

## PROCENA ŠTETE NA MOTORNIM VOZILIMA

### DAMAGE EVALUATION ON MOTOR VEHICLES

Živorad Ristić<sup>1</sup>, dipl. inž; Miloš Ristić<sup>2</sup>

**Rezime:** Negativne posledice odvijanja saobraćaja trpi celo društvo. Deo tih posledica se sanira sredstvima osiguranja, a značajan deo se odnosi na štete na vozilima. U procesu naknade štete na vozilima važno je uraditi kvaliteno utvrđivanje obima i visine štete kako bi nakna da bila pravična, a oštećeni trpeli što manje posledice.

**KLJUČNE REČI:** OSIGURANJE, NAKNADA ŠTETE, PROCENA, OBIM ŠTETE.

**Abstract:** Negative side effects concerning traffic, have the effect on the society in general. One part of those side effects is diminished by means of insurance, but most of them are connected to car damages. In the process of car damage refunding it is of great importance to diagnose the quantity and seriousness of the damage so the refundation could be rightful, and ones who suffered the damage had as less consequences as possible.

**KEY WORDS:** INSURANCE, REFUNDATION, ESTIMATION, DAMAGE QUANTITY

### UVOD

Posle prvog svetskog rata Evropu je zahvatio talas nagle motorizacije, koji je doneo i enormno povećavanje svih negativnih posledica odvijanja saobraćaja, a posebno saobraćajnih nezgoda. Ovo je zahtevalo uvođenje jednog po jednog mehanizma zaštite u saobraćaju. Od 1917. g. u Evropi (Danska) se počelo uvoditi osiguranje autoodgovornosti najpre kao dobrovoljno, a zatim i kao obavezno.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Živorad Ristić, dipl. inž. saobraćaja, Beograd

<sup>2</sup> Miloš Ristić, apsolvent Mašinskog fakulteta u Beogradu

<sup>3</sup> Ristić, Ž.: NASTANAK I RAZVOJ OBAVEZNOG OSIGURANJA MOTORNIH VOZILA, Automobilizam juče, danas i sutra, Beograd, 1993.

Već dvadesetih godina prošlog veka, tačnije 18. aprila 1925. godine uvedeno je u Francuskoj obavezno osiguranje od odgovornosti za štete uzrokovane upotrebom motornog vozila. Sledile su zatim Norveška (1926.), Danska (1927.), Švedska (1929.).

Poslove osiguranja u Kraljevini Jugoslaviji obavljali su uglavnom strani osiguravači iz Italije, Nemačke, Francuske, Engleske i u manjem obimu iz Švajcarske i Češke, dok su domaće osiguravajuće organizacije bile uglavnom zavisne od stranih i sa jako malim kapitalom.

Obaveznost osiguranja od autoodgovornosti na našim prostorima uvedena je 1965. god<sup>4</sup>., i to na taj način što je osiguravač bio u obavezi da pokrije celu štetu, bez obzira na njenu visinu. Kasnije, tokom 1976. god., Zakon o osiguranju imovine i lica uveo je sistem ograničenog pokrića koji se i u današnjem zakonu zadržao.

Zakon o osiguranju imovine i lica iz 1996. godine, u 2004.-oj je zamenio Zakon o osiguranju.

Potreba ekonomске zaštite odgovornog lica i potreba obezbeđenja garancije da će oštećena lica biti obeštećena, ako im štetu pričini motorno vozilo, našle su zadovoljenje u osiguranju od odgovornosti za štete pričinjene upotrebom motornog vozila. Uvođenjem osiguranja autoodgovornosti otklonjena su strahovanja odgovornih lica da ih eventualna obaveza naknade štete koju prouzrokuju može ekonomski unazaditi. Istovremeno, pojačana je sigurnost oštećenih da će im šteta biti nadoknađena od po pravilu solventnog osiguravača. Tako, rizik insolventnosti štetnika odnosno odgovornog lica, postaje manje bitan za oštećenog, jer taj rizik osiguranjem preuzima na sebe osiguravač.

Potreba zaštite žrtava saobraćajnih nezgoda, i utvrđivanje obaveznosti sprovođenja spada u istorijska dostaiguća razvoja osiguranja.

Dakle, osiguranje autoodgovornosti je zakonom propisana (obavezna) vrsta osiguranja od odgovornosti, u kojoj se osiguravač, uz naplatu premije osiguranja obavezuje ugovaraču osiguranja (odnosno osiguraniku), da će u granicama svojih obaveza preuzetih ugovorom o osiguranju, naknaditi štetu oštećenom licu<sup>5</sup>, koja je proistekla iz osiguranikove građanske odgovornosti za štetu.

---

<sup>4</sup> Službeni list SFRJ 15/65 od 6.4.1965.

<sup>5</sup> Oštećenim licem se može smatrati i sam osiguranik ukoliko je direktno nadoknadio štetu oštećenom licu

Organizacije za osiguranje omogućile su vlasnicima motornih vozila i jednu vrstu dobrovoljnog osiguranja gde se osiguranik štiti, tako što će mu biti naknađena šteta na vozilu u slučaju njegove greške. To je takozvano auto-kasko osiguranje.

Zbog ogromne snage koja je u njima koncentrisana i velikih brzina koje razvijaju, motorna vozila stvaraju jednu od najvećih opasnosti koje danas prete čovečanstvu. Srbija godišnje, računajući po metodologiji EU<sup>6</sup>, godišnje izgubi oko milijardu evra. Jedan deo toga sanira se sredstvima osiguranja a značajan deo se odnosi na štete na vozilima.

Kako bi naknada štete na vozilu bila pravična, neophodno je izvršiti kvalitetnu procenu oštećenja na vozilu i doneti pravilnu odluku o pravu na naknadu.

## **1. UTVRĐIVANJE OBIMA OŠTEĆENJA NA VOZILU**

Utvrđivanje obima oštećenja (snimanje štete) predstavlja jednu od najvažnijih faza u postupku obrade odštetnog zahteva. Da bi se snimanje štete uradilo kvalitetno neophodno je da procenitelj osiguranja ostvari neposredan uvid u stanje oštećenog vozila i da zatečeno stanje fiksira. Ovo se najčešće postiže zapisnikom o oštećenju vozila i fotodokumentacijom.

Snimanje štete treba odraditi po određenoj proceduri koja treba koja treba da obuhvati sledeće faze:

### **1.1. Identifikacija vozila koje je pretrpelo štetu.**

Identifikacija vozila podrazumeva da se na osnovu saobraćajne dozvole i neposrednog pregleda vozila utvrdi broj šasije i motora, kako bi se izbegla mogućnost snimanja oštećenja na drugom vozilu.

Zatim treba tačno utvrditi marku i tip vozila, karakteristike motora (snaga i radna zapremina), broj vrata, broj sedišta, vrstu boje, godinu proizvodnje i datum prve registracije, broj pređenih kilometara ili moto časova (uz procenu pouzdanosti). U ovoj fazi treba identifikovati dodatnu opremu kao što je (radio aparat, navigacija, naplaci od lakog metala, dodatni spojleri...).

---

<sup>6</sup> Rumar,K,: ROAD SAFETY AND BENCHMARKING, Conference on transport benchmarking: Methodologies,applications and data needs, Paris,1999.

## 1.2. Snimanje štete

Snimanje štete podrazumeva utvrđivanje-fiksiranje oštećenja na vozilu sastavljanjem zapisnika o oštećenju vozila (opisni metod) i fotografisanjem.

Zapisnik o oštećenju vozila mora da obuhvati sva vidljiva oštećenja sa nazivom oštećenog dela i gradacijom stepena oštećenja. U zavisnosti od stepena oštećenja, oštećeni delovi mogu biti rangirani kao:

Delovi za zamenu:

- gde se ne može kvalitetno izvršiti popravka i
- delovi koji utiču na bezbednost i pouzdanost (uređaji za upravljanje, kočenje, napajanje gorivom...).

Delovi za popravku:

Zavisno od stepena oštećenja delovi za popravku mogu imati malo, srednje i veliko oštećenje. Oštećeni delovi se popravljaju kada za to postoje tehničke mogućnosti kada popravka ne remeti sigurnost vozila i kada je popravka ekonomičnija od zamene.

Delovi za kontrolu:

Kada postoji sumnja da je došlo do oštećenja delova koja se ne mogu uočiti ili do poremećaja geometrije određenih delova ili sklopova tada je potrebno prevideti kontrolu njihove ispravnosti.



**Slika 1.** Opšte stanje vozila

Zapisnikom o oštećenju vozila, posle vizuelnog pregleda procenitelj treba da konstataže ocenjeno opšte stanje i očuvanost vozila kao i potrebno radno vreme za popravku opisanih oštećenja. (slika 1.)

Kada se tokom popravke ili rastavljanja pojedinih sklopova utvrde oštećenja koja nisu obuhvaćena osnovnim zapisnikom tada se pravi dopunski zapisnik o oštećenju vozila.

Pre pregleda vozila procenitelj treba da se upozna sa opisanim načinom nastanka nezgode iz prijave štete i zapisnika (policije) o uviđaju saobraćajne nezgode ili iz razgovora sa vozačem odnosno nekim učesnikom u saobraćajnoj nezgodi, te da na osnovu pregleda samog vozila konstatiše da li su oštećenja moguća iz tog štetnenog događaja. U sumnjivim slučajevima potrebno uraditi i saobraćajno veštačenje ili sačekati rešenje nadležnog suda o odgovornosti učesnika u nezgodi.

### 1.3. Fotografisanje oštećenog vozila

Da bi se obezbedila verodostojnost i kvalitetno fiksiranje izgleda oštećenja, neophodno je značajne navode iz zapisnika potkrepiti fotografijama.

U vreme prijave štete i jedini trag saobraćajne nezgode koji je, gotovo dostupan osiguranju je oštećeno vozilo, te je neophodno da osiguranje izvrši kvalitetnu obradu tog traga, gde će pored opisnog obavezno koristiti i fotografски metod.

Prednosti ovog metoda su:

- fotografija objektivno (nezavisno od subjekta koji snima) prikazuje ono što se nalazi ispred objektiva fotoaparata,
- fotografija odlično prikazuje izgled lica mesta, oštećenja vozila, tragova, povreda i sl. (slika 2.)



**Slika 2.** Slika pokazuje stepen oštećenja i način na koji je oštećenje nastalo

- fotografija je sveobuhvatna ( na njoj će se naći sve što je bilo optički vidljivo, bez obzira da li mi to smatramo važnim),
- fotografija veoma jednostavno saopštava ogromnu količinu informacija,
- fotografijom se mogu kvalitetno fiksirati i slabo vidljiva (skrivena) oštećenja, koja su nekada jako bitna za procenu štete i primenu određenih tehnoloških postupaka za popravku vozila (slika 3)



**Slika 3.** Detaljan prikaz skrivenih oštećenja

- razmerna fotografija pruža mogućnost određivanja odabranih veličina na licu mesta,
- fotografija omogućuje da i lica koja nemaju tehnička predznanja (a odlučuju o pravu na naknadu) steknu jasnu sliku o vrsti i obimu oštećenja vozila itd. (slika 4.)



**Slika 4.** Izgled i dubina oštećenja

Ova dva metoda fiksiranja (opisni i fotografiski) se međusobno ne isključuju, već naprotiv dopunjaju, tako da se optimalni rezultati postižu jednovremenom primenom oba metoda.

Dakle fotografija ima veliki značaj kod procesa naknade štete kako kod procesa utvrđivanja visine štete tako i kod određivanja prava na naknadu jer u velikom broju slučajeva saobraćajnom veštaku saopštiće veliku količinu informacija o načinu nastanka saobraćajne nezgode.

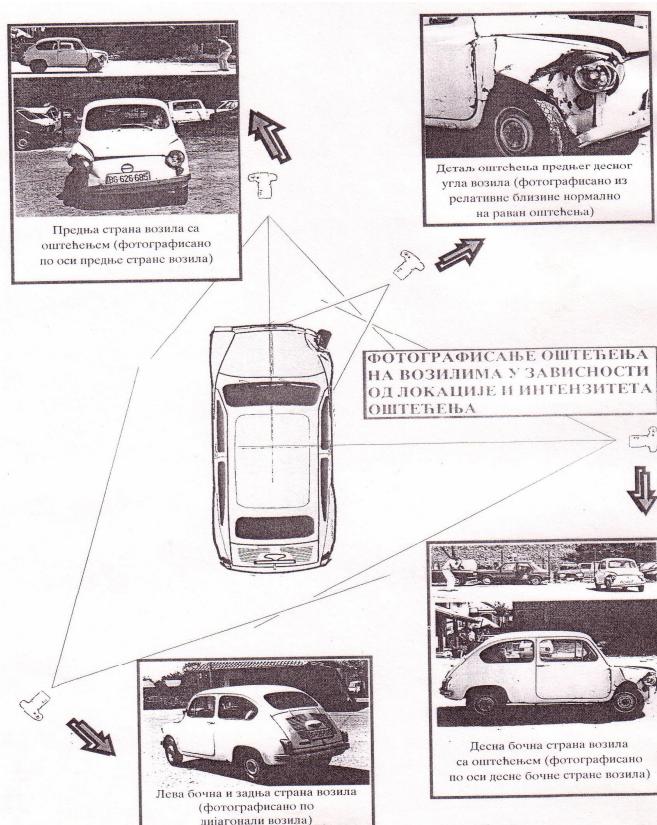


**Slika 5.** Za analizu saobraćajne nezgode značajno je snimiti oštećenje na ogledalu, jer ono može ukazati na kontakt sa preprekom



**Slika 6.** Određivanje načina kretanja pešaka

Pri fotografisanju oštećenog vozila treba odabrati optimalnu dispoziciju snimanja kako bi se fotografijom dokumentovalo postojanje (i izgled) ili nepostojanje oštećenja.



**Slika 7.** Pravilno odabrana dispozicija snimanja



**Slika 8.** Ranija oštećenja na vozilu

Fotografijom se dokumentuju i ranija oštećenja na vozilu, odnosno oštećenja koja ne mogu biti predmet štete.

#### **1.4. Rekonstrukcija obima oštećenja na vozilu**

Kada iz bilo kog razloga vlasnik vozila predhodno ne obezbedi utvrđivanje obima oštećenja na vozilu već je izvršena popravka pa tek onda prijava štete osiguranju, tada se, po utvrđivanju osnova, pristupa rekonstrukciji obima oštećenja.

Rekonstrukcija se obavlja na osnovu pregleda vozila i na osnovu ostale raspoložive dokumentacije kao što je Zapisnik o uviđaju saobraćajne nezgode, račun o izvršenoj popravci, izjave vlasnika i svedoka i sl.

O izvršenoj rekonstrukciji obima oštećenja sačinjava se zapisnik u kome se utvrđuje obim i stepen mogućih oštećenja.

### **2. UTVRĐIVANJE VISINE ŠTETE NA VOZILU**

Najpravičniji način obeštećenja za štetu na vozilu bio bi dovođenje oštećenog vozila u predhodno stanje kvalitetnom popravkom. Izbor načina popravke vozila nije vezan samo za opredeljenje vlasnika oštećenog vozila, nego su troškovi popravke u mnogo slučajeva limitirani prvenstveno zbog starosti vozila. Tako se visina štete na vozilu može se utvrditi:

- na osnovu računa o izvršenoj popravci,
- po pogodbi i
- po obračunu totalne štete.

#### **2.1. Utvrđivanje štete po računu**

Račun o izvršenoj popravci pregleda i overava ovlašćeni procenitelj. On vrši upoređenje računa sa osnovnim i dopunskim zapisnikom o oštećenju vozila. Na taj način vrši kontrolu zamenjenih delova, utrošenog farbarskog i potrošnog materijala i broj norma sati predviđenih i utrošenih za popravku vozila. Višak utrošenog materijala i rada se izuzetno može priznati, ako nije predviđeno zapisnikom, samo u opravdanim slučajevima kada to pravila struke zahtevaju.

Carina, porezi i manipulativni troškovi se priznaju u skladu sa važećim propisima.

## **2.2. Utvrđivanje štete po pogodbi**

Kada iz bilo kog razloga vlasnik vozila traži da mu se nadoknadi šteta bez prezentacije računa, tada se sačinjava obračun štete na bazi važećih cena delova, farbarskog i potrošnog materijala, potrebnog radnog vremena i drugih troškova.

U ovim slučajevima od velike pomoći procenitelju (veštaku) može biti predračun servisa ili prodavnice auto delova ili drugi cenovnici DAT, AUDATEX i sl.

## **2.3. Obračun totalne štete**

Šteta na vozilu se rešava kao totalna ukoliko je popravka vozila tehnički nemoguća ili ekonomski neopravdana, odnosno gde bi troškovi popravke i eventualna umanjena vrednost bila veća ili jednaka stvarnoj vrednosti vozila umanjeni za procenjenu vrednost ostataka. Drugim rečima totalna šteta se obračunava u slučajevima kada su troškovi popravke i procenjena vrednost ostataka veći od tržišne cene vozila.

Obračun totalne štete na vozilima se obavlja po ustaljenoj metodologiji predviđenoj Jedinstvenim kriterijumima za procenu štete na vozilima.

## **3. OSTALI TROŠKOVI (ŠTETE)**

Po osnovu saobraćajni nezgoda i šteta proisteklih iz njih pojavljuju se i drugi vidovci naknade, ali mi ćemo se zadržati na motornim vozilima. Tako da popravkom vozilo može da umanji ili uveća svoju tržišnu vrednost, a vlasnici vozila koji oštećenim voilom obavljaju određenu delatnost mogu zahtevati naknadu za štetu koju trpe zbog nemogućnosti korišćenja vozila.

### **3.1. Umanjena vrednost vozila**

Umanjena vrednost vozila je naknada za umanjenu tržišnu vrednost vozila nakon kvalitetno izvršene popravke. Na umanjenu vrednost vozila utiču vrednost vozila na dan nastanka štete, ukupni troškovi popravke i starost vozila.

Metodologija obračuna umanjene vrednosti data je Jedinstvenim kriterijumima za procenu štete na vozilima i odnosi se samo na vozila starosti do 4 godine i na naknadu iz osnova autoodgovornosti.

### **3.2. Uvećana vrednost vozila**

Ako se popravkom vozila bitno poboljšavaju tehničke karakteristike tada vozilo ima uvećanu vrednost. Ona može nastupiti ugradnjom delova koji imaju bolje karakteristike od oštećenih (motor veće snage, karoserija...) ili kada se menja deo ili sklop zahvaćen korozijom i sl.

### **3.3. Naknada zbog nemogućnosti korišćenja vozila**

Jedinstvenim kriterijumima za procenu štete na vozilima i zakonom ova naknada štete nije regulisana. Pojedine organizacije za osiguranje su ovo pitanje rešile svojim internim pravilima i odlukama i uglavnom pravo na naknadu ovih troškova imaju pravna i fizička lica koja oštećenim vozilom obavljaju delatnost (autoprevoznici, taxi, auto škole, trgovачki putnici.....).

Postoje i određene interne metodologije za izračunavanje izgubljenih auto dana kao i načini utvrđivanja naknade po auto danu ali nema jedinstvene metodologije.

## **4. ZAKLJUČAK**

Tržište automobila se razvija i na našem tržištu se pojavljuju novi modeli koji zahtevaju nove tehnologije popravke što od procenitelja šteta na motornim vozilima u organizacijama za osiguranje i veštaka zahteva stalno praćenje novih tehnologija i usavršavanje. Ovome se u osiguranjima ne pridaje odgovarajući značaj i ne organizuju se seminari, savetovanja i studijska putovanja sa ciljem upoznavanja novih tehnologija popravke oštećenih vozila. Normativi potrebnog radnog vremena za popravku oštećenih vozila koji figuriraju na našim prostorima gotovo da ne tretiraju određene vrste popravki (elektronika, ekološke boje, vazdušni jastuci.....).

Sve ovo ukazuje da u ovoj oblasti treba izvršiti određena usavršavanja kako po pitanju tehnike tako i po pitanju pravnih normi.

Jedinstveni kriterijumi za procenu šteta na motornim vozilima su dobra osnova koju treba usavršavati i inovirati u skladu sa novim zahtevima koje tržište motornih vozila postavlja.

## LITERATURA

- [1] Jedinstveni pravilnik o načinu rada na poslovima osiguranja motornih vozila, DD Dunav, Beograd,1990.
- [2] Lipovac,K.; Milan,V.; i dr. FOTOGRAFISANJE OŠTEĆENIH VOZILA, Kraljevo,2000.
- [3] Posavac,V.; Tibor.B., Utvrđivanje naknade nastale zbog nemogućnosti korišćenja vozila, Međunarodna konferencija, Štete u osiguranju motornih vozila, Neum,2006.
- [4] Ristić,Ž: Nastanak i razvoj obaveznog osiguranja motornih vozila, Automobilizam juče, danas i sutra, Beograd, 1993.
- [5] Rumar,K.: ROAD SAFETY AND BENCHMARKING, Conference on transport benchmarking: Methodologies,applications and data needs, Paris,1999.
- [6] Službeni list SFRJ 15/65 od 6.4.1965
- [7] Talijan,D: Aktuelnost i primjena jedinstvenih kriterija za procjenu štete na vozilima, Međunarodna konferencija, Štete u osiguranju motornih vozila, Neum,2006.