

KVALITETAN PRISTUP POSTUPKU PROCENE ŠTETE KAO JEDAN OD OSNOVNIH USLOVA ZA REŠAVANJE MATERIJALNIH ŠTETA NA MOTORNIM VOZILIMA

ACCESS TO QUALITY ASSESSMENT PROCEDURE DAMAGE AS A
MAJOR CONDITION FOR RESOLVING DAMAGE ON A VEHICLE

Bojan Sekulić dip.ing¹

Rezime: U radu je prikazan postupak procene štete na motornim vozilima, propusti koji se javljaju tom prilikom i kako kvalitet procene utiče na sam postupak rešavanja odštetnog zahteva i konačnu visinu materijalne štete na vozilu.

KLJUČNEREČI: PROCENA ŠTETE, MOTORNA VOZILA,
MATERIJALNA ŠTETA

Abstract: This document presents a method for the assessment of damage to vehicle, failures that occurred on that occasion, and both the quality of the assessment process it self affects the resolution of the claim and the final amount of damage to the vehicle.

KEY WORDS: DAMAGE ASSESSMENT, MOTOR VEHICLES, MATERIAL DAMAGE

XII Simpozijum
"Veština saobraćajnih nezgoda
i prevare u osiguranju"

¹ Milenijum osiguranje Beograd, bojansek@yahoo.com

1. UVOD

Kad se saobraćajna nezgoda desi i kad u istoj nastane materijalna šteta, pored obezbeđivanja dokaza o samom načinu nastanaku nezgode, odnosno štetnog događaja (bilo to popunjavanjem Evropskog protokola ili sačinjavanjem uviđajne dokumentacije od strane radnika MUP-a), potrebno je pristupiti i obezbeđivanju dokaza o nastaloj materijalnoj šteti na motornom vozilu. Obezbeđivanje dokaza o nastaloj šteti na vozilu vrši se na taj način što se vlasnik ostećenog vozila ili lice ovlašćeno od vlasnika vozila obraća ovlašćenom procenitelju u cilju sačinjavanja zapisnika o oštećenju vozila. Tom prilikom ovlašćeni procenitelj vrši neposredni pregled vozila, procenjuje stepen oštećenja pojedinih delova i skopova vozila, normira potrebno radno vreme potrebno za popravku vozila i o tome sačinjava zapisnik, koji je potpраćen fotodokumentacijom. Gore naveden opis poslova i zadatka procenitelja je veoma uzak i nažalost u mnogim nasim osiguravajućim kućama se baš tom poslu i pristupa na taj način. Pri tome se zamenaruje da svaka površnost u samom postupku procene štete ima višestruki negativan uticaj na samo rešavanje tog odšetnog zahteva, odnosno rešavanje te materijalne štete.

U zavisnosti od toga kako se pristupa postupku procene štete u mnogome će zavisi pravilan način rešavanja odstetnih zahteva, bilo to da se pravilnom procenom predupređuje eventualni pokušaji prevare ili pak realno sagledava šteta nastala na vozilu i shodno tome izlazi sa realnom odštetnom za nastalu štetu, čime se izbegava nezadovoljstvo oštećenog i time izbegavaju skupi sudski postupci.

2. POSTUPAK PROCENE ŠTETE I POSLEDICA PROPUSTA U TOM POSTUPKU:

Procena štete omogućava obezbeđivanje dokaza o nastaloj šteti na vozilu, bilo to za potrebe samog oštećenog ili pak za potrebe osiguravajuće kuće ili bilo kog drugog krajnjeg platioca te štete. U zavisnosti od kvaliteta te procene u mnogome će zavisi da li će u postupku procene štete konstatovati i definisati potrebne informacije koje će uticati kako na sam postupak utvrđivanja osnovanosti odštetnog zahteva, bilo to da će se ta zahtev u potpunosti ili delimično prihvati ili odbiti, tako i na sam postupak utvrđivanja visine nastale materijale štete na vozilu i na konačnu ponudu odštete za nastalu štetu, kao krajni rezultat samog postupka procene štete.

Sam postupak procene štete se sastoji od niza radnji, koje su međusobno povezane i uslovljene, a sve one nam daju odgovor na niz pitanja koja se objektivno javljaju prilikom rešavanja odštetnog zahteva i utvrđivanja visine materijalne štete. U zavisnosti od kvaliteta same procene, zavisi će da li se tom procenom došlo do tih informacija i tragova, ili se pak preskakanjem nekog segmeta u postupku procene ili površnim pristupom nekom segmetu napravio previd ili propust, čime se uticalo na kranji pogrešan rezultat tog postupka, a koji se može manifestovati višestruko.

Posledice propusta u proceni štete može biti višestruk, a ogleda se u sledećem:

- da se utvrđuje obaveza za odšetne zahteve koji nisu osnovani i obratno
- da se potcenjuje ili pretcenjuje visina materijalne stete

Očigledno da gore navedene posledice imaju negativan uticaj na krajnji finasnici bilans krajnjeg platioca štete, jer se plaćaju ili precenjuju obaveze koje ne bi trebalo platiti, a odbijaju ili višestruko potcenjuju obavaze koje treba platiit. Kao posledicu toga imamo povećan finansijski odliv po osnovu odštenih zahteva koje pravim radom nebi bile plaćene ili bi bile plaćene u manjem iznosu, a sa druge strane imamo opravdano nezadovoljne oštećene koji će pravednu satisfakciju pokušati da ostavare u sudskom postupku, čime se enormno uvećavaju troškovi po odšetnom zahtevu i povećava broj sudskih predmeta. Šire gledajući kroz povećane broja sudskih predmeta, vrši se nagativan pritisak i na sam rad pravosuđa i društva uopšte.

3. FAZE U POSTUPKU PROCENE ŠTETE:

Da bi sam postupak procene štete bio kvalitetan, a samim tim da bi kroz taj postupak mogli doći do potrebnih infotmacija, u postupku procene je potrebno izvršiti sledeće radnje:

- izvršiti identifikaciju vozila
- konstatacija i ocena faktora koji utiču na vrednost vozila
- definisanje načina nastanka oštećenja na vozilu
- opis oštećenja i normiranje radnog vremena
- sačiniti dopunski zapisnik o oštećenju vozila za sva ostećenja koja su posledica štetnog događaja, a nisu obuhvaćena zapisnikom o oštećenju vozila
- izvrši proveru ekonomiske rentabilnosti popravke vozila

Sve gore navedene radnje su od bitnog značaja kako prilikom utvrđivanja načina nastanka štetnog događaja, sprečevanja zloupotreba, tako i pri kom utvrđivanju visine materijalne štete na vozilu. Pri čemu se sve te radnje mogu praktično podeliti na dve faze:

Prva faza procene štete - koja je direktno vezana za identifikaciju vozila, procenu opšteg stanja vozila i ocenu faktora koji uticu na vrednost vozila, definisanje način nastanka oštećenja na vozilu, opis oštećenja i normiranje radnog vremena potrebno za popravku i po potrebi sačinjavanje dopunski zapisnika o oštećenju vozila.

Druga faza procene štete - koja je direktno vezana za utvrđivanje ekonomiske opravdanosti popravke vozila i od nje zavisi da li će se dati saglasnost da se pristupi popravci vozila ili ne, a njen konačan rezultat prestavlja visina materijalne štete koja se nudi oštećenom.

3.1. Prva faza postupka procene štete:

3.1.1. Identifikacija vozila

Neposrednim pregledom oštećenog vozila procenitelj utvrđuje da je upravo pregledano vozilo, vozilo koje je učestvovalo u prijavljenom štetnom događaju.U cilju pravilne identifikacije vozila potrebno je izvršiti uvid u broj šasije predmetnog vozila, fotografisati ga i uporediti sa podacima iz saobraćajne knjižice.Česta je pojava da procenitelj ne izvrši uvid u broj šasije vozila, već ga automatski prepisuje iz saobraćajne knjižice.Upravo pravilnom identifikacijom vozila sprečavaju se moguće zloupotrebe prilikom naplata šteta.Pri tome pravina identifikacija vozila utiče i na pravilno utvrđivanje visine materijalne štete u svim slučajevima kad se šteta rešava kao ekonomski neopravdana šteta, tkz totalna šteta, a kod koje je bitno tačno odrediti vrednost vozila.Vrednost vozila će u svakom slučaju zavisiti od pravilno izvršene identifikacije, jer se time tačno definise tip i model vozila, broj vrata, serijska i dodatna oprema vozila ugrađena u vozilo. U tom cilju je potrebno izvršiti i pravilno fotografisanje vozila, tako da bar na dve fotografije, a iz razlicitih uglova, bude prikazano celo vozilo, a sa naglaskom na nastala oštećenja, a zatim da se obrati pažnja na detalje bitne za identifikaciju tipa i modela vozila, kao i opremu koja je ugrađena u vozilo.Pravilna identifikacija vozila i definisanje ugrađene opreme u vozilo utiče u nekim slučajevima da vrednost vozila bude i do 50% veća nego što se to dobija standardnom metodom preko kataloga AMSS.Identifikacija vozila ima značaj uticaj i kod obračuna ekonomski opravdane štete, jer pravilnim odabirom vozila, utiče se i na pravilan odabir delova, bilo to po ceni, bilo prema tehnologiji popravke koju propisuje proizvođač vozila, čime se utiče na visinu obračuna troškova popravke vozila.Upotrebom savremenih softverskih rešenja, kao što je AUDATEX moguće je bar delimično eliminisati problem identifikacije vozila, jer upotrebom tog programa, VIN upitom moguće je preko broja šasije izvršiti identifikaciju vozila sa opremom koja je ugrađena u oštećeno vozilo.

3.1.2. Konstatacija i ocena faktora koji utiču na vrednost vozila

Pored opšteg stanja vozila, koje procenitelj treba da definiše, a koje može biti loše, prosečno i nadprosečno, potrebno je dodatno obratiti na ostale faktore koje takođe utiču na vrednost vozila, i iste navesti u zapisniku o oštećenju vozila, a to su:

- pređena kilometraža vozila

Prilikom očitavanja pređene kilometraže vozila treba voditi računa o tome da li je očitana kilometraža i realna kilometraža vozila, sa obzirom na starost i stanje vozila.

- izvršena investiciona ulaganja u vozilo

U investiciona ulaganja se smatraju: zamena motora, zamena školjke, zamena kabine, zamena šasije, farbanje celog vozila (samo za putnička vozila), zamena delova karoserije (samo za putnička vozila), uz uslov da izvršena ulaganja ne smeju biti starija od 3 godine.

- način eksplatacije vozila

Da li je vozilo bilo u režimu taxi službe, renta cara, auto škole, ili se koristilo u neuobičajenim eksplatacionim uslovima, a takođe ako je isto imalo više prethodnih vlasnika.

Svi ovde navedeni faktori imaju značaj uticaj na procenu vrednosti vozila, pa samim tim utiču na visinu totalne štete, i odluku da li će se pristupiti popravci vozilo ili ne.

3.1.3. Definisanje načina nastanka oštećenja na vozilu

Prilikom procene na vozilu potrebno je vršiti logično povezivanje nastalih oštećenja na vozilu i samog toka odvijanja saobraćajne nezgode. Tom prilikom se vrši upoređivanje nastalih oštećenja po njihovim karakteristikama, obimu i intenzitetu, načinu pružanja, visini i drugim karakteristikama u odnosu na sam tok saobraćajne nezgode, kao i u odnosu na oštećenja drugih vozila i objekata, sa kojima je predmetno vozilo imalo kontakt. Da li su nastala oštećenja na vozili mogla nastati prilikom kontakta sa drugim putničkim ili drugim teretnim vozilom, da li su ista nastala prilikom udara u neku prepreku ili prilikom silaska vozila sa kolovoza, da li je tom prilikom došlo do čeonog, bočnog ili nekog drugog tipa sudara, da li je na osnovu nastalih oštećenja moguće utvrditi da li je vozilo bilo u pokretu ili zaustavljeno, da li je isto bio kočeno ili ne, da li je isto nabačeno na drugo vozilo ili je isto udarло u drugo vozilo i mnoge druge informacije koje se mogu dobiti detaljno analizom nastalih oštećenja na vozilu. Takođe je potrebno definisati da li su sva konstatovana oštećenja na vozili posledica jednog ili više štetnog događaja, odnosno da li se na vozilu vide tragovi starijih oštećenja. Upravo sve te informacije do kojih procenitelj može da dođe na osnovu nastalih oštećenja na vozilu omogućavaju lakšu rekonstrukciju štetnog događaja, sprečavaju eventualne zloupotrebe, pri čemu se eliminišu sva oštećenja na vozilu koja nisu posledica predmetnog štetnog događaja. Pravila rekonstrukcija štetnog događaja je veoma bitna kod donošenje odluke da li će se odštetni zahtev pohvatiti u celosti, delimično ili odbiti, a ujedno eliminiše oštećenja kao nisu posledica štetnog događaja, čime se utiče na visinu materijalne štete, odnosno smanjuje mogućnost precenjivanja štete.

3.1.4. Opis oštećenja i normiranje radnog vremena

Opis oštećenja se vrši popisom oštećenih delova i kvalifikacijom stepena oštećenja.

Zavisno od stepena deformacije i mogućnosti popravke, oštećeni se delovi klasificiraju na:

- delove za zamenu
- delove za popravku
- delove za kontrolu i podešavanje

Delovi za popravku se kvalifikuju prema stepenu oštećenja na:

- mali stepen oštećenja,
- srednji stepen oštećenja
- veliki stepen oštećenja

Pravilan opis ostećenja nastalih na vozilu, pravilno stepenovanje njihovih ostećenja, precizno definisanje tehnologije popravke i precizno normiranje radnog vremena potrebnog za popravku vozila je u direktnoj vezi sa visinom troškova popravke vozila i utiče direktno na brzinu rešavanja odštetnog zahteva, odnosno brzinu popravke vozila, jer olakšava komunikaciju na realciji procenitelj – izvodjač radova – oštećeni. Pravilan opis ostećenja i pravilno normiranje radnog vremena utiče da obračun visine troškova popravke vozila bude realan nastaloj šteti na vozilu, pa samim tim i ponuđena odšteta biva realna. Prilikom kvalifikacije oštećenih delova treba voditi računa da li je deo vezan razdvojivim vezama ili nerazdvojivim vezama, pa shodno tome i izvršiti normiranje potrebnog radnog vremena za popravku vozila. Takođe treba voditi i računa da li je deo iz jednog dela ili je konstruktivno rešen iz više delova, pa shodno tome da li je potrebno menjati samo jedan segment, a ne kompletan sklop. U nekim slučajevima se praktikuje i delimična zamena dela, što je čest slučaj kod zamene bočne polustranice ili unutrašnjih blatobrana. Nedoumica da li je neki deo konstruktivno rešen iz više delova ili postoji mogućnost delimične zamene ili da li je neki deo predviđen za popravku, uspešno se može rešiti primenom savremenih softverskih rešenja, kao što je AUDATEX program, koji daje presek vozila sa opcijama zamene (E), delimične zemene (ET), popravke (I) i delimične popravke (IT).

Takođe savremena softverska rešenja u značajnoj meri olakšavaju i normiraju radnog vremena potrebnog za popravku vozila, jer koriste normative koje je propisao proizvođač vozila. U slučajevima kad su na nekom oštećenom delu vidljivi tragovi ranijih ostećenja taj deo podlaže amortizaciji u zavisnosti od stepena ranijih ostećenja. Potrebno je izvrsiti amortizaciju dela i u slučajevima kad je neki deo ili sklop toliko zahvaćen korozijom da je njegova popravka nemoguća, a da je u štetnom događaju pretrpio takve deformacije da bi u normalnim uslovima bio za popravku. Takođe potrebno je izvrsiti pravilnu identifikaciju pneumatika i akumulatora i odrediti stepen njihove amortizacije. U slučajevima kad se sumnja da je moglo doći do ostećenja koja nije moguće konstatovati neposrednim pregledom te sklopove ili delove treba predvideti za kontrolu i dati potrebno radno vreme da bi se kontrola izvršila. Savremeni softverski sistemi takođe omogućuju dodatnu amortizaciju ili kontrolu dela ili sklopa vozila.

3.1.5. Izrada dopunskog zapisnika o oštećenju vozila

Dopunski zapisnik o oštećenju vozila se sačinjava za sva oštećenja koja su posledica štetnog događaja, a nisu obuhvaceni zapisnikom o oštećenju vozila. Po izvršenoj kontroli ili demontaži nekog sklopa ili dela moguće je konstatovati da li je dati deo oštećen ili ne, kao i stepen njegovog oštećenja, i u skladu sa tim izvršiti dopunu zapisnika o oštećenju vozila i iste delove i oštećenja fotografisati. Dopunski zapisnik o oštećenju vozila treba napraviti kada se u toku popravke utvrdi da osnovnim zapisnikom nisu obuhvaćena sva nastala oštećenja - skrivena oštećenja, kontrolom otkrivena oštećenja - a koja su u uzročnoj vezi sa oštećenjima opisanim u osnovnom zapisniku. Dopunski zapisnik o oštećenju vozila se sačinjavaju po izvršenoj defektazi i kontroli vozila, a u cilju obuhvaćanja svih delova oštećenih u predmetnoj nezgodi, a samim tim omogućuje da se oštećenom nadoknadi realna šteta na vozilu.

3.2. Druga faza procene stete:

Po izvršenoj proceni štete na vozilu, ovlašćeni procenitelj sačinjava zapisnik o oštećenju vozila sa propratnom fotodokumentacijom. Samim činom sačinjavanja zapinika o oštećenju vozila posao procenitelja se ne završava. Procenitelj zatim pristupa sledećem i te kako bitnom koraku, a o kome se baš i ne pridaje značajna pažnja, a koji je jedan o bitnih koraka koji vode ka realnom utvrđivanju materijalne štete na vozilu, a koja se svodi na kalkulaciju troškova popravke vozila i kalkulaciju vrednosti vozila i vrednosti totalne štete na vozilu, a sve u cilju provere ekonomske rentabilnosti popravke vozila. Na osnovu rezultata te kalkulacije donosi se odluka da li se pristupa popravci vozila ili ne. Na prvi pogled tu nebi ništa bilo sporno, ali praksa pokazuje da baš u tom segmetnu procene ima najviše problema, jer potcenjivanjem vrednosti vozila ili potcenjivanjem visine popravke, dolazi se do pogrešnog zaključka o isplativosti popravke vozila, tako da se neretko vozila čija je popravka ekonomski opravdana proglašavaju ekonomski neopravdanom i obrnuto. To ima za posledici da se oštećeni, koji nije stručno lice, već laik, a koje je pretrpilo štetu na svom vozilu, dovodi u zabluđu i biva prisiljen da iznalazi alternativne načine popravke vozila ili pak ulazi u sudske postupke nadoknade štete.

3.2.1. Provera ekonomske rentabilnosti popravke vozila

Šteta na vozilima gde je opravka tehnički neizvodljiva ili ekonomski neopravdana, odnosno, gde bi troškovi opravke i eventualne umanjene vrednosti bila veća ili jednaka stvarnoj (tržisnoj) vrednosti vozila umanjenoj za procenjenu vrednost ostatka, treba proceniti kao totalnu štetu.

Iz same definicije totalne štete, jasno je da je od veoma bitnog značaja tačno definisati realnu vrednost predmetnog vozila, a uporedo realno sagledati očekivanu vrednost troškova popravke vozila.

U slučaju ako procenitelj napravi propuste i prvoj fazi svog rada, to će se direkno odraziti na pogrešno utvrđenu vrednost vozila, odnosno očekivanu vrednost troškova popravke vozila.Kao početni parametar za obračun vrednosti vozila koristi se novonabavna vrednost vozila, a kod vozila koja se više ne proizvode koristi se orjetaciona vrednost iz kataloga AMSS.U slučajevima kod kojih nije izvršena pravila identifikacija vozila, nije moguće usvojiti tačnu novonabavnu cenu vozila, niti novonabavnu vrednost vozila uvećati za eventualnu dodatanu opremu koje vozilo poseduje.To ima za posledicu da polazni parametar za obračun vrednosti vozila bude potecenjen, pa samim tim i vrednost vozila, kao i dobijena vrednost totalne štete.Vrednost konkretnog vozila se utvrđuje na osnovu niza faktora koje utiču na vrednost istog, a koje je procenitelj trebao tačno da definiše u prvoj fazi postupka procene štete.

Prilikom utvrđivanja vrednosti vozila, na samu vrednost vozila utiču sledeći faktori:

- starost vozila (vremenska amotizaia)
- pređena kilometraža (funkcionalna amortizacija)
- opšte stanje vozila
- način eksplatacije
- investiciona ulaganja
- ponuda i tražnja na tržištu

Izostavljanjem bilo kog faktora, ili pogrešnom primenom istog, u značajnoj meri se utiče na dobijenu vrednost vozila.Tom prilikom treba posebno voditi računa na korekciju po osnovu faktora ponude i tražnje, jer vrednosti traktora, motociikala i pojedinih marki putničkih vozila u značajnoj meri odstupaju od vrednosti vozila dobijene prema kataloškoj vrednosti vozila, tako da je u tim slučajevima opravdana korekcija vrednosti vozila po tržisnom fakoru sve do njegove realne tržišne vrednosti. Totalana šteta prestavlja razliku između vrednosti vozila i vrednost spasenih delova (ostatka) vozila, koji ostaje vlasniku vozila i isti ima pravo raspolaganja istim.Vrednost ostatka vozila se utvrđuje procentualno shodno stepenu i obimu nastalih oštećenja na vozilu, a prema tabelama datim u tablicama za saobraćajno – tehničko veštačenje. Da bi se u potpunosti moglo izvršiti provera reantabilnosti popravke vozila, potrebno je pored već definisane vrednosti vozila i ostatka vozila, definisati i očekivane troškove popravke vozila, odnosno sačiniti kalkulaciju troškova popravke vozila.Kalkulacija popravke vozila prestavlja zbir sledećih troškova:

- Troškovi nabavke delova
- Troškovi nabavke farbarskog materijala
- Troškovi rada

Očigledno je da u zavisnosti od kvaliteta obračuna očekivanih troškova popravke zavisi da li će šteta na vozilu biti proglašena kao ekonomski opravdana li ne.Nije redak slučaj da se šteta obračuna kao ekonomski opravdana, a da se po izvršenoj popravci proglaći ekonomski neopravdana.Da bi se mogla izvršiti u popunosti zadata kalkulacija očekivanih troškova popravke vozila, potrebno je raspolažati bazom podataka koja obuhvata cene novih delova, cene farbarskog materijala i rada. Primenom softverskog programa AUDATEX moguće je veoma jednostavno i brzo sačinjiti kalkulaciju troškova popravke.Kako je vec navedno VIN upitom moguće je preko broja šasije izvršiti identifikaciju vozila sa opremom koja je ugrađena u predmetno vozilo, a zatim zadajući cenu norma sata koja važi za predmetni tip vozila, veoma jednostavno izvršiti selekciju delova koji su za zamenu, popravku ili kontrolu, a koji su već obuhvaćeni u zapisniku o oštećenju vozila.Samim VIN upitom program bira tačno tu marku, model i tip vozila sa datim karakteristikama, pri čemu se na ekranu prikazuje presek vozila, a jednostavnom selekcijom segmenata i delova vozila vrši se selekcija delova i sklopova koji su za popravku ili zamenu.Pri čemu za kalkulaciju u AUDATEX - u koriste cene originalnih novih delova ovlašećnog dilera u Srbiji i vrši normiranje radnog vremena potrebnog za popravku vozila, prema normativu koji je propisao proizvodjač vozila.U prilogu ovog rada je dat Nalaz i mišljenje veštaka, u kojem je rađena kalkulacija troškova popravke vozila, obračun pripadajuće umanjenene vrednosti vozila, određena vrednosti vozila, određena granična vrednost totalne štete, a shdno tome izvršena provera rentabilnosti popravke vozila, pri čemu je za obračun troškova popravke korišćen program AUDATEX.

4. ZAKLJUČAK

Postupak procene štete na motornim vozilima je jedan složen i stručan postupak, čiji je cilj obezbeđivanja dokaza o nastaloj šteti na vozilu, a krajnji rezultat tog postupka je utvrđivanje materijane štete na vozilu, kao adekvatne odštete za pretrpljenu štetu na vozilu.Svaki propust, površnost ili previd u tom postupku ima višestruke negativne posledice bilo za samog oštećenog, bilo za kranjeg platioca te štete, najčešće osiguravajuću kuću.Po prirodi svog posla, osiguravajuće kuće bile najzainteresovanije da se poslovi procene štete obavljaju na visoko kvalitetanom i profesionalnom nivou, ali u periodu od poslednjih 20-tak godina poslovima procene štete, kao i kadrovima koji obavljaju tu delatnost posvećivanje nedovoljnja pažanja, što je dovelo do degradacije tog zanimanja.Sadašnje stanje u delatnosti procene štete na motornim vozilima, odnos osiguravajućih kuća prema tom zanimanju, nalaže potrebu da se poslovi procene štete izdvoje iz osiguravajućih kuća i da se poslovi procene štete prepuste nezavisnim agencijama čiji će osnovni zanimanje biti procena štete.Poslove procene u tom slučaju bi obavljale sručne, profesionalne, nezavisne agencije, a kadar koji obavlja poslove procene, morao bi biti licenciran, čime bi se izvršila profesionalizacija zanimanja i dobio neophodan kvalitet.Da bi se to omogućilo potrebno je izvršiti licenciranje kadra koji će obavljati taj visoko stručan i zahtevan posao.U nekom prelaznom periodu, u kome svaka osiguravajuća kuća ima svoju službu za procenu štete, potrebno je insistirati na propisivanju uslova koje lice koje namerava da se bavi poslovima procene štete treba da ispunjavaju, što se tiče stručne spreme, obučenosti i znanja, a više pažnje posvetiti i stručnom usavršavanju postojećeg kadra.

LITERATURA:

- [1] AUDATEX program
- [2] Katalog cena AMSS
- [3] Tablice za saobraćajno - tehničko vestačenje
- [4] Jedinstveni kriterijumi za procenu štete na motornim vozilima
- [5] Publikovani normativi popravke vozila