახდენს ფაქტობრივად შესრულებული ჩამონაცვლებელი მანქანის შესყიდვის საფუძველზე, თუმცა ეკონომიკური ეფექტიანობის პრინციპი მოითხოვდა შეკეთებას, ზემოთ წარმოდგენილი მოსაზრებების საფუძველზე, ზიანის ანაზღაურების შესახებ მოთხოვნა შემოიფარგლება იმ თანხით, რომელიც გაიცემოდა შეკეთების შემთხვევაში.¹¹⁴ რამდენადაც დამატებული ღირებულების გადასახადი წარმოიქმნა ჩამნაცვლებელი ავტომობილის შესყიდვისას, მას შეუძლია მოითხოვოს მხოლოდ იმ თანხის ანაზღაურება, რომელიც განეული იქნებოდა რემონტის ჩატარების შემთხვევაში.¹¹⁵

(1.4) ავარიაში მონაწილე სატრანსპორტო საშუალების ნარჩენი ღირებულების გათვალისწინება

გარდა ამისა, ასეთი კონკრეტული გაანგარიშებით, ავარიაში მონაწილე სატრანსპორტო საშუალების ნარჩენი ღირებულება ყოველთვის უნდა იყოს შეტანილი ზიანის ბალანსში, ანუ გათვალისწინებული იყოს ზიანის შესამცირებლად. ამასთან მიმართებით, ჩამნაცვლებელი მანქანის შესყიდვის დაანგარიშებისას ნარჩენი ღირებულების დასადგენად მითითება ხდება ექსპერტის დასკვნაზე.

(2) ე.წ. ანგარიშსწორება ახალი ავტომობილის საფუძველზე

ფაქტობრივად განხორციელებული რემონტის 130%-იანი ლიმიტის ანალოგიურად (იხ. ზემოთ II. 2. ა) ა) (1.2.2.)), ეკონომიკური ეფექტიანობის პრინციპი, დადგენილი სასამართლო პრაქტიკის მიხედვით, ექვემდებარება გარკვეულ მოდიფიკაციას, თუ ახალი მანქანა მნიშვნელოვნად დაზიანებულია და დაზარალებული მხარე

გადანყვეტს ჩაანაცვლოს სხვა ექვივალენტური ახალი ავტომობილით. ამ ჩანაცვლების შესყიდვის ხარჯები ითვლება „აუცილებლად“, მაშინაც კი, თუ შეკეთება უფრო ეკონომიკური იქნებოდა.

ამის მიზეზი ის არის, რომ ეკონომიკური ეფექტიანობის პრინციპი ურთიერთქმედებს დაზარალებული მხარის შენარჩუნების ინტერესთან (Integritätsinteresse) და, შესაბამისად, გამონაკლის შემთხვევებში უკან იხევს ეს უკანასკნელი.¹¹⁶ თუ სრულიად ახალი მანქანა მნიშვნელოვნად დაზიანებულია და ის კარგავს ახლის ბუნებას, თუნდაც ის პროფესიონალურად შეკეთდეს, დაზარალებულ მხარეს შეუძლია, გსკ-ის § 251 II მუხლის ფარგლებში, დანახარჯების არაპროპორციულობიდან გამომდინარე, გამონაკლისად მოითხოვოს შეკეთების ხარჯებთან შედარებით ახალი ავტომობილის შესყიდვის უფრო მაღალი ხარჯები.¹¹⁷ ასეთი ახალი მანქანის არსებობის ზღვარი დადგენილია სასამართლო პრაქტიკით როგორც წესი, **1000 კმ-მდე გარბენით**.¹¹⁸ თუმცა, ზიანის გამოთვლის ეს მეთოდი - მისი მიზნის შესაბამისად - ხელმისაწვდომია დაზარალებულისთვის, თუ ის რეალურად შეიძენს ექვივალენტ ახალ ავტომობილს, რითაც მოახდენს შენარჩუნების ინტერესის (Integritätsinteresse) რეალიზებას.¹¹⁹

(3) ფიქტიურად ჩამნაცვლებელი ავტომობილის შესყიდვის ანგარიშსწორება ექსპერტის დასკვნის საფუძველზე

(3.1) დილერის გასაყიდი ფასი, როგორც შეფასების ბაზისი

საექსპერტო დასკვნის საფუძველზე ჩამნაცვლებლის შესყიდვის გაანგარიშებისას ზარალი ფასდება ჩანაცვლების შესყიდვის ღირებულების მიხედვით, ანუ სხვაობა დაუზიანებელ

¹¹⁴ BGH, Urteil vom 1. März 2005 - VI ZR 91/04 - BGHZ 162, 270, juris Rn. 13; BGH, Urteil vom 5. Februar 2013 - VI ZR 363/11 - NJW 2013, 1151, juris Rn. 12

¹¹⁵ BGH, Urteil vom 5. Februar 2013 - VI ZR 363/11 - NJW 2013, 1151, juris Rn. 17

¹¹⁶ BGH, Urteil vom 9. Juni 2009 - VI ZR 110/08 - BGHZ 181, 242, juris Rn. 15

¹¹⁷ BGH, Urteil vom 9. Juni 2009 - VI ZR 110/08 - BGHZ 181, 242, juris Rn. 15; BGH, Urteil vom 4. März 1976 - VI ZR 14/75 - NJW 1976, 1202, juris Rn. 14 ff.

¹¹⁸ BGH, Urteil vom 29. September 2020 - VI ZR 271/19 - NJW 2020, 3591, juris Rn. 8; BGH, Urteil vom 9. Juni 2009 - VI ZR 110/08 - BGHZ 181, 242, juris Rn. 18

¹¹⁹ BGH, Urteil vom 29. September 2020 - VI ZR 271/19 - NJW 2020, 3591, juris Rn. 8, BGH, Urteil vom 9. Juni 2009 - VI ZR 110/08 - BGHZ 181, 242, juris Rn. 26

მდგომარეობაში მყოფი ავარიაში მოყოლილი მანქანის შეცვლასა და დაზიანებული ავტომობილის ნარჩენ ღირებულებას შორის.¹²⁰ ეს ეფუძნება იმ ფასს, რომელიც დაზარალებულმა უნდა გადაიხადოს მეორადი ავტომობილების ბაზრის პირობების მიხედვით, რათა შეიძინოს ავტომობილი კარგი რეპუტაციის მქონე დილერისგან, რომელიც ექვივალენტურია ავარიაში მოხვედრილი ავტომანქანის (ე.წ. დილერის გასაყიდი ფასი).

(3.2) ავარიაში მოყოლილი სატრანსპორტო საშუალების ნარჩენი ღირებულება

ავარიაში მოყოლილი სატრანსპორტო საშუალების ნარჩენი ღირებულება უნდა იყოს შეტანილი ზიანის ბალანსში, რათა შემცირდეს მოთხოვნის ოდენობა. ფედერალური სასამართლო მიუთითებს.¹²¹

„დამკვიდრებული სასამართლო პრაქტიკის მიხედვით... დაზარალებულ მხარეს, რომელიც იყენებს გსკ-ის § 249 II 1 მუხლით გათვალისწინებულ ჩამნაცვლების შესყიდვის უფლებამოსილებას და არ სურს ზიანის აღმოფხვრა თავისი დაზიანებული ავტომობილის შეკეთებით, არამედ შემცვლელი მანქანის შეძენით, შეუძლია მოითხოვოს ჩამნაცვლების შეძენის ღირებულებას გამოკლებული ნარჩენი ღირებულება, ანუ ჩამნაცვლების შესყიდვის ხარჯი (BGH, Urteil vom 27. September 2016 - VI ZR 673/15, VersR 2017, 56 Rn. 8; BGH, Urteil vom 1. Juni 2010 - VI ZR 316/09, VersR 2010, 963 Rn. 6;...). ამისთვის ჯერ უნდა დადგინდეს ნივთთან დაკავშირებული შესაბამისი კრიტერიუმები, თუ რა ოდენობით განიცადა დაზარალებულმა ფინანსური ზიანი ავარიის შედეგად მისი მანქანის ნარჩენი ღირებულების გათვალისწინებით (...). არსებობს თუ არა საერთოდ ქონებრივი ზიანი,

უნდა შეფასდეს, ე.წ. დიფერენცირების ჰიპოთეზის მიხედვით ფინანსური მდგომარეობის შედარებით, რომელიც წარმოიშვა იმ მოვლენის შედეგად, რომელიც აფუძნებს პასუხისმგებლობას და ის, რაც იარსებებდა ამ მოვლენის გარეშე (...). იმისდა მიუხედავად, თუ რა ღონისძიებებს მიმართავს დაზარალებული მხარე ნარჩენ ღირებულებასთან მიმართებით ავარიის შემდეგ - რაც პრინციპში არ ეხება ზიანის მიმყენებელ მხარეს ...) - საგზაო შემთხვევის წინ და შემდეგ ფინანსური მდგომარეობის შედარებისას შეიძლება დადგინდეს, რომ ნარჩენი ღირებულების ოდენობით ზიანი არ წარმოშობილა (BGH, Urteil vom 7. Juni 2005 - VI ZR 192/04, BGHZ 163, 180, 185). ეს ასევე ეხება ეკონომიკური სრული ზარალის შემთხვევასაც (BGH; Urteil vom 12. Juli 2005 - VI ZR 132/04, BGHZ 163, 362, 365; BGH, Urteil vom 30. November 1999 - VI ZR 219/98, BGHZ 143, 189, 193).“

ნარჩენი ღირებულების რეალიზაციასთან დაკავშირებით დაზარალებული თავის ვალდებულებებს შეასრულებს, თუ ავარიაში მონაწილე სატრანსპორტო საშუალებას გაყიდის ექსპერტის მიერ დადგენილ ფასად, რომელიც მან რეგიონულ ბაზარზე დაზარალებულის ადგილის მიხედვით გამოიანგარიშა.¹²² პრინციპში, ის არ არის ვალდებული, ჩაატაროს საკუთარი ბაზრის კვლევა, მიიღოს შეთავაზებები გეოგრაფიულად დაშორებული პერსპექტიული მყიდველებისგან, გააანალიზოს ინტერნეტში უკვე დამკვიდრებული ნაავარიები მანქანების მყიდველებისთვის სპეციალური ბაზარი, ან მისცეს ზიანის მიმყენებელ მხარეს შესაძლებლობა, მოიძიოს უფრო მაღალი შესყიდვის შეთავაზებები.¹²³ თუმცა, განსაკუთრებულმა გარემოებებმა შეიძლება მისცეს ზიანის მიმყენებელ მხარეს შესაძლებლობა, ისარგებლოს უფრო ხელსაყრელი უტილიზაციის ვარიანტებით; განსაკუთრებით

¹²⁰ BGH, Urteil vom 23. Mai 2017 - VI ZR 9/17 - NJW 2017, 2401, juris Rn. 8; BGH, Urteil vom 30. November 1999 - VI ZR 219/98 - BGHZ 143, 189, juris Rn. 22

¹²¹ ამონარიდი BGH, Urteil vom 18. Juli 2017 - VI ZR 465/16 - NJW 2017, 3588, juris Rn. 9 (ციტატა მცირედი ცვლილებით)

¹²² BGH, Urteil vom 14. April 2021 - IV ZR 105/20 - NJW-RR 2021, 75, juris Rn. 11

¹²³ შდრ. BGH, Urteil vom 14. April 2021 - IV ZR 105/20 - NJW-RR 2021, 75, juris Rn. 11; BGH, Urteil vom 25. Juni 2019 - VI ZR 358/18 - NJW 2019, 3139, juris Rn. 10; BGH, Urteil vom 27. September 2016 - VI ZR 673/15 - NJW 2017, 953, juris Rn. 8 ff.; BGH, Urteil vom 12. Juli 2005 - VI ZR 132/04 - BGHZ 163, 362, juris Rn. 11 ff.

იმ შემთხვევაში, თუ ზიანის მიმყენებელი კონკრეტულად უჩვენებს მას ასეთ შესაძლებლობებს.¹²⁴

ლიტერატურაში ზოგჯერ წამოჭრილია მოსაზრება, რომ დაზარალებულ მხარეს შეუძლია თავი დააღწიოს უხერხულობას, რომელიც დაკავშირებულია ავარიაში მოყოლილი სატრანსპორტო საშუალების გაყიდვასთან, ზიანის მიმყენებელი მხარისთვის მისი შესაძენის შეთავაზებით.¹²⁵ თუმცა, ზემდგომი სასამართლოების პრეცედენტულ სამართალს ჯერ არ უმსჯელია ამ (არც თუ ისე დისტანცირებულ) მოსაზრებებზე.

ბ) ექსპერტისთვის დაკვეთა

იმისათვის, რომ შესაძლებელი იყო ზიანის აღდგენა იმ გზით, რომელიც საუკეთესოდ შეესაბამება მის ინტერესებს, დაზარალებულ მხარეს, როგორც წესი, უფლება აქვს მის მიერ შეჩივრულ ექსპერტს დაავალოს დასკვნის მომზადება.¹²⁶ როგორც წესი, მხოლოდ ექსპერტის მიერ მიღებული ფაქტობრივი ცოდნის მეშვეობით აქვს მას საკმარისი საფუძველი შემდგომი შესაბამისი პროცედურები განახორციელოს ზიანის ანაზღაურებისთვის. მოცემულობა არ იცვლება იმ შემთხვევაშიც, თუ ზიანის მიმყენებელმა თავის მხრივ ჩართო ექსპერტი; რამდენადაც დაზარალებულ მხარეს მის დასკვნებზე ვერ მიუთითებს.¹²⁷

ადვილად ამოსაცნობი მცირე ზიანის შემთხვევაში, რომლის ლიმიტი შეიძლება განისაზღვროს დაახლოებით 800 ევროდან 1000 ევრომდე,¹²⁸ დაზარალებული მხარე ვალდებულია დაკმაყოფილდეს სპეციალიზირებული სახელოსნოს უფრო დაბალი ხარჯების შეფასებით (როგორც წესი, უფასოა).¹²⁹ გარდა ამისა, უფრო ზომიერი ზიანის შემთხვევაში, შესაძლოა არ იყოს საჭირო ექსპერტის დასკვნის მიღება, თუ ზიანის მიმყენებელი პირი აცხადებს, რომ მზად არის ზიანის საკითხი მოაგვაროს სპეციალიზებული სახელოსნოს ხარჯთაღრიცხვის საფუძველზე.¹³⁰

ექსპერტისთვის დაკვეთის შემთხვევაში, განსაკუთრებით მასთან შეთანხმებული ფასების არსებობისას, მოქმედებს სარემონტო დაკვეთის გაფორმებისას ზემოთ უკვე აღწერილი პროცედურები. შესაბამისად, დაზარალებული მხარე არ არის ვალდებული გამოიკვლიოს მისთვის ხელმისაწვდომი ბაზარი, რათა მოძებნოს მაქსიმალურად იაფი ექსპერტი.¹³¹ თუმცა, ის პასუხისმგებელია გარკვეულ სისწორის კონტროლზე, რათა თავიდან აიცილოს აშკარად გადაჭარბებული ფასები.¹³²

გ) სამართლებრივი დევნის ხარჯები

საგზაო შემთხვევით გამოწვეული სასამართლოსგარეშე სამართლებრივი ხარჯები შეიძლე-

¹²⁴ BGH, Urteil vom 30. November 1999 - VI ZR 219/98 - BGHZ 143, 189, juris Rn. 24 ff.; BGH, Urteil vom 12. Juli 2005 - VI ZR 132/04 - BGHZ 163, 362, juris Rn 15

¹²⁵ შდრ. Freymann/Rüßmann in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 249 BGB (Stand: 22.02.2023) Rn. 93; zur Problemlage: Lafontaine, ZfSch 2015, 125

¹²⁶ BGH, Urteil vom 7. Februar 2023 - VI ZR 137/22 - openJur 2023, 4229, juris Rn. 52; BGH, Urteil vom 13. Dezember 2022 - VI ZR 324/21 - NJW 2023, 1057, juris Rn. 10; BGH, Urteil vom 17. Dezember 2019 - VI ZR 315/18 - NJW 2020, 1001, juris Rn. 14; BGH, Urteil vom 5. Juni 2018 - VI ZR 171/16 - NJW 2019, 430, juris Rn. 14

¹²⁷ Freymann/Rüßmann in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 249 BGB (Stand: 22.02.2023) Rn. 234

¹²⁸ OLG Hamm, Urteil vom 28. Juni 2022 - I-7 U 45/21 - NJW 2023, 615, juris Rn. 12 ff.; Freymann/Rüßmann in:

Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 249 BGB (Stand: 22.02.2023) Rn. 235

¹²⁹ BGH, Urteil vom 30. November 2004 - VI ZR 365/03 - NJW 2005, 356, juris Rn. 18; OLG Hamm, Urteil vom 28. Juni 2022 - I-7 U 45/21 - NJW 2023, 615, juris Rn. 13

¹³⁰ vgl. OLG Hamm, Urteil vom 28. Juni 2022 - I-7 U 45/21 - NJW 2023, 615, juris Rn. 13; Freymann/Rüßmann in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 249 BGB (Stand: 22.02.2023) Rn. 235

¹³¹ BGH, Urteil vom 7. Februar 2023 - VI ZR 137/22 - openJur 2023, 4229, juris Rn. 53, BGH, Urteil vom 13. Dezember 2022 - VI ZR 324/21 - NJW 2023, 1057, juris Rn. 11

¹³² BGH, Urteil vom 7. Februar 2023 - VI ZR 137/22 - openJur 2023, 4229, juris Rn. 53 f.; BGH, Urteil vom 13. Dezember 2022 - VI ZR 324/21 - NJW 2023, 1057, juris Rn. 10; BGH, Urteil vom 17. Dezember 2019 - VI ZR 315/18, NJW 2020, 1001, juris Rn. 15

ბა ჩაითვალოს დაზარალებული მხარის ხარჯებად, რომლებიც ექვემდებარება კომპენსაციას გსკ-ის § 249 (1) მუხლის შესაბამისად.¹³³

თუმცა, ზიანის მიმცენებელმა პირმა არ უნდა აანაზღაუროს ზიანის მომტანი მოვლენით ადექვატურად გამოწვეული ყველა სამართლებრივი ხარჯი, არამედ მხოლოდ ის, რაც იყო საჭირო და მიზანშეწონილი, დაზარალებული მხარის თვალსაზრისით, მისი უფლებების განსახორციელებლად. სუბიექტთან დაკავშირებული ზიანის შეფასების პრინციპის შესაბამისად, მხედველობაში უნდა იქნას მიღებული დაზარალებულის განსაკუთრებული მდგომარეობა, როგორცაა მისი საქმიანი უნარები, ჯანმრთელობა და ადგილზე ყოფნის საჭიროება.¹³⁴ თუმცა, კონკრეტულად, აღნიშნული დამოკიდებულია იმაზე, იყო თუ არა ზიანზე პასუხისმგებლობა თავიდანვე იმდენად მკაფიო მიზეზითა და ოდენობით გამოხატული, რომ ადვოკატის ჩართვის საჭიროება არ ჩანდა, ყოველ შემთხვევაში, ზიანის პირველადი დადასტურებისთვის.¹³⁵ მეორე მხრივ, თუ ეს არ არის ზიანის გამომწვევი საკმაოდ მარტივი შემთხვევა, დაზარალებულ მხარეს, იქნება ეს კერძო პირი, საჯარო დაწესებულება თუ კომპანია, ჩვეულებრივ უფლება აქვს ადვოკატს მიანდოს ზიანის ანაზღაურების საკითხი თავიდანვე.¹³⁶ როგორც წესი, მისი ჩართვა აუცილებელია იმ შემთხვევაში, თუ ზიანის მიმცენებელი უარყოფს მიზეზს ან უარს აცხადებს წარმოშობილ ვალდებულებაზე, გადაიხადოს თანხა დაზარალებულის მიერ შედგენილი ზიანის პირველადი ოქმის შემდეგ.

ეს პრინციპები ასევე გამოყენებადია, თუ დაზარალებული მხარე ჩართავს ვალების შემგროვებელ სააგენტოს, რათა მიიღოს ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნის შესაბამისი თანხა ზიანის

მიმცენებელი მხარისგან.¹³⁷

დ) მანქანის დაქირავების ხარჯები

დადგენილი სასამართლო პრაქტიკის მიხედვით, დაზარალებულ მხარეს შეუძლია მოითხოვოს ზიანის აღმოფხვრის (შეკეთება, ჩამნაცვლების შესყიდვა) ხანგრძლივობისთვის მანქანის დაქირავებისთვის გაწეული ხარჯების ანაზღაურება ზიანის მიმცენებელი მხარისგან, როგორც პირვანდელი მდგომარეობის აღდგენისთვის აუცილებელი ხარჯები. ამის წინაპირობაა, რომ დაზარალებულის მდგომარეობაში მყოფმა გონივრულად, ეკონომიკურად მოაზროვნე პირმა მიიჩნიოს მანქანის დაქირავება მიზანშეწონილად და აუცილებელად.¹³⁸

ა) ეკონომიკური ეფექტიანობის მოთხოვნა

ადგილობრივ რელევანტურ ბაზარზე არსებული გასაქირავებელი მანქანის რამდენიმე ხელმისაწვდომი ტარიფიდან (გარკვეულ ფარგლებში) მხოლოდ ყველაზე ხელსაყრელი შეიძლება იქნეს არჩეული, რათა გადაადგილება ძველებურად აღდგეს.¹³⁹

თუმცა, დაზარალებული არ არის ვალდებული, ვრცელი გამოკვლევით მოძებნოს მისთვის ყველაზე დაბალი ტარიფი. განსაკუთრებით რთული (და არა ყოველთვის ძალიან გამჭვირვალე) მანქანების გაქირავების კომპანიების სატარიფო სტრუქტურის გათვალისწინებით, საკმარისია, თუ დაზარალებული მხარე განმარტავს, რომ არსებულ კონკრეტულ სიტუაციაში გონივრული ძალისხმევის გათვალისწინებით მისთვის

¹³³ BGH, Urteil vom 26. Mai 2020 - VI ZR 321/19 - NJW 2021, 234, juris Rn. 10; BGH, Urteil vom 29. Oktober 2019 - VI ZR 45/19 - NJW 2020, 144, juris Rn. 21; BGH, Urteil vom 11. Juli 2017 - VI ZR 90/17 - NJW 2017, 3527, juris Rn. 10

¹³⁴ BGH, Urteil vom 29. Oktober 2019 - VI ZR 45/19 - NJW 2020, 144, juris Rn. 21; BGH, Urteil vom 11. Juli 2017 - VI ZR 90/17 - NJW 2017, 3527, juris Rn. 10

¹³⁵ BGH, Urteil vom 29. Oktober 2019 - VI ZR 45/19 - NJW 2020, 144, juris Rn. 21

¹³⁶ BGH, Urteil vom 29. Oktober 2019 - VI ZR 45/19 - NJW

2020, 144, juris Rn. 21

¹³⁷ BGH, Urteil vom 10. Juni 2020 - VIII ZR 289/19 - ZIP 2020, 2068, juris Rn. 49

¹³⁸ BGH, Urteil vom 12. Februar 2019 - VI ZR 141/18 - NJW 2019, 2538, juris Rn. 21; BGH, Urteil vom 26. April 2016 - VI ZR 563/15 - NJW 2016, 2402, juris Rn. 6; BGH, Urteil vom 5. Februar 2013 - VI ZR 290/11 - NJW 2013, 1149, juris Rn. 13

¹³⁹ BGH, Urteil vom 12. Februar 2019 - VI ZR 141/18 - NJW 2019, 2538, juris Rn. 21; BGH, Urteil vom 26. April 2016 - VI ZR 563/15 - NJW 2016, 2402, juris Rn. 6

შეუძლებელი იყო გაცილებით იაფი ნორმალური ტარიფის მიღება.¹⁴⁰ გასათვალისწინებელია ასევე ის ფაქტიც, თუ რამდენად სასწრაფო იყო დაქირავება და იყო თუ არა დაზარალებული გარკვეულ გადაუდებელ მდგომარეობაში.¹⁴¹ თუ ზიანის მიმყენებელი (ან მისი პასუხისმგებლობის დამზღვევი) ასახელებს მანქანის გაქირავების განსაკუთრებით ხელსაყრელ ვარიანტს, დაზარალებული მხარე ძირითად შემთხვევაში ვალდებულია ისარგებლოს ამ შესაძლებლობით ზიანის შემცირების მოვალეობის გათვალისწინებით.¹⁴² გარდა ამისა, საჭიროა მხოლოდ მსგავსი ტიპის მანქანის დაქირავება.¹⁴³

მანქანის დაქირავება შეიძლება არაეკონომიური იყოს, მცირე სავალი გზის გამო. ამ შემთხვევაში, დაზარალებულს შეუძლია მოითხოვოს ან ჯამური ანაზღაურება, სარგებლობისთვის კომპენსაციის პრინციპების შესაბამისად (იხ. ქვემოთ II. 2. ე)), ან სარგებლობის დაკარგვის შედეგად გაწეული დამატებითი მგზავრობის ხარჯები, მაგალითად, ტაქსის ხარჯები.¹⁴⁴

თუ ჩამნაცვლებლის შესყიდვას უჩვეულოდ დიდი დრო სჭირდება, მაგალითად, შეძენილი შემცვლელი მანქანის ან სარემონტოდ საჭირო სათადარიგო ნაწილის მიწოდების ხანგრძლივი დროის გამო, გამონაკლის შემთხვევებში, შესაძლოა დაზარალებულ მხარეს მიეცეს შესაძლებლობა, არ იქირაოს მანქანა ლოდინის დროისთვის, არამედ შეიძინოს სხვა მსგავსი მოკლე დროით ხელმისაწვდომი მანქანა, როგორც „შუალედური გადაწყვეტა“.¹⁴⁵ თუმცა, როგორც წესი, ეს წესი არ მოქმედებს, თუ ავარია მოხდა ხა-

ნგრძლივი მოგზაურობის დროს ან მის დაწყებამდე ცოტა ხნით ადრე და შედეგად, დაქირავებული მანქანა გამოყენებული უნდა იყოს ბევრად უფრო დიდხანს, ვიდრე საჭიროა რეალური რემონტისთვის.¹⁴⁶

ბბ) ანგარიშსწორების საკითხები

სასამართლო და საადვოკატო პრაქტიკაში, მანქანის დაქირავების ანაზღაურებადი ხარჯების დასადგენად ხშირად გამოიყენება სიები და ცხრილები, როგორც დამხმარე სახელმძღვანელო საშუალება, რომლებშიც ჩამოთვლილია თითოეული სატრანსპორტო საშუალებისთვის არსებული ექვივალენტური მანქანის მოდელები და მათი დაქირავების ჩვეულებრივი ხარჯები (მაგ. ე.წ. „დაქირავების ფასების ინდექსი“ ან ე.წ. „*Fraunhofer-Liste*“). ზოგადი წინააღმდეგობები ამ სიების გამოყენებასთან დაკავშირებით არ არის განხილული ფედერალური სასამართლოს პრეცედენტულ სამართალში, შესაბამისად, არ არსებობს ხარვეზების მიმნიშნებელი საკითხები ამ სიების გამოყენების დროს.¹⁴⁷

თუმცა, ეს ცხრილები და სიები არ ცვლის იმ ფაქტს, რომ სასამართლო პროცესებში ხშირად კამათობენ, იყო თუ არა მანქანის დაქირავების რეალურად გაწეული ხარჯები „აუცილებელი“; არა მხოლოდ დაზარალებულის მიერ არჩეული ტარიფის ოდენობის გამო, არამედ მის მიერ დაჯავშნილი „დამატებითი სერვისების“ გამო, მაგალითად, რამდენიმე მძღოლის მიერ მანქანით

¹⁴⁰ BGH, Urteil vom 14. Oktober 2008 - VI ZR 210/07 - NJW-RR 2009, 318, juris Rn. 6

¹⁴¹ BGH, Urteil vom 5. März 2013 - VI ZR 245/11 - NJW 2013, 1870, juris Rn. 22; BGH, Urteil vom 14. Oktober 2008 - VI ZR 210/07 - NJW-RR 2009, 318, juris Rn. 6

¹⁴² BGH, Urteil vom 12. Februar 2019 - VI ZR 141/18 - NJW 2019, 2538, juris Rn. 21; BGH, Urteil vom 26. April 2016 - VI ZR 563/15 - NJW 2016, 2402, juris Rn. 7; BGH, Urteil vom 2. Februar 2010 - VI ZR 139/08 - NJW 2010, 1445, juris Rn. 12 und 18

¹⁴³ BGH, Urteil vom 12. Februar 2019 - VI ZR 141/18 - NJW 2019, 2538, juris Rn. 21; BGH, Urteil vom 26. April 2016 - VI ZR 563/15 - NJW 2016, 2402, juris Rn. 6; BGH, Urteil vom 2. Juli 1985 - VI ZR 86/84 - NJW 1985, 2637, juris Rn. 18

¹⁴⁴ BGH, Urteil vom 5. Februar 2013 - VI ZR 290/11 - NJW 2013, 1149, juris Rn. 13; BGH, Urteil vom 10. März 2009 - VI ZR 211/08 - NJW 2009, 1663, juris Rn. 9

¹⁴⁵ BGH, Urteil vom 14. April 2010 - VIII ZR 145/09 - NJW 2010, 2426, juris Rn. 32; Freyermann/Rüßmann in: Freyermann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 249 BGB (Stand: 22.02.2023) Rn. 180

¹⁴⁶ BGH, Urteil vom 2. Juli 1985 - VI ZR 86/84 - NJW 1985, 2637, juris Rn. 9

¹⁴⁷ დეტალურად: BGH, Urteil vom 18. Dezember 2012 - VI ZR 316/11 - NJW 2013, 1539, juris Rn. 10; BGH, Versäumnisurteil vom 17. Mai 2011 - VI ZR 142/10 - NJW-RR 2011, 1109, juris Rn. 7 f.

სარგებლობისას (მძღოლის დამატებითი გადასახადი),¹⁴⁸ დაქირავებული მანქანის ყოვლისმომცველი დაზღვევის¹⁴⁹ ან ზამთრის საბურავებით აღჭურვის გამო.¹⁵⁰

დაზოგილი კუთვნილი ხარჯების ანაზღაურებასთან დაკავშირებით განმარტებები ქვემოთ II 2. თ) აა).

გგ) დროის საზღვრები

მანქანის დაქირავების ხარჯების ანაზღაურების მოთხოვნა არ ვრცელდება იმ პერიოდზე, რა დროშიც ზიანის აღმოფხვრა ჭიანურდება დაზარალებულის მიერ ზიანის სწრაფად გამოსწორების ვალდებულების დარღვევის გამო (იხ. ქვემოთ II. 2. კ)).¹⁵¹

დდ) იჯარით აღებული სატრანსპორტო საშუალება

იჯარით აღებული სატრანსპორტო საშუალებების შემთხვევაში მოიჯარეს უფლება აქვს მოითხოვოს მანქანის დაქირავების ხარჯების ანაზღაურება. აღნიშნული გამომდინარეობს იმ გარემოებიდან, რომ ავარიში მოყოლილი სატრანსპორტო საშუალების გამოყენების უფლება არ არის დაკავშირებული ნივთის ღირებულებასთან, არამედ პირდაპირი მფლობელის უფლებამოსილებას მიეკუთვნება.¹⁵²

ე) სარგებლობის/შენახვის ხარჯები

აა) სატრანსპორტო საშუალებები პირადი გამოყენების მიზნით

სატრანსპორტო საშუალება, რომელსაც დაზარალებული პირადი მიზნებისთვის იყენებს და რომელიც თავის დარღვეული სარგებლობის უფლებას შეკეთების ან ჩამნაცვლების შეძენის ხანგრძლივობის განმავლობაში მანქანის დაქირავებით არ ქვითავს ან არ აქვს ასეთი გაქვითვის უფლება, უფლება აქვს მოითხოვოს კომპენსაცია გამოუყენებელი სარგებლობის გამო.

დამკვიდრებული სასამართლო პრაქტიკა ემყარება იმ მოსაზრებას, რომ შეფასების თვალსაზრისით, დელიქტური დანაშაულის შედეგად გამოწვეულმა ნივთის ჩამორთმევამ, რომლის მუდმივი ხელმისაწვდომობა და გამოყენება დაზარალებული მხარისთვის, როგორც წესი, მნიშვნელოვანია თვითგანსაზღვრებადი ცხოვრების წესისთვის, შეიძლება გამოიწვიოს ფინანსური ზიანი.¹⁵³ ამ პრინციპიდან გამომდინარე, პირადი მიზნებით გამოყენებადი სატრანსპორტო საშუალების სარგებლობის დაკარგვის უფლება აღიარებულია ჩვეულებითი სამართლის მიხედვით.¹⁵⁴

(1) ზოგადი წინაპირობები

სუბიექტთან დაკავშირებული ზიანის შეფა-

¹⁴⁸ LG Wuppertal, Urteil vom 8. Juli 2021 - 9 S 41/21, juris Rn. 47 ff.

¹⁴⁹ აღნიშნულთან დაკავშირებით OLG Frankfurt, Beschluss vom 15. März 2021 - 7 U 214/20 - juris Rn. 23; OLG Dresden, Urteil vom 12. Juni 2020 - 4 U 2796/19 - juris Rn. 18; Freymann/Rüßmann in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 249 BGB (Stand: 22.02.2023) Rn. 211; აღნიშნული მიჩნეულია ანაზღაურებას დაქვემდებარებულად, რადგან უცხო და ძირითადად ახალი დაქირავებული მანქანის გამოყენება ავარიის შემთხვევაში იწვევს გაზრდილ ეკონომიკურ რისკს.

¹⁵⁰ dazu BGH, Urteil vom 5. März 2013 - VI ZR 245/11 - NJW 2013, 1870, juris Rn. 25; OLG Dresden, Urteil vom 12. Juni 2020 - 4 U 2796/19 - juris Rn. 19

¹⁵¹ სარგებლობის დანაკარგთან დაკავშირებით: BGH, Urteil vom 5. Februar 2013 - VI ZR 363/11 - NJW 2013, 1151, juris Rn. 22; allgemein BGH, Urteil vom 17. November 2020 - VI ZR 569/19 - NJW 2021, 694, juris Rn. 6 ff.

¹⁵² შდრ. დეტალურად: BGH, Urteil vom 17. Januar 2023 - VI ZR 203/22 - VersR 2023, 468, juris Rn. 36; BGH, Urteil vom 24. Mai 2022 - VI ZR 1215/20 - NJW-RR 2022, 1386, juris Rn. 7; BGH, Urteil vom 29. Januar 2019 - VI ZR 481/17 - NJW 2019, 1669, juris Rn. 13 ff.

¹⁵³ საფუძვლიანად: BGH, Beschluss vom 9. Juli 1986 - GSZ 1/86 - BGHZ 98, 212, juris Rn. 23 ff.; ასევე: BGH, Urteil vom 11. Oktober 2022 - VI ZR 35/22 - NJW 2023, 47, juris Rn. 10; BGH, Urteil vom 23. Januar 2018 - VI ZR 57/17 - BGHZ 217, 218, juris Rn. 5; BGH, Urteil vom 6. Dezember 2018 - VII ZR 285/17 - BGHZ 220, 270, juris Rn. 30; ბინით სარგებლობისთვის: BGH, Urteil vom 20. Februar 2014 - VII ZR 172/13 - BGHZ 200, 203, juris Rn. 28; BGH, Urteil vom 13. Mai 2022 - V ZR 231/20 - NJW 2022, 2328, juris Rn. 28

¹⁵⁴ Freymann/Rüßmann in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 249 BGB (Stand: 22.02.2023) Rn. 214 mwN

სების ისეთი ზოგადი პრინციპები, როგორებიცაა ეკონომიკური ეფექტიანობის პრინციპი და ზიანის ნორმებით მონესრიგებული უსაფუძვლო გამდიდრების აკრძალვა, ვრცელდება სარგებლობის დაკარგვის უფლების გამო გამოწვეული ზიანის დადგომის და ანაზღაურების საკითხებზეც.¹⁵⁵

შესაბამისად, დაზარალებულ მხარეს უნდა შეეძლოს სატრანსპორტო საშუალების გამოყენება შეკეთების ან გამოცვლის ხანგრძლივობის განმავლობაში, თითქოსდა იგი არ დაზიანებულია. ეს არ ეხება იმ შემთხვევებს, თუ მხოლოდ დაზარალებული იყენებდა სატრანსპორტო საშუალებას და ასეთი გამოყენება მისთვის მაინც შეუძლებელი იქნებოდა, მაგალითად, ავადმყოფობის გამო, მათ შორის უბედური შემთხვევის შედეგად მიყენებული ტრავმის გამო,¹⁵⁶ ან ადგილზე მისი არყოფნის გამო.¹⁵⁷ ვარაუდი (დაზარალებული მხარის მიერ გაძლიერებული) გამოყენების სურვილის არარსებობის შესახებ არსებობს, თუ დაზარალებული მხარე ელოდება რამდენიმე თვე, სანამ შეიძენს შემცვლელ მანქანას, რომელიც არ საჭიროებს შეკეთებას.¹⁵⁸

გარდა ამისა, **სარგებლობის შეუძლებლობა იქნებოდა „ხელშესახები“**, თუ დაზარალებულ მხარეს ნამდვილად დასჭირდებოდა სატრანსპორტო საშუალება მისი ყოველდღიური ცხოვრების წარმართვისთვის სხვა შესაფერისი სატრანსპორტო საშუალების არარსებობის შემთხვევაში.¹⁵⁹

სატრანსპორტო საშუალების გამოყენების შესაძლებლობის დროებით ჩამორთმევის გამო ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნა არ არსებობს, თუ დაზარალებულ მხარეს ხელთ აქვს სხვა სატრანსპორტო საშუალება, რომელიც შეიძლება გონივრულად მიჩნეული იყოს, როგორც მისი შემცვლელი.¹⁶⁰

სატრანსპორტო საშუალებების შემთხვევაში, რომლებიც ემსახურება წმინდად **დასვენების მიზნებს**, უფლებამოსილი პირის ცხოვრების წესი არ მიიჩნევა მათ ყოველდღიურ გამოყენებაზე დამოკიდებულად ზემოთ აღწერილი გაგებით. აღნიშნული ივარაუდება ასევე მაშინაც, თუ, მაგალითად, დაზარალებულს, გარდა ავარიაში მოყოლილი სახლის ტიპის მანქანის¹⁶¹ ან მოტოციკლეთისა¹⁶², დამატებით ჰყავს სხვა კერძო მანქანა, რომელიც ხელმისაწვდომია რეგულარული გამოყენებისთვის.¹⁶³

ანალოგიურად, ფედერალური სასამართლო უარყოფს კომპენსაციას **კომერციული მიზნით გამოყენებული სატრანსპორტო საშუალებების** სარგებლობის დაკარგვისთვის, რომელიც გამოითვლება აბსტრაქტული თვალსაზრისით (იხ. ქვემოთ, ბბ)).¹⁶⁴ ეს ემყარება იმ ფაქტს, რომ ექსკლუზიურად კომერციული მიზნებისთვის გამოყენებული სატრანსპორტო საშუალების ოპერატიული მზადყოფნა, ანუ მისი მუდმივი ხელმისაწვდომობა და ოპერატიული შესაძლებლობები, არ არის დამოუკიდებელი ქონებრივი აქტივი.¹⁶⁵ როდესაც ავტომობილი გამოიყენება

¹⁵⁵ BGH, Urteil vom 10. März 2009 - VI ZR 211/08 - NJW 2009, 1663, juris Rn. 6; BGH, Urteil vom 10. Juni 2008 - VI ZR 248/07 - NJW-RR 2008, 1198, juris Rn. 7

¹⁵⁶ BGH, Urteil vom 7. Juni 1968 - VI ZR 40/67 - NJW 1968, 1778, juris Rn. 12 ff.; OLG Hamm, Beschluss vom 26. Juli 2022 - I-7 U 52/22 - NZV 2023, 171, juris unter Nr. 2

¹⁵⁷ BGH, Urteil vom 10. Juni 2008 - VI ZR 248/07 - NJW-RR 2008, 1198, juris Rn. 7

¹⁵⁸ OLG Dresden, Beschluss vom 17. Mai 2021 - 4 U 382/21 - juris Rn. 5; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 14. September 2017 - 4 U 82/16 - RuS 2018, 329, juris Rn. 37, jeweils mwN

¹⁵⁹ BGH, Urteil vom 10. Juni 2008 - VI ZR 248/07 - NJW-RR 2008, 1198, juris Rn. 7

¹⁶⁰ BGH, Urteil vom 11. Oktober 2022 - VI ZR 35/22 - NJW 2023, 47, juris Rn. 10 und 12, ავარიაში მონაწილე Porsche Turbo S Cabriolet-ის ნაცვლად, BMW 3-ით

დროებით სარგებლობისთვის, რომელიც ხელმისაწვდომია მეორე მანქანის სახით; თუმცა, ამ მანქანების არაექვივალენტურობის გამო ეს საკითხი არ არის ეჭვგარეშე

¹⁶¹ BGH, Urteil vom 10. Juni 2008 - VI ZR 248/07 - NJW-RR 2008, 1198, juris Rn. 10 ff.

¹⁶² BGH, Urteil vom 23. Januar 2018 - VI ZR 57/17 - BGHZ 217, 218, juris Rn. 9

¹⁶³ შდრ. სასამართლო პრაქტიკის შეჯამება BGH, Urteil vom 23. Januar 2018 - VI ZR 57/17 - BGHZ 217, 218, juris Rn. 7

¹⁶⁴ BGH, Urteil vom 6. Dezember 2018 - VII ZR 285/17 - BGHZ 220, 270, juris Rn. 27 ff.

¹⁶⁵ BGH, Urteil vom 6. Dezember 2018 - VII ZR 285/17 - BGHZ 220, 270, juris Rn. 28 ff.; BGH, Urteil vom 26. März 1985 - VI ZR 267/83 - NJW 1985, 2471, juris Rn. 12

კომერციული მიზნებისთვის, გამოყენების შესაძლებლობის არარსებობა არ აისახება საერთო ხელმისაწვდომობის დაკარგვაზე და მასთან დაკავშირებულ ცხოვრების ხარისხზე. პირიქით, კომერციულად გამოყენებული მანქანა არის მოგების მიღების უბრალო საშუალება სამეწარმეო განზრახვის რეალიზაციისთვის. აღნიშნული სარგებლობის მიზნის მიხედვით, ეკონომიკური აქტივის სარგებლობის კომერციულ გამოყენებაში დაკარგვის კომპენსაცია ასევე უნდა განხორციელდეს დაკარგული მოგების ჩანაცვლებით.¹⁶⁶ ამ კონტექსტში არარელევანტურია ის ფაქტი, ემსახურებოდა თუ არა გამოყენებისთვის არავარგისი მანქანა უშუალოდ მოგების მიღებას, ანუ სამეწარმეო შემოსავალი წარმოიქმნებოდა მხოლოდ სატრანსპორტო მომსახურებით, თუ ის მხოლოდ არაპირდაპირ ეხმარებოდა ან საშუალებას აძლევდა სხვა კომერციულ საქმიანობას.¹⁶⁷

ეს სასამართლო პრაქტიკა შემუშავდა ავტომობილების შესაძლო სარგებლობის საფუძველზე. თუმცა, გადაადგილების სხვა ალტერნატივებზე მსგავსი ზემოქმედების გამო, მისი ძირითადი მახასიათებლები ქვედა სასამართლო ინსტანციების მიხედვით ასევე გამოიყენება ველოსიპედებზე, რომლებიც რეგულარულად გამოიყენება სამსახურისკენ მიმავალ გზაზე,¹⁶⁸ და შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირთა ელექტრო ეტლებზე.¹⁶⁹

(2) სარგებლობის დაკარგვით წარმოშობილი ზიანის შეფასება

ვინაიდან სარგებლობის შესაძლებლობის დაკარგვა გაგებულია, როგორც მატერიალური

ზიანი, მისი შეფასება არ უნდა დაეფუძნოს განცდილ „ტანჯვას“, როგორც ეს ხდება არამატერიალური ზიანის დროს, არამედ სისტემატური სარგებლობის შესაძლებლობის ქონებრივ გამოხატულებას. მისი შეფასებისთვის არ არის გადაწყვეტი ე. წ. შენახვის ხარჯები, რომლითაც დაზარალებულმა „იყიდა“ სარგებლობის შესაძლებლობა და რომელიც ამაო გამოდგა უბედური შემთხვევის გამო სარგებლობის დაკარგვის ხანგრძლივობისთვის (ე.წ. იმედგაცრუების ზიანი). უფრო მეტიც, პრაქტიკაში უზრუნველყოფის ხარჯებსა და გაცილებით მაღალი ფასით დაქირავებულ მანქანას შორის ღირებულება ჩვეულებრივ, დაახლოებით 3,5-ჯერ აღემატება უზრუნველყოფის ხარჯებს.¹⁷⁰ პრაქტიკაში, ამ თანხის დასადგენად, ანალოგიურად როგორც ჩვეულებრივი საბაზრო გაქირავების ხარჯების დასადგენად, გამოიყენება სია,¹⁷¹ რომელშიც ჩვეულებრივი ავტომობილების კლასიფიკაცია ხდება 11 ტიპის კლასად. ამ ჩამონათვალში თითოეული ტიპის კლასისთვის განსაზღვრულია კონკრეტული უცვლელი სარგებლობის ღირებულება. თუ ავტომობილი ხუთ წელზე მეტი ხნისაა, ის, როგორც წესი, ქვეითდება ერთი ტიპის კლასით; თუ ათ წელზე მეტი ასაკისაა, შესაძლოა ორი ტიპის კლასითაც. ამ გზით გამოთვლილი საფასო ფარგლები ამჟამად შეადგენს €23-ს დღეში ყველაზე დაბალი ტიპის კლასისთვის და €175-ს უმაღლესი ტიპის მანქანებისთვის და €10-დან €65-მდე მოტოციკლებისთვის. „საშუალო კლასის მანქანები“ ჩვეულებრივ მერყეობს €38-დან €50-მდე დღეში. ფედერალურმა სასამართლომ დაამტკიცა გამოთვლის ასეთი მეთოდი, როგორც შესაძლო, მაგრამ არა ერთადერთი სავარაუდო გზა ზიანის დადგენისათვის.¹⁷²

¹⁶⁶ BGH, Urteil vom 6. Dezember 2018 - VII ZR 285/17 - BGHZ 220, 270, juris Rn. 31

¹⁶⁷ BGH, Urteil vom 6. Dezember 2018 - VII ZR 285/17 - BGHZ 220, 270, juris Rn. 20

¹⁶⁸ LG Lübeck, Urteil vom 8. Juli 2011 - 1 S 16/11 - juris Rn. 5, KG Berlin, Urteil vom 16. Juli 1993 - 18 U 1276/92 - NJW-RR 1993, 1438, Kurzwiedergabe bei juris; AG Frankfurt, Urteil vom 16. Februar 1990 - 32 C 5136/89 - NJW 1990, 1918, Kurzwiedergabe bei juris. იგივე უნდა იყოს, თუ ველოსიპედი გამოიყენება სკოლაში ან უნივერსიტეტში რეგულარულად გადასადგილებლად.

¹⁶⁹ LG Hildesheim, Beschluss vom 29. Juni 1990 - 5 O 57/90 - NJW-RR 1991, 798, Kurzwiedergabe bei juris

¹⁷⁰ Freyemann/Rüßmann in: Freyemann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 249 BGB (Stand: 21.04.2023) Rn. 227

¹⁷¹ ე.წ. Schwacke-Liste nach Sanden, Danner & Küppersbusch

¹⁷² BGH, Urteil vom 23. November 2004 - VI ZR 357/03 - BGHZ 161, 151, juris Rn. 6 ff.; BGH, Urteil vom 25. Januar 2005 - VI ZR 112/04 - NJW 2005, 1044, juris Rn. 6 ff.

ბბ) კომერციული მიზნით გამოყენებული ავტომობილები, საჯარო დაწესებულების სპეციალური მანქანები

კომერციული მიზნით გამოყენებული სატრანსპორტო საშუალებების ავარიასთან დაკავშირებული სარგებლობის დაკარგვის ხანგრძლივობის განმავლობაში, უფლებამოსილ პირს შეუძლია გამოთვალოს ზიანი რეალურად დაქირავებული სატრანსპორტო საშუალების დაქირავების ხარჯების, „შუალედური გადაწყვეტის“ სახით შეძენის ხარჯების, **სარეზერვო ავტომობილის უზრუნველყოფის ხარჯების ან დაკარგული მოგების** საფუძველზე.¹⁷³ თუმცა, ეკონომიურობის პრინციპისა და ზიანის შემცირების ვალდებულება მოითხოვს, რომ დაზარალებულმა აირჩიოს ყველაზე ხელსაყრელი ქმედებები. როგორც წესი, ეს ნიშნავს, რომ საბაზრო მანქანების დაზიანების შემთხვევაში, რომლებისთვისაც კომპანიას არ აქვს რეზერვი, საჭირო იქნება ჩამნაცვლებელი მანქანის დაქირავება ან საჭიროების შემთხვევაში დროებითი ავტომობილის შეძენა, რათა მუშაობა გაგრძელდეს შეზღუდვების გარეშე ან მოსალოდნელი მოგების დაკარგვა თავიდან იქნეს აცილებული.¹⁷⁴ წინააღმდეგ შემთხვევაში, უნდა განვასხვავოთ ორი სიტუაცია:

(1) არსებული სარეზერვო მანქანა

განსაკუთრებით მსხვილ კომპანიებს, რომლებიც დამოკიდებულნი არიან სპეციალური მანქანების (ავტობუსები, ნარჩენების გადასატანი მანქანები და ა.შ.) გამოყენებაზე თავიანთი კომერციული საქმიანობისთვის, ჩვეულებრივ, მზად აქვთ სარეზერვო მანქანები, რათა ნებისმიერ დროს ცალკეული მანქანების ავარიაში მოხვედრის, მათ შორის ნორმალური ტექნიკური

და სარემონტო სამუშაოების ჩატარებისას შეძლონ ოპერატიული მზადყოფნის უზრუნველყოფა. თუმცა, ზოგიერთ შემთხვევაში, ასეთი სატრანსპორტო საშუალებათა რეზერვი არსებობს საბაზროდ გაყიდვადი ავტომობილებისთვისაც, მაგალითად, იმის უზრუნველსაყოფად, რომ გამოყენებული მანქანები ყოველთვის შეესაბამებოდეს კომპანიის კორპორატიულ იდენტურობას.

თუ კომერციულად გამოყენებული მანქანა არ არის ხელმისაწვდომი ავარიის გამო, კომპანია ვალდებულია, რამდენადაც ეს კონკრეტულად შესაძლებელია, გამოიყენოს მანქანა მოცემული რეზერვიდან ავარიასთან დაკავშირებული სარგებლობის დაკარგვის ხანგრძლივობისთვის. ზიანთან დაკავშირებული პრობლემა (როგორც ზოგადად ხდება იმედგაცრუების ზარალთან დაკავშირებით) სხვა საკითხებთან ერთად მდგომარეობს იმაში, რომ ამ რეზერვის შენარჩუნების ხარჯები უკვე წარმოიშვა კონკრეტული ზიანის მოვლენამდე და იგივენაირად წარმოიქმნებოდა სადავო ავარიის გარეშეც.

მიუხედავად ამ (მკაცრად რომ ვთქვათ) მიზეზობრიობის არარსებობისა ხარჯებსა და კონკრეტულ ზიანის მოვლენას შორის, სასამართლო პრაქტიკა საშუალებას აძლევს დაზარალებულ მხარეს, ზიანის სახით მოითხოვოს რეზერვისთვის გაწეული ხარჯები თითო ავტომობილზე პროპორციულად, ანუ დღეში წლიური ხარჯების 1/365-ის ოდენობით.¹⁷⁵ თუმცა, ეს გულისხმობს, რომ რეზერვმა არა მხოლოდ ტექნიკური ან სარემონტო სამუშაოების ან უბედური შემთხვევის ან მათივე ბრალით გამოწვეული სარემონტო სამუშაოების შედეგად სატრანსპორტო საშუალებების გამოუყენებლობა უნდა დააკომპენსიროს, არამედ ასევე მესამე მხარის მიერ გამოწვეული საგზაო შემთხვევებიც უნდა იყოს მხედველობაში მიღებული.¹⁷⁶ ეს უკანასკნელი

¹⁷³ BGH, Urteil vom 6. Dezember 2018 - VII ZR 285/17 - BGHZ 220, 270, juris Rn. 12 ff.

¹⁷⁴ მდრ. კომერციული გამოყენებისთვის მანქანის დაქირავების ხარჯების ანაზღაურებისთვის: BGH, Urteil vom 6. Dezember 2018 - VII ZR 285/17 - BGHZ 220, 270, juris Rn. 13; BGH, Urteil vom 4. Dezember 2007 - VI ZR 241/06 - NJW 2008, 913, juris Rn. 10

¹⁷⁵ BGH, Urteil vom 6. Dezember 2018 - VII ZR 285/17 - BGHZ 220, 270, juris Rn. 15 und 34; BGH, Urteil vom 26. März 1985 - VI ZR 267/83 - NJW 1985, 2471, juris Rn. 13

¹⁷⁶ BGH, Urteil vom 10.01.1978 - VI ZR 164/75 - BGHZ 70, 199, juris Rn. 10; 201; OLG Koblenz, Urteil vom 01.09.2014 - 12 U 1136/12 - NJW-RR 2015, 85, juris Rn. 32; OLG Frankfurt, Urteil vom 31. August 2021 - 26 U 4/21 - DAR 2021, 691, juris Rn. 32

ზოგადად შეიძლება ვივარაუდოთ მსხვილი სატრანსპორტო კომპანიების შემთხვევაში, სადაც, სტატისტიკურად რომ ვთქვათ, ავტოპარკის გარკვეული ნაწილი ხშირად არ არის გამოსაყენებლად მზად მესამე პირის მიერ გამოწვეული ავარიების დროს.

მოცემული ზიანის შეფასების ძირითადი იდეა არის ის, რომ განეული ხარჯები დროით წინ უსწრებს კონკრეტული ზიანის მომტან მოვლენას და, შესაბამისად, არ შეიძლება პირდაპირ მას მიენერგოდეს. თუმცა, არსებობს ზოგადი კავშირი მესამე პირის მიერ გამოწვეულ ზიანთან, როდესაც აღნიშნული ზიანი შესამჩნევად ზემოქმედებს რეზერვში არსებული მანქანების რაოდენობაზე. თუ ასევე ჩაითვლება, რომ ზიანის შემცირების ვალდებულება,¹⁷⁷ ისევე, როგორც მუდმივი საოპერაციო მზადყოფნა, საჯარო ინტერესებიდან გამომდინარე,¹⁷⁸ ხშირად მოითხოვს შესაბამისი სატრანსპორტო საშუალების რეზერვის შენარჩუნებას სპეციალური მანქანებისთვის, უზრუნველყოფის ხარჯების პროპორციულად ანაზღაურების ვალდებულებაზე უარის თქმა არ იქნებოდა მიზანშეწონილი „მიზეზობრივი კავშირის პრობლემების“ გამო.

მოგების მიღების განზრახვის არარსებობის მიუხედავად, იგივე პრინციპები უნდა იყოს გამოყენებული, თუ საჯარო დაწესებულება ინახავს (და უნდა შეინახოს) სპეციალური სატრანსპორტო საშუალებების რეზერვი, რათა შეძლოს ნებისმიერ დროს სრულად შეასრულოს საჯარო სამსახურებრივი ვალდებულებები.¹⁷⁹

(2) როდესაც სარეზერვო მანქანა არ არის ხელმისაწვდომი

თუ სარეზერვო მანქანა არ არის ხელმისაწვდომი, კომერციულად გამოყენებული სპეცია-

ლური სატრანსპორტო საშუალების სარგებლობის დაკარგვისას (რომელიც დაქირავებით ან შუალედური შესყიდვით არ ნაცვლდება ან ვერ ჩანაცვლდა) ზიანი შეიძლება განისაზღვროს მხოლოდ მოგების დაკარგვის გზით. ავარიის შედეგად დაზიანებული სატრანსპორტო საშუალების შენახვის ხარჯები არც მიზეზობრივ კავშირშია და არც (რეზერვში არსებული სატრანსპორტო საშუალების შენახვის ხარჯებისგან განსხვავებით) შინაგანად არის დაკავშირებული მესამე პირის მიერ გამოწვეული ზიანის მომტან მოვლენასთან. პირიქით, ავარიის შედეგად დაზიანებული სატრანსპორტო საშუალების შენახვის ხარჯები მხოლოდ საფუძველს უქმნის მის საოპერაციო შესაძლებლობებს და პირდაპირ თუ ირიბად გამიზნული მოგების მიღებას.¹⁸⁰

ვ) ბუქსირება/გადაყვანის ხარჯები

თუ სატრანსპორტო საშუალება აღარ არის მოძრაობისთვის გამართული ან სატრანსპორტო საშუალებებისთვის უსაფრთხო, ბუქსირების ხარჯები უნდა ანაზღაურდეს.

ანაზღაურებადი ხარჯები ჩვეულებრივ შემოიფარგლება პირდაპირი ტრანსპორტირებით შემთხვევის ადგილიდან უახლოეს ბრენდირებულ სპეციალიზებულ სახელოსნომდე.¹⁸¹ თუ საგზაო უსაფრთხოების მიზნით აუცილებელია შემთხვევის ადგილის რაც შეიძლება სწრაფად გასუფთავება, გამონაკლის შემთხვევებში შეიძლება საჭირო გახდეს ჯერ მხოლოდ მანქანის გადანევა და მის უსაფრთხო ადგილას გაჩერება და მხოლოდ ამის შემდგომ სპეციალიზებულ სახელოსნოში მიყვანა.¹⁸²

ეკონომიკური ეფექტიანობის პრინციპი ჩვეულებრივ ზღუდავს ანაზღაურების მოცულობას ტიპურ ადგილობრივი ანაზღაურების ოდენობამდე. თუმცა, ხშირად არსებული საგანგებო

¹⁷⁷ მაგალითად, სარგებლობის დაკარგვის გამო მოგების მნიშვნელოვანი დაკარგვის შემთხვევაში.

¹⁷⁸ მაგალითად, მანქანებში, რომლებიც ემსახურებიან საზოგადოებრივ ინტერესებს, როგორიცაა სასწრაფო დახმარების მანქანები, საზოგადოებრივი ავტობუსები, ნარჩენების გადასატანი მანქანები და ა.შ.

¹⁷⁹ შდრ. პოლიციის ჩამნაცვლებელი მანქანისთვის: OLG Hamm, Urteil vom 14. Dezember 2000 - 6 U 215/99 - OLGR Hamm 2002, 171, juris Rn. 9

¹⁸⁰ BGH, Urteil vom 6. Dezember 2018 - VII ZR 285/17 - BGHZ 220, 270, juris Rn. 33 f ნაგავსაყრელი მანქანისთვის ამნე მიმდგრებით

¹⁸¹ AG Osterode, Urteil vom 20. Juli 2021 - 2 C 5/21 - juris Rn. 19; AG Frankfurt/M, Urteil vom 12. März 2020 - 30 C 246/19, juris Rn. 12

¹⁸² AG Osterode, Urteil vom 20. Juli 2021 - 2 C 5/21 - juris Rn. 20

ან გადაუდებელი აუცილებლობა აწესებს საზღვრებს დაზარალებული მხარის ინფორმირების ვალდებულების შესახებ.¹⁸³

გარდა ბუქსირების ხარჯებისა, შეიძლება ასევე არსებობდეს ე.წ. გადაყვანის ხარჯებიც, მაგალითად, თუ მანქანა სპეციალიზებული სახელოსნოდან, სადაც უტარდება მას რემონტი უნდა გადაიყვანონ შესაღებ დაწესებულებაში.¹⁸⁴ მეორე მხრივ, ავარიის გამო, შეუკეთებული ავტომობილის დაზარალებულის სახლში მიყვანის ხარჯები, როგორც წესი, არ ანაზღაურდება.¹⁸⁵ სარემონტო სატრანსპორტო საშუალების გადაყვანის ხარჯები სარემონტო სახელოსნოდან დაზარალებულის საცხოვრებელ ადგილზე, პირიქით, ანაზღაურდება, რამდენადაც დაზარალებული ზიანის კონკრეტულ გამოქვითვას ახდენს¹⁸⁶ და დაცულია ეკონომიკური ეფექტიანობის პრინციპი. ფიქტიური ანგარიშსწორების შემთხვევაშიც კი, გაბატონებულია მოსაზრება, რომ ასეთი გადაყვანის ხარჯების ანაზღაურება დასაშვებია, თუ ისინი ხვდება სარემონტო ხარჯების განსაზღვრის ნაწილში ექსპერტის დასკვნის საფუძველზე და ადგილობრივი ჩვეულებების მიხედვით ბრენდირებულ სპეციალიზირებულ სახელოსნოში შეკეთების დროს ეს ხარჯები განეული იქნებოდა.¹⁸⁷

ზ) მერკანტილური დაბალი ღირებულება

ავარიის შედეგად მიყენებული ზიანის გამოს-

წორების შემდეგაც კი ავტომობილის ღირებულება შეიძლება დარჩეს გაუფასურებული, რადგან ის კლასიფიცირდება როგორც „ნაავარიები მანქანა“ საზოგადოებრივი აზრის მიხედვით (ე.წ. ღირებულების მერკანტილური შემცირება).¹⁸⁸

ღირებულების მერკანტილური შემცირება ეფუძნება იმ მოსაზრებას, რომ მიუხედავად ძლიერ დაზიანებული სატრანსპორტო საშუალების ობიექტურად სრული და სათანადო შეკეთებისა, საზოგადოების დიდ ნაწილს არ სურს შეიძინოს ამ გზით დაზიანებული ავტომობილი, რაც გავლენას ახდენს ღირებულებაზე.¹⁸⁹ ეს დათქმა, უპირველეს ყოვლისა, გამომდინარეობს იქიდან, რომ გავრცელებულია ვარაუდი, რომ ფარული დაზიანება და, შესაბამისად, ზიანისადმი უფრო მაღალი მიდრეკილების რისკი ვერ იქნება გამორიცხული „ნაავარიები სატრანსპორტო საშუალების“ შემთხვევაში. ეს შიში იწვევს ჩამნაცვლებელი მანქანის ღირებულების შემცირებას და, შესაბამისად, პირდაპირ ნივთობრივ ზიანს.¹⁹⁰ აღნიშნულის ნივთობრივ და არა როგორც სარგებლობის ზიანად კლასიფიცირება ასევე ნიშნავს, რომ იჯარით აღებული სატრანსპორტო საშუალების შემთხვევაში ის მხოლოდ მეიჯარის, როგორც მესაკუთრის, სამართლებრივ სფეროზე მოქმედებს (შდრ. იჯარით აღებული სატრანსპორტო საშუალებების ზიანის ანაზღაურების შესახებ ზემოთ. I 2. გ) და II. 2. დ) დდ)).¹⁹¹

¹⁸³ BGH, Urteil vom 9. März 2010 - VI ZR 6/09 - NJW 2010, 2569, juris Rn. 16; vgl. LG Landshut, Beschluss vom 29. April 2022 - 13 S 278/22 - juris Rn. 17, LG Freiburg, Urteil vom 20. März 2020 - 5 O 71/19 - juris Rn. 37; AG Stade, Urteil vom 10. Januar 2012 - 61 C 946/11 - juris Rn. 5

¹⁸⁴ LG Kiel, Urteil vom 23. November 2021 - 17 O 249/20 - juris Rn. 32; LG Paderborn, Urteil vom 17. Dezember 2018 - 2 O 270/18 - juris Rn. 33; AG Bonn, Urteil vom 10. Januar 2023 - 114 C 119/21 - juris Rn. 47

¹⁸⁵ Freymann/Rußmann in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 249 BGB (Stand: 21.04.2023) Rn. 271

¹⁸⁶ LG Saarbrücken, Urteil vom 15. Mai 2015 - 13 S 12/15 - NJW-RR 2015, 1437, juris Rn. 23; შდრ. კომბინაციის აკრძალვის შესახებ დამხმარე ხარჯებისთვის: BGH, Urteil vom 30. Mai 2006 - VI ZR 174/05 - NJW 2006, 2320, juris Rn. 11

¹⁸⁷ OLG Celle, Urteil vom 10. November 2021 - 14 U 136/20 - RuS 2022, 111, juris Rn. 30 mwN

¹⁸⁸ BGH, Urteil vom 20. Mai 2009 - VIII ZR 191/07 - BGHZ 181, 170, juris Rn. 16; BGH, Urteil vom 23. November 2004 - VI ZR 357/03 - BGHZ 161, 151, juris Rn. 16; BGH, Beschluss vom 26. April 2022 - VIII ZR 19/21 - openJur 2022, 20570, juris Rn. 32

¹⁸⁹ BGH, Urteil vom 23. November 2004 - VI ZR 357/03 - BGHZ 161, 151, juris Rn. 16; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 15. September 2022 - 4 U 110/21 - NJW-RR 2023, 243, juris Rn. 61

¹⁹⁰ BGH, Urteil vom 23. November 2004 - VI ZR 357/03 - BGHZ 161, 151, juris Rn. 16

¹⁹¹ OLG München, Urteil vom 24. Februar 2021 - 10 U 6484/20, juris Rn. 11; OLG Düsseldorf, Urteil vom 2. April

ვინაიდან ეს ზიანი პოტენციური მყიდველების დიდი ნაწილის შიშების შედეგია, მისი გამოსწორება მისი ბუნებიდან გამომდინარე შეუძლებელია ნატურით რესტიტუციის გზით. ამიტომ, თავიდანვე, წმინდად ქონებრივი კომპენსაცია უნდა მოხდეს გსკ-ის § 251 (1) მუხლის შესაბამისად, რომელსაც შეესაბამება სსკ-ის 409-ე მუხლი.¹⁹² რამდენადაც დაზარალებულს უფლება აქვს წინაწარ გადახდილი დამატებითი ღირებულების გადასახადი გამოქვითოს, გაბატონებული მოსაზრების მიხედვით, ზიანის დადგენისას უნდა გამოიქვითოს მოგების გადასახადის თანხა, ვინაიდან ჩამნაცვლების შესყიდვის ღირებულების (დილერის მიერ გაყიდვის ფასის) გაანგარიშება შეიცავს დამატებითი ღირებულების გადასახადს, როგორც საანგარიშო ფაქტორს და შესაბამისად, ეს ასევე შედის ღირებულების მერკანტილური შემცირების გაანგარიშებაში (შდრ. დეტალურად: LG Dortmund, Urteil vom 8. November 2022 - 21 O 363/21 - juris Rn. 18 ff.).

ნათლად უნდა აღინიშნოს, რომ ეს ზიანი საგზაო შემთხვევასთან ერთად წარმოიშობა და არა მხოლოდ მაშინ, როდესაც აღნიშნული გაზომვადი ხდება დაზარალებულისთვის ავარიაში მონაწილე სატრანსპორტო საშუალების გაყიდვიდან ნაკლები შემოსავლის სახით. თუ დაზარალებული სატრანსპორტო საშუალებას გამოიყენებს მის საბოლოო ფუნქციონირებამდე, ის ინარჩუნებს ღირებულების მერკანტილური შემცირების გამო მიღებული ზიანის მოთხოვნას, მიუხედავად იმისა, რომ ღირებულების დანაკარგი, რომელიც მოხდა, რეალურად არ განხორციელებულა დაზარალებულისთვის. ეს ემყარება იმ ფაქტს, რომ ზიანის შეფასება ეფუძნება დროის იმ მომენტს, როდესაც იგი მთლიანად აღმოიფხვრა ან როდესაც გადახდილი იქნა კომპენსაციის ოდენობა (იხ. II. 1. ბ) ზემოთ) და შემდგომი

განვითარება, მათ შორის ფინანსური დანაკარგის შემცირება, ყურადღების მიღმა რჩება. სხვათა შორის, მსგავსი ვითარება წარმოიშობა, თუ დაზარალებულს არ ან ბოლომდე არ გაურემონტებია ავარიაში მონაწილე სატრანსპორტო საშუალება, აღრიცხავს მის დაზიანებებს ფიქტიური შეკეთების- ან ჩამნაცვლების ხარჯების საფუძველზე და შემდეგ აგრძელებს დაზიანებული სატრანსპორტო საშუალების გამოყენებას, სანამ ის ჯართად არ იქცევა.

გერმანიაში არსებობს გაანგარიშების სხვადასხვა მოდელი ღირებულების მერკანტილური შემცირების დასადგენად, რაც, აქ, გერმანიის მეორადი მანქანების ბაზრის სპეციფიკურობიდან გამომდინარე, დეტალურად არ იქნება წარმოდგენილი.¹⁹³ ამ გამოთვლების ტენდენცია მდგომარეობს იმაში, რომ მცირე დაზიანების შემთხვევაში (როდესაც შეკეთების ხარჯები ჩამნაცვლების შესყიდვის ღირებულების დაახლოებით 10%-მდეა) არ ხდება ღირებულების მერკანტილური შემცირება და ის ავარიის დაზიანების სიმძიმით (მზიდი ნაწილებია დაზიანებული თუ წმინდად „ძარის დაზიანება“), ავტომობილის მდგომარეობით, ასაკისა და გარბენის ურთიერთქმედებით გამოითვლება. ძველი მანქანების შემთხვევაში მაღალი გარბენით, ღირებულების მერკანტილური შემცირების შემთხვევები ზოგადად უარყოფილია.¹⁹⁴ ოდენობის კლასიფიკაციის საილუსტრაციოდ, უნდა აღინიშნოს, რომ, მაგალითად, დაშვებული 3½ BMW X3, 265 კვტ, ავარიის დროს გარბენით თითქმის 42,000 კმ, რომლის სარემონტო ხარჯები დაახლოებით 8,000 ევროს შეადგენს, ღირებულების მერკანტილური შემცირების ოდენობა განისაზღვრა 900 ევროთი.¹⁹⁵

თ) სარგებლის გამოქვითვა

2019 - I-1 U 108/18, juris Rn. 38; LG Nürnberg-Fürth, Urteil vom 5. Januar 2023 - 2 O 6786/21, juris Rn. 79

¹⁹² vgl. Freymann/Rüßmann in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 249 BGB (Stand: 21.04.2023) Rn. 168

¹⁹³ ზოგადი მიმოხილვა: Freymann/Rüßmann in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2.

Aufl., § 249 BGB (Stand: 21.04.2023) Rn. 171

¹⁹⁴ შდრ. გერმანული სასამართლო პრაქტიკის მიმოხილვა: Freymann/Rüßmann in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 249 BGB (Stand: 21.04.2023) Rn. 170 f.

¹⁹⁵ LG Heilbronn, Urteil vom 31. Januar 2023 - 5 O 84/22, juris Rn. 21 ff.

როგორც ნებისმიერი სხვა დაზიანების შემთხვევაში, სატრანსპორტო საშუალების შემთხვევითმა დაზიანებამ შეიძლება გამოიწვიოს ზიანის შედეგად დაზარალებულისთვის ეკონომიკური უპირატესობების მოპოვებაც.

სამართლებრივი თვალსაზრისით ეჭვგარეშეა, რომ ზიანთან დაკავშირებულ კითხვებს პასუხი უნდა გაეცეს სარგებლის გამოქვითვის ზოგადი პრინციპების მიხედვით, რომლებიც გამომდინარეობს კეთილსინდისიერების პრინციპიდან (გსკ-ის § 242 მუხლი). ამიტომ, გადამწყვეტი კრიტერიუმი უნდა იყოს ის, არის თუ არა ავარიით გამოწვეული უპირატესობები და დანაკარგები ერთ საანგარიშო ერთეულში გაერთიანებული ღირებულებითი შეფასების განხილვისას. სარგებლად ჩაითვლება, თუ აღნიშნული შეესაბამება კომპენსაციის მოთხოვნის შესაბამის მიზანს, ანუ გონივრულია დაზარალებულისთვის და უსაფუძვლოდ არ ათავისუფლებს ზიანის მიმყენებელ მხარეს.¹⁹⁶

ა) შემცვლელი მანქანის დაქირავებისას დაზოგილი ხარჯები

ამ ზოგადი პრინციპებიდან გამომდინარე სამართლო პრაქტიკა ადგენს, რომ დაზარალებული მხარე, რომელიც ქირაობს შემცვლელ მანქანას ავარიის შედეგად დაზიანებული მისი ავტომობილის შეკეთების საჭირო დროის განმავლობაში, მხედველობაში უნდა იქნას მიღებული მისი დაზოგილი ხარჯები. ეს მოიცავს სანავისა და საპოხი მასალების, ასევე საბურავების პროპორციულ ხარჯებს, ასევე შეკეთებისა და ინსპექტირებისაგან გათავისუფლებას, მაგრამ არა

მიმდინარე საოპერაციო ხარჯებს.¹⁹⁷ წარმოიშვა თუ არა გაზომვადი სარგებელი საკუთარ სატრანსპორტო საშუალებაზე განხორციელებული დაზოგვის შედეგად, ეს დამოკიდებულია ინდივიდუალური შემთხვევის გარემოებებზე, მაგალითად, გზის სიგრძეზე, რომლისთვისაც მანქანა ვეღარ გამოიყენება.¹⁹⁸

არსებობს სხვადასხვა მოდელები (პრაქტიკაში ყოველთვის უცვლელი) ამ დაზოგილი ხარჯების გაანგარიშებისთვის, რაც იწვევს მანქანის დაქირავების ხარჯების დაახლოებით 3%-დან 15%-მდე (ძირითადად 5%-10% დიაპაზონში) მერყეობას.¹⁹⁹ დაბალი კლასის (და, შესაბამისად, უფრო იაფი) მანქანის ქირაობისას, აღნიშნული დანაზოგის გამოქვითვა შეიძლება იქნეს უარყოფილი.²⁰⁰

ბ) ცვეთისა და წინარე დაზიანების აღმოფხვრა შეკეთების დროს

რამდენად შეიძლება დაზარალებულ მხარეს ზიანის შემცირების ნაწილში გაეჭვითოს, ის, რომ ნაწილობრივ გაცვეთილი ან წინარე დაზიანებული ავტომობილის ნაწილები შეიცვალა ახლით შეკეთების ფარგლებში, დამოკიდებულია შეფასებაზე და არ შეიძლება უნივერსალური პასუხის გაცემა.

შეთანხმებული პოზიცია არსებობს იმასთან დაკავშირებით, რომ ასეთი (ე.წ. „ახალი ძველის სანაცვლოდ“) გამოქვითვის წინაპირობაა, სულ მცირე, ის გარემოება, რომ დაზარალებულის აქტივების გაზომვადი ზრდა იყოს სახეზე.²⁰¹ ეს ნიშნავს, რომ თავიდანვე გამორიცხულია

¹⁹⁶ BGH, Urteil vom 16. September 2021 - VII ZR 192/20 - NJW 2022, 321, juris Rn. 38; BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19 - BGHZ 225, 316, juris Rn. 65

¹⁹⁷ BGH, Urteil vom 5. März 2013 - VI ZR 245/11 - NJW 2013, 1870, juris Rn. 25; BGH, Urteil vom 7. Mai 1996 - VI ZR 138/95, BGHZ 132, 373, juris Rn. 22; BGH, Urteil vom 19. Oktober 1993 - VI ZR 20/93 - NJW 1993, 3321, juris Rn. 16

¹⁹⁸ BGH, Urteil vom 10. Mai 1963 - VI ZR 235/62 - NJW 1963, 1399, juris Rn. 6

¹⁹⁹ შდრ. BGH, Urteil vom 2. Februar 2010 - VI ZR 139/08 - NJW 2010, 1445, juris Rn. 20; OLG Düsseldorf, Urteil vom 17. Januar 2023 - 1 U 208/20 - juris Rn. 93; KG

Berlin, Urteil vom 8. Mai 2014 - 22 U 119/13 - juris Rn. 19 ff.; Freymann/Rüßmann in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 249 BGB (Stand: 22.02.2023) Rn. 212

²⁰⁰ BGH, Urteil vom 5. März 2013 - VI ZR 245/11 - NJW 2013, 1870, juris Rn. 26; OLG Köln, Urteil vom 14. März 2019 - I-15 U 109/18 - openJur 2020, 47529, juris Rn. 22; KG Berlin, Urteil vom 11. Juli 2019 - 22 U 160/17 - NJW 2019, 3390, juris Rn. 13 f., Ferrari California T-ის დაქირავებისთვის Rolls Royce Ghost ავარიის დროს

²⁰¹ OLG Hamm, Urteil vom 28. Juni 2022 - I-7 U 45/21 - NJW 2023, 615, juris Rn. 9

უპირატესობის გაქვითვა, თუ ავტომობილის „ძველ“ ნაწილს, რომელიც შეიცვალა ახალი ნაწილით, ჩვეულებრივ აქვს უფრო ხანგრძლივი მომსახურების ვადა, ვიდრე თავად მანქანას. მაგალითად, ტიპური საგალი ნაწილების შემთხვევაში აქტივების გაზომვადი ზრდა შესაძლებელია სახეზე იყოს ახალი ნაწილის გამოყენებით, თუ, მაგალითად, სატრანსპორტო საშუალების ნაწილების აუცილებლად საჭირო შეცვლა, მაგალითად, გაცვეთილი საბურავები,²⁰² აღარ არის საჭირო და დაზარალებული ამით ზოგავს საკუთარ სახსრებს დაზიანების აღმოფხვრის შედეგად.²⁰³

ავტომობილის იმ ნაწილების შემთხვევაში, რომლებიც ექვემდებარება ცვეთას, მაგრამ არ განიხილება ცვეთად ნაწილებად, როგორც წესი, რაიმე სარგებელის მიღება გამოირიცხება.²⁰⁴ მაშინაც კი, თუ, მაგალითად, საკმაოდ ძველი გადაცემათა კოლოფის ახლით ჩანაცვლებამ ავარიის შემდეგ შესაძლოა გამოიწვიოს აქტივების გაზომვადი ზრდა, თუმცა უსამართლო იქნებოდა დაზარალებული მხარის დატვირთვა ასეთი უპირატესობით. ზიანის მიმყენებლისთვის დაკისრებული ნატურით რესტიტუცია მიზნად ისახავს წინარე მდგომარეობის აღდგენას, ანუ ექვივალენტური **ნახმარი სათანადოგო ნაწილის** დამონტაჟებას.²⁰⁵ თუ ასეთი რამ ბაზარზე არ არის და, ამიტომ, თუ შეკეთება ხორციელდება ახალი გადაცემათა კოლოფის გამოყენებით იმ მიზეზების გამო, რომლებიც მიეკუთვნება ზიანის მიმყენებელი პირის პასუხისმგებლობას, ახალი გადაცემათა კოლოფის საშუალებით აქტივების ზრდა არ არის („განუყოფად“) დაკავშირებული შეკეთებასთან, არამედ უფრო მეტად დაზარალებული მხარის იძულებასთან. ასეთ ვითარებაში უპირატესობები და დანაკლისები არ არის გაერთიანებული ერთ საანგარიშო

ერთეულში ისე, რომ უპირატესობა წარმოიქმნას არსებული დანაკლისისგან. აქედან გამომდინარე, უსამართლო იქნებოდა დაზარალებულ მხარეს ფინანსურად დაწოლოდა სარემონტო ხარჯების ნაწილით ავტომობილის ღირებულების გაზრდა, რისკენაც ის საერთოდ არ მიილტვოდა. აღნიშნული მითუფრო სწორია, რადგანაც აღნიშნული ფინანსური ზრდა მხოლოდ დროებითია; ის ქრება ექსპლუატაციის ვადის გასვლასთან ერთდ და, შესაბამისად, დაზარალებული მხარის მიერ მისი სრულად ან ნაწილობრივ რეალიზება შესაძლებელია მხოლოდ მაშინ, თუ ავტომობილი მალევე გაიყიდება.

ამ კრიტერიუმების მიხედვით (პრეცედენტულ სამართალში არსებული ზოგიერთი ტენდენციისგან განსხვავებით), ასევე აუცილებელია პასუხის გაცემა, უნდა იყოს თუ არა მხედველობაში მიღებული და რა მოცულობით მოთხოვნის შესამცირებლად ის ფაქტი, რომ არსებული წინარე დაზიანება გარდაუვლად იქნა შეკეთებული ავარიის დაზიანების შეკეთების ფარგლებში. ერთსულოვანი სამართლებრივი მოსაზრების თანახმად, ასეთი გაქვითვა გულისხმობს, რომ წინარე ზიანის აღმოფხვრა იწვევს აქტივების გაზომვად ზრდას, ანუ შეკეთების შედეგად ჩამნაცვლებლის შესყიდვის ღირებულება უფრო მაღალია, ვიდრე განსახილველ ავარიამდე. თუ ასეთი შემთხვევა გვაქვს სახეზე, გაბატონებული სამართლებრივი მოსაზრების თანახმად, დაზარალებულს უნდა დაერიცხოს შემცირებული თანხა იმ ოდენობით, რომელიც არსებობდა ავარიამდე წინარე დაზიანების გამო (და აღმოფხვრილია რემონტით).²⁰⁶

მიუხედავად იმისა, რომ აღნიშნული ზოგადად სწორია, ის მოითხოვს გარკვეულ დიფერენციაციას. არც ერთი დაზარალებული არ არის ვალდებული შეკეთების პროცესში გამოასწო-

²⁰² იხ. OLG Köln, Urteil vom 26. August 2019 - 22 U 134/17 - openJur 2019, 34416, juris Rn. 12

²⁰³ BGH, Urteil vom 4. April 2014 - V ZR 275/12 - BGHZ 200, 350, juris Rn. 20 f.

²⁰⁴ შდრ. სატრანსპორტო საშუალებების დაზიანებისას მომსახურების ვადის გასათვალისწინებლად: Oberlandesgericht des Landes Sachsen-Anhalt, Urteil vom 25. November 2015 - 12 U 85/15 - openJur 2020,

27791, juris Rn. 32; OLG Zweibrücken, Urteil vom 13. August 2014 - 1 U 71/12 - VersR 2015, 723, juris Rn. 37

²⁰⁵ BGH, Urteil vom 13. Mai 2022 - V ZR 231/20 - NJW 2022, 2328, juris Rn. 18

²⁰⁶ Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urteil vom 3. März 2022 - 12 U 194/20 - DAR 2022, 448, juris Rn. 4; LG Saarbrücken, Urteil vom 2. Mai 2014 - 13 S 198/13 - juris Rn. 20; OLG Düsseldorf, Urteil vom 14. Februar 2005 - I-1 U 146/04 - juris Rn. 44

როს უბედური შემთხვევის შედეგად მიყენებული ზიანი.²⁰⁷ თუ იგი განაგრძობდა ავტომობილის გამოყენებას უბედური შემთხვევის გარეშე უკვე არსებულ დაზიანებულ მდგომარეობაში, შეკეთების შედეგად მიღწეული სატრანსპორტო საშუალების ღირებულების ზრდა მას, სულ მცირე, ქმედებების განხორციელებას აიძულებს, ვინაიდან დამატებითმა ავარიამ მანქანის ფუნქციონირება შეუძლებელი გახადა, და რემონტი ახლა უკვე ფაქტობრივად გარდაუვალი გახდა. ეს ეხება, მაგალითად, თუ სატრანსპორტო საშუალების კარი, რომელიც ძლიერ დაზიანდა, მაგრამ ჯერ კიდევ ფუნქციონირებდა, ველარ გაიხსნა ან დაიხურა სადავო ავარიის შედეგად, ან თუ საკმაოდ ძლიერად დაზიანებულ ბამპერს ავარიამდე შეეძლო მცირე დარტყმის გაძლება, ახლა კი დევს გზაზე და ველარ მონტაჟდება.

ნატურით რესტიტუციის მოთხოვნა მიმართული იქნებოდა ექვივალენტური, შესაბამისად უკვე დაზიანებული, ფუნქციონალური კარის დამონტაჟებაზე. თუ ამის ნაცვლად დამონტაჟდება დაუზიანებელი კარი, მაგალითად, იმის გამო, რომ ასეთი კარი არ არის ბაზარზე, ეს არ ცვლის იმ ფაქტს, რომ - გადაცემათა კოლოფში მოცემული მაგალითის მსგავსად - აქტივების ზრდა მოხდა. თუმცა მოცემულ შემთხვევაში უპირატესობებისა და დანაკლისების არითმეტიკული ერთიანობა არ არსებობს და, შესაბამისად, არ არის მიზანშეწონილი დაზარალებული მხარის ეკონომიკური მონაწილეობის დაშვება სარემონტო ხარჯებში. ეს უნდა გაიგივდეს იმ ფაქტთან, რომ საგზაო შემთხვევით გამოწვეული ზიანის აღმოფხვრით აუცილებლად უნდა აღმოფხვრას წინარე ზიანიც, რომელიც უშუალოდ არ არის დაკავშირებული დავის საგნად ქცეულ ავარიასთან.

მეორე მხრივ, მოცემული მოსაზრებიდან უცვლელი რჩება ზიანის ის შემთხვევები, რომლებშიც დაზარალებული მხარე გადანყევტს, არ აღადგინოს ადრინდელი (წინარე ზიანის) მდგომარეობა, არამედ სადავო მოვლენის „შემთხვევითობიდან“ გამომდინარე მთლიანად აღმოფხვ-

რას ზიანი. ეს მოიცავს შემთხვევას, თუ, მაგალითად, დაზიანებული კარის ექვივალენტური, უკვე დაზიანებული კარი ხელმისაწვდომია ბაზარზე და მისი შეძენა შესაძლებელია გონივრულობის ფარგლებში, მაგრამ დაზარალებული მხარე არჩევს ზიანის სრულად გამოსწორებას ახალი კარის დამონტაჟებით. მაშინ უკვე უსაფუძვლოდ აღარ გამოიყურება ის ფაქტი, რომ ჩაითვალოს, მან მოიპოვა ეკონომიკური უპირატესობა. უპირატესობისა და დანაკლისის არითმეტიკული ერთიანობა თავიდან არ არსებობდა, მაგრამ შემდგომში მას ქმნის თავად დაზარალებული მხარე.

ამ საკითხთან დაკავშირებით შეიძლება სათანადოდ განხილულ იქნეს ის შემთხვევები, როდესაც ავარიამ წინარე დაზიანებულ მანქანაში მანამდე უკვე აშკარად გაფუჭებული ვიზუალური გამოსახულების მხოლოდ ზომიერად გაუარესება გამოიწვია. ასეთ კონსტელაციებში, პირვანდელი მდგომარეობის ფაქტობრივი აღდგენის მოთხოვნა ხშირად წარუმატებელია 130%-იან ზღვარზე. რემონტზე ხშირად არაპროპორციული ძალისხმევით გამო შეიძლება უარი თქვან იმ შემთხვევაშიც, თუ სადავო ავარია არ შეხება დაზიანებული მანქანის ნაწილის ფუნქციონირებას და ვიზუალური გამოსახულების გაუარესება არ არის მნიშვნელოვანი. შედეგად, დაზარალებულ მხარეს შეუძლია მოითხოვოს კომპენსაცია მხოლოდ სატრანსპორტო საშუალების ჩამნაცვლებლის ღირებულების შემცირებისთვის (ეს არის ის, რაც მნიშვნელოვანია და არა დაზარალებული მანქანის ნაწილის ღირებულება). ცალკეული შემთხვევის სიტუაციიდან გამომდინარე, ეს სხვაობა შეიძლება „ნულიც“ იყოს.

ი) დროის დანახარჯი

როგორც წესი, ზიანის დადგენასა და ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნის წაყენებასთან დაკავშირებული დროის დანახარჯი, როგორც ზიანი,

²⁰⁷ აღნიშნულთან დაკავშირებით: OLG Stuttgart, Urteil vom 16. Februar 2023 - 2 U 226/21 - openJur 2023, 3947, juris Rn. 26

დაზარალებულს არ შეუძლია რომ მოითხოვოს.²⁰⁸ აღნიშნული დათქმა არ შეიცვლება იმ შემთხვევაშიც, თუ ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნა დაკავშირებულია დაზარალებულის გაზომვად ფინანსურ ძალისხმევასთან, მაგალითად, თუ კომპანიები ან დანესებულებები თანამშრომლებს ანდობენ პრაქტიკულად მხოლოდ ზიანის მოთხოვნებთან დაკავშირებულ შემთხვევებს ან ანაზღაურების სანაცვლოდ ზიანის შემთხვევების შემდგომი განვითარებისთვის მოთხოვნებს გადასცემენ შვილობილ კომპანიებს ან მომსახურების მიმწოდებლებს.²⁰⁹ თუმცა, აღნიშნული არ მოქმედებს ზიანის მიმყენებელი პირის ხარჯზე სამართლებრივი რჩევის მოპოვების უფლებაზე ან, საჭიროების შემთხვევაში, მოთხოვნის დასაკმაყოფილებლად ვალების შემგროვებელი სააგენტოს ჩართვაზე, თუ დაზარალებულ მხარეს არ შეუძლია თავად განახორციელოს სათანადო სამართლებრივი დევნა ან მოთხოვნის დაკმაყოფილება (იხ. II. 2. გ) ზემოთ).²¹⁰

ფედერალურმა სასამართლომ ეს პრინციპები გაამართლა პასუხისმგებლობის ნორმის დამცავი მიზნით და პასუხისმგებლობის სფეროებსა და პრაქტიკულობაზე დაფუძნებული შეფასებით. ის უშვებს გამონაკლისებს, თუ ცალკეულ შემთხვევაში საჭირო ძალისხმევა აღემატება ნორმალურ ფარგლებში განხორციელებულ ტიპურ ძალისხმევას.²¹¹ თუმცა, პრაქტიკაში, ასეთი გამონაკლისი სიტუაციები თითქმის არასდროს ხდება, რადგან ისინი საჭიროებენ ადვოკატის ჩართვას და მისი ხარჯების ანაზღაურება შესაძლებელია.

ფედერალური სასამართლოს ეს მსჯელობა ლოგიკურია იმდენად, რამდენადაც დროის დანახარჯი, რომელიც ვერ ანაზღაურდება დაზა-

რალეული მხარის შემთხვევაში პასუხისმგებლობის ნორმის დამცავი მიზნიდან გამომდინარე, იგი არ შეიძლება ანაზღაურებადი გახდეს „აუთოსორსინგის“ გამო, ანუ როდესაც საკითხი გადაეცემა მესამე პირს ანაზღაურების სანაცვლოდ და ამით აისახება აქტივების ბალანსში. თუმცა, ის არ პასუხობს წინასწარ კითხვას, რატომაა დაზარალებული მხარის მიერ დახარჯული დროის ანაზღაურება შეუძლებელი. აქ გადაწყვეტია ის, რომ დროის დანახარჯი, წმინდად ფინანსური თვალსაზრისით, არ იწვევს ზიანს და, შესაბამისად, ის ასოცირდება ღირებულებითი წარმოდგენის ფუნდამენტურ ცვლილებასთან და ძნელად განჭვრეტად შედეგებთან, თუ როდის უნდა ჩაითვალოს დროის დანახარჯი აქტივის ღირებულებაში, ფინანსური თვალსაზრისით. შესაბამისად, ფედერალურმა სასამართლომ მართებულად განაცხადა გარკვეულწილად განსხვავებულ კონტექსტში, კერძოდ, ავარიის გამო დაზარალებული ბავშვის გაზრდილი მზრუნველობის გამო, რომ დამატებითი დროის დახარჯვისთვის ფინანსური კომპენსაცია დააზიანებს საზღვრებს მატერიალურ ზიანსა და არამატერიალურ ზიანს შორის. საბოლოო ჯამში, ის უზრუნველყოფს საკუთარი ცხოვრების ჩამოყალიბების შესაძლებლობების შემცირების კომპენსირებას, რაც შეუთავსებელი იქნება კონკრეტული, სუბიექტთან დაკავშირებული ზიანის ანაზღაურების პრინციპებთან.²¹²

კ) ზიანის დაუყოვნებლივ აღმოფხვრის ვალდებულება/ზიანის აღმოფხვრის დაფინანსება

ზიანის აღმოფხვრის დაგვიანებამ შეიძლება გაზარდოს ხარჯები, მაგალითად, თუ მანქანის

²⁰⁸ BGH, Urteil vom 10. Juni 2020 - VIII ZR 289/19 - ZIP 2020, 2068, juris Rn. 45; BGH, Urteil vom 26. Juni 2019 - VIII ZR 95/18 - ZIP 2020, 323, juris Rn. 19; BGH, Beschluss vom 20. September 2016 - VIII ZR 239/15 - RdE 2017, 297, juris Rn. 7; BGH, Urteil vom 8. November 1994 - VI ZR 3/94 - BGHZ 127, 348, juris Rn. 10

²⁰⁹ BGH, Urteil vom 10. Juni 2020 - VIII ZR 289/19 - ZIP 2020, 2068, juris Rn. 49; BGH, Urteil vom 26. Juni 2019 - VIII ZR 95/18 - ZIP 2020, 323, juris Rn. 20; BGH, Urteil vom 8. November 1994 - VI ZR 3/94 - BGHZ 127, 348, juris Rn. 10

²¹⁰ BGH, Urteil vom 10. Juni 2020 - VIII ZR 289/19 - ZIP 2020, 2068, juris Rn. 49

²¹¹ BGH, Urteil vom 10. Juni 2020 - VIII ZR 289/19 - ZIP 2020, 2068, juris Rn. 45; BGH, Urteil vom 26. Juni 2019 - VIII ZR 95/18 - ZIP 2020, 323, juris Rn. 19

²¹² BGH, Urteil vom 22. November 1988 - VI ZR 126/88 - BGHZ 106, 28, juris Rn. 10; vgl. BGH, Urteil vom 8. Juni 1999 - VI ZR 244/98 - NJW 1999, 2819, juris Rn. 10; ამ დასაბუთებით ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნის დროს დახარჯული დრო: OLG Oldenburg, Urteil vom 6. Februar 2008 - 5 U 34/07 - VersR 2009, 797, juris Rn. 57

დაქირავება უფრო დიდი ხნის განმავლობაში უნდა მოხდეს ან სარგებლობის დაკარგვა ან მანქანის პარკირების ხარჯები წარმოიქმნება ან ფასების ზრდა ხდება. კომერციული სატრანსპორტო საშუალების შემთხვევაში, დაკარგული მოგების ოდენობა შესაძლებელია საკმაოდ გაიზარდოს გაჭიანურებული ზიანის გამო.

ამიტომ სასამართლო პრაქტიკაში არსებობს კონსენსუსი იმის შესახებ, რომ დაზარალებულ მხარეს ზოგადად მოეთხოვება ზიანის დაუყოვნებლივ გამოსწორება ზიანის შემცირების მოვალეობის გამო.²¹³ თუმცა, მას გარკვეული პერიოდი უნდა მიეცეს **მოსაფიქრებლად**, რადგან მას შეიძლება მოუწიოს შორსმომავალი გადანეგებილობების მიღება ეკონომიკური თვალსაზრისით, როგორცაა, მაგალითად, სხვა ავტომობილის შეძენა და თუ ის ძალიან ნაჩქარევად იმოქმედებს, არსებობს საფრთხე, ვერ შეამჩნიოს ზიანის აღმოფხვრის უფრო ხელსაყრელი გზები. თუმცა, პრობლემურია საკითხი, რამდენად არის დაზარალებული ვალდებული ზიანის აღმოფხვრის დაჩქარების მიზნით საჭირო ფინანსური დანახარჯები საკუთარი ფინანსური რესურსებიდან ან სესხის აღებით **წინასწარ გაიღოს** ან ისარგებლოს არსებული ყოვლისმომცველი დაზღვევით.²¹⁴

საწყის ეტაპზე სასამართლო პრაქტიკა ხაზს უსვამს, რომ ზიანის აღმოფხვრა ზიანის მიმყენებლის პასუხისმგებლობაა და აღნიშნული მოიცავს მის დაფინანსებას.²¹⁵ აღნიშნული არ შეიცვლება იმ ფაქტის გამო, თუ დაზარალებული გამოიყენებს მისი ჩანაცვლების უფლებამოსი-

ლებას და თავისი სახელით დადებს ხელშეკრულებებს, რომლებიც საჭიროა ავარიაში მოხვედრილი სატრანსპორტო საშუალების შესაკეთებლად ან შემცვლელი მანქანის შესაძენად. შესაბამისად, დაზარალებული მხარე არ არის ვალდებული, აიღოს არსებული სრულად ყოვლისმომცველი სადაზღვევო პოლისი (რასაც ასევე შეიძლება მოჰყვეს გერმანიაში სატარიფო მინუსები) ან წინასწარ დააფინანსოს ზიანის აღმოფხვრის ხარჯები საკუთარი ლიკვიდური სახსრებიდან ან თუნდაც სესხის მეშვეობით.²¹⁶

თუმცა, დაზარალებულს გამონაკლისად შეიძლება დაეკისროს პასუხისმგებლობა არაკეთილსინდისიერი ქმედებისთვის, რომელიც გამოიხატება საკუთარი ფინანსური რესურსების გამოუყენებლობაში.²¹⁷ ზოგიერთ შემთხვევაში, დადგენილი სასამართლო პრაქტიკიდან გამომდინარეობს, რომ დაზარალებულს შეიძლება მიეთითოს წინასწარი დაფინანსების ვალდებულებაზე, თუ მას შეუძლია სესხის აღება უპრობლემოდ და უკან გადახდის შემთხვევაში მისი ეკონომიკური მდგომარეობა არ გაუარესდება.²¹⁸ თუმცა, ეს შეხედულება საკმაოდ საეჭვოა ნებისმიერი ტიპის კრედიტის ეკონომიკური შედეგების გამო, თუნდაც მხოლოდ აღნიშნული შეზღუდული ზოგადი საკრედიტო ჩარჩოს გამო. როგორც წესი, სასურველია, რომ დაზარალებულის მხრიდან წინასწარი დაფინანსება მხოლოდ თავისუფლად ხელმისაწვდომი და სხვაგვარად, დაუგეგმავი სახსრებიდან იყოს სავარაუდო, სხვა შემთხვევაში კი მას დაეკისროს ვალდებულება, დროულად აცნობოს ზიანის მიმყენებელ

²¹³ ჰდრ. OLG München, Urteil vom 11. Mai 2022 - 10 U 2165/21 - NJW-RR 2022, 1113, juris Rn. 26 f.; OLG Celle, Urteil vom 1. Dezember 2021 - 14 U 83/21 - NJW-RR 2022, 464, juris Rn. 9; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 27. Februar 2007 - 4 U 470/06 - MDR 2007, 1190, juris Rn. 25; vgl. BGH, Urteil vom 17. November 2020 - VI ZR 569/19 - NJW 2021, 694, juris Rn. 6

²¹⁴ BGH, Urteil vom 13. September 2016 - VI ZR 654/15 - NJW 2017, 1310, juris Rn. 23; OLG München, Urteil vom 11. Mai 2022 - 10 U 2165/21 - NJW-RR 2022, 1113, juris Rn. 26; OLG Celle, Urteil vom 1. Dezember 2021 - 14 U 83/21 - NJW-RR 2022, 464, juris Rn. 9; Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Urteil vom 4. Januar 2022 - 7 U 59/21 - juris Rn. 20

²¹⁵ BGH, Urteil vom 17. November 2020 - VI ZR 569/19 - NJW 2021, 694, juris Rn. 8

²¹⁶ BGH, Urteil vom 17. November 2020 - VI ZR 569/19 - NJW 2021, 694, juris Rn. 6 ff.; BGH, Urteil vom 18. Februar 2020 - VI ZR 115/19 - NJW 2020, 1795, juris Rn. 15

²¹⁷ BGH, Urteil vom 17. November 2020 - VI ZR 569/19 - NJW 2021, 694, juris Rn. 8; BGH, Urteil vom 18. Februar 2020 - VI ZR 115/19 - NJW 2020, 1795, juris Rn. 15

²¹⁸ OLG München, Urteil vom 11. Mai 2022 - 10 U 2165/21 - NJW-RR 2022, 1113, juris Rn. 27; OLG Dresden, Beschluss vom 17. Mai 2021 - 4 U 382/21 - juris Rn. 6; OLG Düsseldorf, Urteil vom 16. Oktober 2018 - 1 U 162/17 - juris Rn. 55 und Rn. 57

მხარეს წინასწარი დაფინანსების შესაძლებლობების არარსებობის შესახებ.²¹⁹ ზიანის მიმყენებელ მხარეს ეცოდინება, რა შედეგები მოჰყვება ზიანის დაგვიანებულ აღმოფხვრას და შეუძლია მოემზადოს ამისათვის.

ლ) სხვა დამატებითი ხარჯები/დანახარჯების ერთიანობა

ცალკეული შემთხვევის სიტუაციიდან გამომდინარე, შესაძლოა საჭირო გახდეს ავარიის შედეგად გამოწვეული ზიანის აღმოფხვრის შემდგომი ხარჯების ანაზღაურება. ეს ეხება არა მხოლოდ ზოგად დანახარჯებს, როგორცაა ფოსტის ან ბეჭდვის ხარჯები, არამედ აუცილებელი მგზავრობის ხარჯებიც, როგორცაა შემთხვევის ადგილიდან სახლში წასვლა, ადვოკატთან შეხვედრები, მანქანის დაქირავება და მისი უკან დაბრუნება ან შეკეთებული მანქანის სარემონტო სახელოსნოდან წამოყვანა. გვერდითი ხარჯები შეიძლება ასევე წარმოიშვას სარეგისტრაციო ოფისში ავტომობილის რეგისტრაციის გაუქმებით ან ხელახალი რეგისტრაციით, ან შემცვლელი მანქანისთვის ახალი სანომრე ნიშნების შეძენისას. ამასთან, უნდა იქნას დაცული დამატებითი ხარჯების დროს კომბინირებული აკრძალვაც, რადგან, მაგალითად, ჩამნაცვლების შესყიდვის დამატებითი ხარჯების (რეგისტრაციიდან მოხსნა ან ხელახალი რეგისტრაცია, ახალი სანომრე ნიშნები და ა.შ.) ანაზღაურება

დასაშვებია, თუ დაზარალებულმა ჩამნაცვლებლის შესყიდვა რეალურად და არა ფიქტიურად განახორციელა.²²⁰

პრაქტიკაში, დაზარალებულთა უმეტესობა, განსაკუთრებით მაშინ, როდესაც ზიანის საკითხზე ადვოკატები მუშაობენ, დამლელი დოკუმენტაციისა და ასეთი, მცირე ზიანის შედეგის დოკუმენტირებაზე უარს ამბობს. როგორც ნესი, ეს ხარჯები შეჯამებულია ეგრეთ წოდებულ ფიქსირებულ განაკვეთში რაიმე კონკრეტული ინვოისის გარეშე. ეს პრინციპულად აღიარებულია სასამართლო პრაქტიკაში. მისი ოდენობა დამოკიდებულია ზიანის საკითხზე სამუშაოს ფარგლებზე საჭირო დანახარჯების უხეში დათვალიერებისას. თუმცა, როგორც ნესი, ყოველგვარი დასაბუთების გარეშე დგინდება ერთჯერადი (საბოლოოდ ძალიან ზომიერი) თანხები, რომელთა ჩარჩო ჩვეულებრივ 20-დან 30 ევრომდე მერყეობს. სასამართლოების უმეტესობა აღიარებს დანახარჯად 25 ევროს დამატებითი ახსნის გარეშე.²²¹

სასამართლო პრაქტიკაში ეს ფიქსირებული დანახარჯების ოდენობა აღიარებულია იმისდა მიუხედავად, დაზარალებული მანქანასთან მიმართებით ზიანის ოდენობას კონკრეტულად თუ ფიქტიურად ანგარიშობს. თუმცა, დამატებითი ხარჯების ფარგლებში დაზარალებულმა მხარემ უნდა ამოარჩიოს კონკრეტული გაანგარიშება ან დამატებითი ხარჯების ფიქსირებული გადახდა.

²¹⁹ შდრ: Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Urteil vom 4. Januar 2022 - 7 U 59/21 - juris Rn. 23; Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Beschluss vom 26. März 2019 - 1 U 1/19 - juris Rn. 50; OLG Köln, Urteil vom 14. März 2019 - I-15 U 109/18 - juris Rn. 27; OLG Düsseldorf, Urteil vom 24. Mai 2011 - I-1 U 220/10 - NJW-RR 2012, 30, juris Rn. 25

²²⁰ შდრ. კომბინაციის აკრძალვა დამატებითი ხარჯების დროს: BGH, Urteil vom 30. Mai 2006 - VI ZR 174/05 - NJW 2006, 2320, juris Rn. 11

²²¹ შდრ. (მეტად აღარ არის აქტუალური) თანხების მიმოხილვა: Freymann/Rüßmann in: Freymann/Wellner,

jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 249 BGB (Stand: 21.04.2023) Rn. 266; უზენაესი სასამართლოს ბოლო გადანვეტილებები: Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 24. März 2023 - 3 U 9/23 - juris Rn. 22 mit unstreitigen 25.- €; KG Berlin, Urteil vom 6. Juli 2022 - 25 U 139/21 - juris Rn. 44 mit 20.- €; OLG München, Urteil vom 11. Mai 2022 - 10 U 2165/21 - juris Rn. 31 mit 25.- €; OLG Celle, Urteil vom 30. März 2022 - 14 U 143/21 - juris Rn. 24 mit 25.- €; OLG München, Beschluss vom 18. Oktober 2021 - 10 U 3808/21 - juris Rn. 46 mit 30.- €