

Универзитет у Крагујевцу
Факултет инжењерских наука

Сузана Д. Тодосијевић

**ПРОЦЕНА ШТЕТЕ НА ВОЗИЛИМА НАСТАЛИМ
ПРИ УДЕСНИМ ДОГАЂАЈИМА У САОБРАЋАЈУ**

Мастер рад

Крагујевац, 2012.

Универзитет у Крагујевцу
Факултет инжењерских наука



Назив студијског програма: Машинско инжењерство

Ниво студија: Мастер академске студије

Модул: Друмски саобраћај

Предмет: Одржавање моторних возила и мотора 2

Број индекса: 306/2010

Сузана Д. Тодосијевић

**ПРОЦЕНА ШТЕТЕ НА ВОЗИЛИМА НАСТАЛИМ
ПРИ УДЕСНИМ ДОГАЂАЈИМА У САОБРАЋАЈУ**

Мастер рад

Комисија за преглед и одбрану:

- 1. Проф др Божидар Крстић – ментор**
2. _____
3. _____

Датум одбране: _____

Оцена: _____

Универзитет у Крагујевцу
Факултет инжењерских наука
Катедра за моторна возила и моторе
Дипломске академске студије - Мастер - Друмски саобраћај
Предмет: Одржавање моторних возила и мотора 2

Предмет:

Предлог теме за дипломски-мастер рад за студента **Сузану Тодосијевић**, рег.бр. 306/2010

Предлажем Катедри за моторна возила и моторе Факултета инжењерских наука у Крагујевцу да прихвати радни назив теме за дипломски - мастер рад из предмета Одржавање моторних возила и мотора 2 за кандидата **Сузану Тодосијевић**, рег.бр. 306/2010, под називом:

„Процена штета на возилима насталим при удесним догађајима у саобраћају“.

У оквиру дипломски - мастер рад посебну пажњу треба обратити на следеће:

- Основе о процени штета на возилима насталим при удесним догађајима у саобраћају
- Место и значај процене штете на возилима, насталим при удесним догађајима у саобраћају, у оквиру осигуравајућих друштва и тежње за повећањем безбедности у саобраћају
- Методологија процене штета на возилима насталим при удесним догађајима у саобраћају
- Проблеми при изради извештаја о процени штета на возилима насталим при удесним догађајима у саобраћају и начин њиховог превазилажења
- На конкретним примерима удесних догађаја у друмском саобраћају, извршити процену штете возила
- Дати прелог мера за унапређење поступака вештачења, првенствено са аспекта процене штета на возилима

17. 04. 2012.год.

Предлагач теме:
Предметни наставник
др Божидар В. Крстић, ред. проф.

Резиме: Негативне последице одвијања саобраћаја трпи цело друштво. Део тих последица се санира средствима осигурања, а значајан део се односи на штете на возилима. Преваре у осигурању подразумевају приказивање оштећења возила која нису настала, нису могла настати или нису сва настала у предметној саобраћајној незгоди. У процесу накнаде штете на возилима важно је урадити квалитетно утврђивање обима и висине штете како би накнада била правична, а оштећени трпели што мање последице. Поузданост спроведених анализа веродостојности настанка незгоде пропорционална је квалитету материјалних доказа из увиђајне документације, као и врсти анализа које је могуће спровести.

Кључне речи: ОСИГУРАЊЕ, ОШТЕЋЕЊА, НАКНАДА ШТЕТЕ, ПРОЦЕНА.

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. Insurance frauds imply representation of vehicle damages that did not originate, could not have originated or did not all become as a result of a particular traffic accident. 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. Reliability of conducted analysis of accident occurrence authenticity is proportional to quality of material evidence from investigation documentation, and also to types of feasible analysis.

Key words: INSURANCE, DAMAGES, REFUNDATION, ESTIMATION.

САДРЖАЈ

УВОД	1
1. ЗАКОНСКА РЕГУЛАТИВА	2
1.1. Закон о обавезном осигурању у саобраћају	2
1.1.1. Захтев за накнаду штете	3
1.1.2. Одлучивање о праву на накнаду штете	3
1.1.3. Рок за исплату накнаде штете	3
1.1.4. Обавеза оштећеног лица приликом подношења захтева за накнаду штете	3
1.1.5. Исплата осигуране суме, односно накнада штете када није закључен уговор о обавезном осигурању	3
1.1.6. Исплата осигуране суме, односно накнада штете лицу које није домаћи држављанин	3
1.1.7. Накнада штете од неосигураног моторног возила иностране регистрације	4
1.1.8. Накнада штете проузроковане у иностранству	4
1.1.9. Лица која немају право на накнаду штете	4
1.2. Прописи (услови)	4
1.2.1. Утврђивање процене штете	4
1.2.2. Начин утврђивања висине штете и обрачун висине накнаде	5
1.2.3. Поступак са спашеним деловима	6
1.2.4. Накнада трошкова у вези са насталим осигураним случајем	6
1.2.5. Исплата накнаде из осигурања	6
2. ПОСТУПАК ПРИЈАВЕ ШТЕТЕ	8
2.1 Пријем пријаве штете - одштетног захтева	8
2.2 Евидентирање пријаве штете - одштетног захтева	8
2.3 Потврда о пријему пријаве штете - одштетног захтева	8
2.4 Утврђивање постојања осигурања од ауто - одговорности	9
2.5 Формирање предмета штете	9
2.6 Спајање предмета	10
3. МЕТОДОЛОГИЈА ПРОЦЕНЕ ШТЕТЕ НА МОТОРНИМ ВОЗИЛИМА	12
3.1. Процена штета	12
3.2. Утврђивање штете на оштећеним возилима	16
3.2.1. Записник о оштећењу возила	16

3.2.2. Фотографисање оштећеног возила.....	17
3.3. Опис оштећења.....	19
3.3.1. Замена оштећених делова.....	19
3.3.2. Поправка оштећених делова.....	19
3.3.3. Фарбање - лакирање оштећених површина.....	20
3.3.4. Контрола оштећених делова - склопова.....	20
3.3.5. Допунски записник о оштећењу возила.....	20
3.3.6. Реконструкција штетног догађаја.....	20
3.3.7. Приговор на записник о оштећењу возила.....	21
3.4. Утврђивање висине штете на возилима.....	21
3.4.1. Утврђивање висине штете по рачуну.....	21
3.4.2. Утврђивање висине штете по погодби.....	22
3.4.3. Умањена и увећана вредност возила.....	23
3.4.3.1. Умањена вредност возила.....	23
3.4.3.2. Увећана вредност возила.....	24
3.5. Обрачун тоталне штете.....	24
3.5.1. Утврђивање тоталне штете.....	24
3.5.2. Утврђивање вредности возила.....	25
3.5.3. Цена новог возила.....	25
3.5.4. Цена новог возила које се више не производи.....	25
3.5.5. Застарелост типа возила.....	25
3.5.6. Додатна опрема возила.....	26
3.5.7. Вредност возила према годинама старости и погонском учинку.....	28
3.5.7.1. Вредност путничких аутомобила.....	28
3.5.7.2. Вредност теретних возила.....	29
3.5.7.3. Вредност цистерни, хладњача, кипера, и амортизера према годинама старости и просечно пређеној километражи.....	29
3.5.7.4. Вредност аутобуса према годинама старости и просечно пређеној километражи.....	30
3.5.7.5. Вредност трактора према годинама старости и погонском учинку.....	31
3.5.7.6. Вредност мотоцикла и трицикла према годинама старости и просечно пређеној километражи.....	32
3.5.7.7. Вредност радних возила према годинама старости и просечно пређеној километражи.....	33
3.5.7.8. Вредност радних машина према годинама старости и просечно пређеној километражи или просечно оствареним МЧ.....	34

3.5.7.9. Вредност прикључних возила према годинама старости	35
3.5.8. Обрачун вредности делова и опреме.....	36
3.5.8.1. Вредност акумулатора	36
3.5.8.2. Вредност радио-опреме.....	36
3.5.8.3. Вредност пнеуматика.....	37
3.5.8.4. Вредност уређаја на течни гас	37
3.5.9. Опште стање возила.....	37
3.5.10. Начин експлоатације.....	39
3.5.11. Инвестициона улагања	39
3.5.12. Понуда и потражња на тржишту.....	40
3.5.13. Утврђивање вредности остатка возила (спашених делова) код тоталних штета ..	40
3.6. Нормативи и средства рада.....	40
3.6.1. Утврђивање вредности употребљиваних путичких аутомобила	40
3.6.2. Утврђивање вредности теретних возила и аутобуса	41
3.6.3. Нормативи радног времена за поједине интервенције оправке	41
4. МЕТОДЕ ПРОЦЕНЕ ШТЕТЕ	43
4.1. Визуелна метода.....	43
4.2. Дијагностичка метода	43
4.2.1. Методе дијагностике.....	44
5. ПРОБЛЕМИ ПРИ ИЗРАДИ ИЗВЕШТАЈА О ПРОЦЕНИ ШТЕТЕ НА ВОЗИЛИМА И НАЧИН ЊИХОВОГ ПРЕВАЗИЛАЖЕЊА.....	45
5.1. Примери покушаја преваре.....	46
5.2. Размера превара у осигурању	50
5.3. Ко су преваранти?	51
5.4. Начин превазилажења покушаја превара.....	52
6. ПРИМЕРИ ПРОЦЕНЕ ШТЕТЕ НА ВОЗИЛУ	53
7. ПРЕДЛОГ МЕРА ЗА УНАПРЕЂЕЊЕ ПОСТУПКА ВЕШТАЧЕЊА СА АСПЕКТА ПРОЦЕНЕ ШТЕТЕ НА ВОЗИЛИМА	66
7.1. Предлог мера за побољшање постојеће методологије процене штете на моторним возилима	66
7.1.1. Увођење реда у евиденцију возила	66
7.1.2. Закључивање уговора о осигурању	67

7.1.3. Активности које је неопходно спровести по настанку штетног догађаја (саобраћајне незгоде)	67
7.1.3.1. Преваре при наплати - ликвидацији штета.....	68
7.1.4. Искуства из наше праксе	68
7.1.5. Предлог мера за побољшање на основу страних искустава.....	68
8. ПОСТУПАК И ПРОЦЕДУРА У ЛИКВИДАЦИЈИ ШТЕТЕ	70
8.1. Одлучивање о одштетном захтеву.....	70
8.1.1. Одлучивање у виду обавештења и решења	70
8.1.2. Исправљање грешака у одлуци	70
8.1.3. Вансудско поравнање	71
8.2. Правна средства	71
8.2.1. Право приговора	71
8.2.2. Надлежност за решавање по приговору.....	71
8.2.3. Садржај приговора.....	71
8.2.4. Подношење приговора.....	71
8.2.5. Поступак по приговору.....	72
8.3. Исплата одштете	72
8.4. Архивирање предмета штете	73
ЗАКЉУЧАК.....	74
ЛИТЕРАТУРА.....	76
ПРИЛОГ А.....	77
ПРИЛОГ Б	109
ПРИЛОГ В.....	111
ПРИЛОГ Г	112
ПРИЛОГ Д.....	114

УВОД

Друмски саобраћај је од тренутка настанка првог аутомобила до данас претрпео вишеструке иновације и побољшања у виду повећања комфора, брзине, доступности, економичности, па је као последица свих погодности које нуди човеку остао најкоришћенији вид превоза. Поред свих погодности које друмска превозна средства пружају човеку, коришћење моторних возила прати много негативних последица. Савремена превозна средства имају велику снагу, брзину, њихове конструкције су све сложеније. Последица развоја друмских превозних средстава су проблеми које они доносе са собом и који постају све комплекснији.

Велики број возила на путевима и саобраћајна загушења, допринели су да, поред све боље организације и брзог преноса информација у систему човек-возило-пут-околина, ипак долази до незгода у саобраћају. Последица је појава разних трошкова и губитака везаних за друмски саобраћај. Највећи проблеми се јављају у случају настанка саобраћајних незгода. Том приликом долази до велике материјалне штете, повреде, смрти и јављају се питања одговорности. Ове негативне особине моторизације су довеле до увођења система заштите у саобраћају.

Како би се омогућило функционисање саобраћаја са што мање последица и непогодности по самог корисника возила, јављају се организације, удружења - осигуравајућа друштва, која корисницима нуде погодности у случају настанка незгода у саобраћају у виду накнаде штете, а све на основу уговора о осигурању.

Улога осигуравајућег друштва и закључених уговора о осигурању је пребацивање трошкова са возила које је начинило штету и возила које је оштећено од стране наведеног на осигуравајућа друштва.

Степен оштећења и величина одштете коју осигуравајућа друштва исплаћују осигуранику утврђују се по посебно утврђеној методологији.

Методологија за процену штете на моторним возилима мора бити унапред прецизно одређена због јасног дефинисања правила игре у којој су заинтересоване стране осигуравајуће друштво и осигураник.

Осигуравајуће друштво, као профитна организација, има за циљ да минимизира износ накнаде за насталу штету на моторном возилу. Са друге стране, осигураник има интерес да му се у потпуности надокнади настала материјална штета.

У поступку процене настале штете на моторним возилима мора се водити рачуна о заштити интереса обе заинтересоване стране.

Предмет рада је поступак процене штете на моторним возилима, са посебним освртом на законску регулативу, нашу праксу и недостатак постојећих поступака.

Циљеви рада су усавршавање поступка процене штете и поједностављење пријављивања настале штете.

1. ЗАКОНСКА РЕГУЛАТИВА

Законска регулатива каја се бави овом проблематиком код нас је: Закон о обавезном осигурању у саобраћају. Осигуравајућа друштва имају своје интерне прописе (услове) којим се прописује под којим се условима врши осигурање, односно врши надокнада штете. Ови прописи (услови) морају бити усклађени са законом о обавезном осигурању у саобраћају. Свака осигуравајућа кућа доноси прописе који њој највише одговарају, али који истовремено морају да задовоље и осигураника. Међутим скоро све осигуравајуће куће код нас своје интерне прописе ускладили су са земљама у окружењу, тако да су ови прописи слични па чак у неким земљама исти, иако постоји разлика у деловима прописа код неких земаља која је незнатна.

1.1. Закон о обавезном осигурању у саобраћају

Овај део односи се на закон о обавезном осигурању у саобраћају којим је између осталог регулисана и процена штете на моторним возилима. Приказани су само неки делови из овог закона који се односе на процену штете. Овим законом уређује се обавезно осигурање у саобраћају, оснива Гарантни фонд (у даљем тексту ГФ). ГФ има својство правног лица и уписује се у регистар.

Послови које обавља ГФ:

- 1) прима одштетне захтеве и врши њихову процену и ликвидацију
- 2) исплаћује накнаду штете.

Обраду одштетних захтева и исплату накнаде штете ГФ може уговором поверити друштву за осигурање.

Средства ГФ за покривање трошкова пословања тог фонда уплаћују власници превозних средстава за које постоји обавеза осигурања.

Средства ГФ користе се за исплату осигуране суме или за накнаду штете оштећеним лицима и то:

- ✓ проузроковане употребом моторног возила, ваздухоплова, пловног објекта или другог превозног средства за које није био закључен уговор о обавезном осигурању
- ✓ због смрти, повреде тела или нарушавања здравља, проузроковане употребом непознатог моторног возила, ваздухоплова, пловног објекта или другог превозног средства.

Ако ГФ не одговори на захтев за накнаду штете у року од 30 дана од дана пријема захтева са потребном документацијом, оштећено лице може поднети тужбу против ГФ. [1]

1.1.1. Захтев за накнаду штете

Потраживање по основу уговора о осигурању од аутоодговорности оштећено лице остварује подношењем одштетног захтева друштву за осигурање. Ако друштво не одговори у року од 90 дана од дана пријема захтева оштећено лице може поднети тужбу суду.

1.1.2. Одлучивање о праву на накнаду штете

Уколико поднети одштетни захтев није потпун, друштво за осигурање је дужно да се у року од осам дана од дана пријема захтева писмено обрати подносиоцу захтева и затражи комплетирање документације.

Друштво за осигурање је дужно да, у року од 90 дана од дана пријема одштетног захтева са потпуном документацијом, одлучи о основу и висини накнаде штете, са спецификацијом и о томе обавести оштећено лице.

У случају када коначна висина накнаде штете није могла бити утврђена, друштво за осигурање је дужно да оштећеном лицу понуди исплату неспорног дела своје обавезе на име предујма.

1.1.3. Рок за исплату накнаде штете

Друштво за осигурање је дужно да у року од 14 дана од дана закључења уговора о вансудском поравнању исплати накнаду штете у целости, уколико поравнањем није другачије уговорено.

За штете у вредности до 1000 евра осигуравајућа друштва ће морати да обраде и исплате најкасније до 8 дана.

1.1.4. Обавеза оштећеног лица приликом подношења захтева за накнаду штете

Захтев за накнаду штете подноси оштећено лице ГФ. Оштећено лице је дужно да приложи и одговарајући доказ да је штету проузроковало неосигурано возило, непознато возило, односно возило које је осигурано код друштава за осигурање над којим је покренут стечајни поступак. [1]

1.1.5. Исплата осигуране суме, односно накнада штете када није закључен уговор о обавезном осигурању

Штета проузрокована употребом моторног возила, пловног објекта или другог превозног средства чији власник није закључио уговор о обавезном осигурању, а био је дужан да се осигура, надокнађује се у истом обиму и према истим условима као да је, на дан настанка штетног догађаја, био закључен уговор о обавезном осигурању.

1.1.6. Исплата осигуране суме, односно накнада штете лицу које није домаћи држављанин

Лице које није домаћи држављанин, а коме је на територији Републике употребом моторног возила, пловног објекта или другог превозног средства проузрокована штета, има право, по принципу реципроцитета, на исплату осигуране суме, односно право на накнаду штете.

1.1.7. Накнада штете од неосигураног моторног возила иностране регистрације

Штета која је проузрокована употребом моторног возила иностране регистрације, чији се власник није осигурао од аутоодговорности, накнађује се из ГФ.

1.1.8. Накнада штете проузроковане у иностранству

Друштво за осигурање које је власнику моторног возила издало међународну исправу о постојању осигурања од аутоодговорности дужно је да оштећеном лицу накнади штету која је употребом тог возила проузрокована у иностранству, до висине одређене прописима о осигурању од аутоодговорности државе у којој је штета настала.

1.1.9. Лица која немају право на накнаду штете

Право на накнаду штете, по основу осигурања од аутоодговорности, нема :

- 1) власник моторног возила чијом му је употребом причињена штета, односно овлашћени држалац моторног возила који је одговоран за штету;
- 2) возач моторног возила чијом му је употребом причињена штета, а који је одговоран за штету;
- 3) лице које је учествовало у противправном одузимању моторног возила чиом је употребом проузрокована штета, без обзира да ли је управљао возилом у моменту настанка штете;
- 4) лице које је штету претрпело:

- употребом моторног возила за време званично одобрених ауто-мото и картинг такмичења и делова тих такмичења на затвореним стазама, на којима је циљ постизање максималне брзине, као и на пробама (тренингу) за та такмичења
- услед дејства нуклеарне енергије током превоза нуклеарног материјала
- услед војних операција, војних маневара, побуна или терористичких акција, ако постоји узрочна веза између тих дејстава и настале штете. [1]

Детаљан приказ овог закона налази се у прилогу А.

1.2. Прописи (услови)

Овде су узети неки делови прописа који се односе на процену штете. Прописи које доносе осигуравајуће куће разликују се између себе у неким својим деловима. Приказани су неки прописи који се односе на процену штете на моторним возилима Компаније Таково осигурање.

1.2.1. Утврђивање процене штете

По пријему пријаве о насталом осигураном случају и стварању потребних услова осигуравач је дужан да најкасније у року од 3 дана приступи утврђивању и процени штете. У супротном осигураник може, ако осигуравач то не учини у наведеном року, почети са проценом и отклањањем штете под условом да претходно обезбеди доказе у погледу настанка осигураног случаја и обима штете.

Уколико осигураник није задовољан проценом висине штете може уложити приговор осигуравачу који је дужан да исти реши у року од 5 дана у првостепеном и 30 дана у другостепеном поступку.

1.2.2. Начин утврђивања висине штете и обрачун висине накнаде

Висина штете на возилу утврђује се у зависности да ли је возило делимично оштећено или потпуно уништено. Ако је осигурање закључено са учешћем у штети, осигураник у свакој штети учествује приликом њене ликвидације на предвиђен начин. Уколико се ради о нестанку или потпуном уништењу осигураног возила или је оправка већа од вредности возила умањена за вредност остатка уговорене суме осигурања (економски тотална штета) обрачун висине штете се сачињава према вредности возила умањен за остатак, а највише до уговорене суме осигурања.

Под вредношћу возила подразумева се набавна цена моторног возила утврђена у каталогу актуелних цена моторних возила компаније односно каталогу цена АМСС. За возила која нису обухваћена ценовником компаније вредност возила се одређује према годинама старости и погонском учинку из јединствених критеријума за процену штете на моторним возилима.

Цена возила из каталога актуелних цена садржи фабричку цену возила увећану за трошкове царине, ПДВ-а, транспортних и других уобичајених трошкова. Вредност специјалних и нестандартних возила одређује се као збир набавне цене основног возила, надградње и опреме уз спецификацију која чини саставни део уговора о осигурању. Вредност осталих осигураних ствари утврђује се на основу набавне цене тих ствари кориговане за амортизацију, понуду и тражњу. Уколико се остварио ризик крађе возила, а возило се не пронађе у року од 30 дана, обрачун и исплата штете се врши као да је возило уништено.

Пре исплате накнаде, осигураник је дужан да преда осигуравачу: саобраћајну дозволу, кључеве које испоручује произвођач возила и полису осигурања, као и оверено овлашћење о праву располагања осигуравача са пронађеним возилом.

Исплатом накнаде штете по оствареном ризику крађе, уговор о осигурању престаје. Уколико наступи делимична штета на возилу, исто се утврђује и обрачунава висина трошкова рада, вредност резервних делова и другог потрошног материјала потребног за уклањање штете и не може прећи осигурану суму по једном штетном догађају, умањену за уговорено учешће у штети. Код утврђивања висине и обрачуна штете искључено је правило пропорције.

Обрачун штете се може сачинити на основу рачуна о извршеној поправци и купљеним деловима или по споразуму - погодби уз закључивање уговора о вансудском поравнању.

Осигуравач задржава право упућивања осигураника у овлашћену сервисну радионицу да изврши поправку возила. Код замене због оштећења или уништења гума, акумulatorа и цираде одбија се пад вредности амортизације. Спашени делови уништеног или оштећеног возила остају осигуранику уколико се другачије не договори.

Код мањих оштећења на стаклима и деловима од пластике на моторним возилима врши се њихова оправка по поступку за који постоји атест и тада осигураник не учествује у штети, а код већих оштећења врши се замена по технологији произвођача возила. Код осигурања пртљага у аутобусима, обрачун накнаде извршиће се у сразмери између броја регистрованих места и броја путника који су били у аутобусу.

1.2.3. Поступак са спашеним деловима

1. Ако осигураник сазна на било који начин где се налазе ствари дужан је да предузме све потребне мере ради њиховог враћања као и да предузетим мерама и њиховим резултатима без одлагања обавести осигуравача.
2. Осигураник се може споразумети са осигуравачем да осигуравач преузме спашене делове возила или неке друге осигуране ствари и да њима слободно располаже. У том случају код обрачуна штете не одбија се вредност суштинских делова осигураних ствари.
3. Осигураник и осигуравач могу се споразумети да се спашени делови возила или неке друге ствари изложе јавној продаји или да се на други начин изврши продаја ствари. Цена постигнута продајом умањена за трошкове продаје, сматра се вредношћу спашених делова.
4. Возило осигураника које се пронађе после истека рока од 30 дана од оствареног ризика крађе, осигураник може преузети од осигуравача у нађеном стању, уколико врати осигуравачу исплаћену накнаду у износу који се утврђује по методологији за обрачун и накнаду тоталне штете, обрачуном вредности возила (по каталогу) на дан преузимања. Обрачун вредности нађеног возила обухвата сва настала оштећења па осигураник нема право накнаде за њихово отклањање.
5. Уколико је власник возила амбасада, дипломатско представништво или други власник возила са иностраном регистрацијом, а возило се пронађе по истеку рока од 30 дана, односно по плаћеној штети, власник је дужан да преузме возило у нађеном стању и врати накнаду. [2]

1.2.4. Накнада трошкова у вези са насталим осигураним случајем

Укупна накнада за трошкове штете која се исплаћује осигуранику у вези са насталим осигураним случајем, не може премашити вредност осигуране ствари односно уговорену суму осигурања.

Накнада за трошкове и штету која се исплаћује осигуранику, са циљем да се штета отклони или умањи, учињена по налогу осигуравача, исплаћује се у случајевима када висина трошкова заједно са висином накнаде на име штете на возилу премашује вредност возила односно суму осигурања.

Осигуравач није у обавези да надокнади:

- а) трошкове отклањања узрока штете
- б) трошкове извлачења возила које је склизнуло са пута, а није дошло до оштећења или уништења
- ц) трошкове гашења пожара уколико је услуга учињена бесплатно.

1.2.5. Исплата накнаде из осигурања

1. Када се догоди осигурани случај, осигуравач је дужан да исплати накнаду у року од 14 дана, рачунајући од дана када је осигуравач добио обавештење да се осигурани случај догодио. Ако је за утврђивање постојања осигуравачеве обавезе или њеног износа потребно

извесно време, овај рок почиње да тече од дана када је утврђено постојање његове обавезе и њен износ.

2. По истеку 14 дана од пријаве штете, уколико не буде утврђен износ обавезе, осигуравач је дужан да на захтев овлашћеног лица, исплати износ неспорног дела своје обавезе на име аконтације.

3. После наступања осигураног случаја, заложна права и остала права која су раније постојала на осигураној ствари имају за предмет дуговану накнаду, као у случају осигурања сопствене ствари тако и у случају осигурања туђих ствари због обавезе њиховог чувања и враћања, па осигурач не може да исплати надокнаду осигуранику без сагласности носиоца тих права.

2. ПОСТУПАК ПРИЈАВЕ ШТЕТЕ

2.1 Пријем пријаве штете - одштетног захтева

Пријава штете се врши подношењем попуњеног обрасца за одређену врсту осигурања, поднеском у виду закона за накнаду штете, телексом, телеграмом и телефоном. Пријава - захтева поднета телексом, телефоном и телеграмом, која садржи минимум података мора се евидентирати кроз посебну књигу штета и мора се писмено потврдити у року од три дана.

У поступак ће се узети оне пријаве, односно захтеви који садрже следеће податке:

- име, презиме и адреса осигураника или власника и возача оштећеног возила или трећег лица (оштећеног)
- регистарски број оштећеног возила, као и возила којем је причињена штета
- место, датум и време настанка штете
- врста штете и опис настанка штетног догађаја
- податак да ли је вршен увиђај надлежног органа (Суда, СУП- а).

Ако недостаје неки од предходно наведених података, радник задужен за пријем пријаве подучиће подносиоца захтева на лицу места, односно путем препорученог писма како да отклони уочени недостатак. Приликом пријема пријаве штете - одштетног захтева, радник врши проверу постојања полисе осигурања и уколико осигураник са њом располаже својим потписом потврђује постојање доказа о осигурању, наводећи при томе број полисе и када она истиче.

2.2 Евидентирање пријаве штете - одштетног захтева

Примљени захтев за накнаду штете евидентира се у књизи штета по врстама осигурања, врсти штета, услуга и др. Посебно се евидентира штета - одштетни захтев који се односи на обавезу друге пословне јединице или другог осигураваача (услужна штета), а у пословној јединици међународне карте посебно се евидентирају штете које се односе на обавезу иностраних осигураваача и услуге. Након примљеног обавештења о заведеној штети пословна јединица је обавезна да уз повратну информацију у року од осам дана достави тражене податке уз број заведене штете.

2.3 Потврда о пријему пријаве штете - одштетног захтева

По пријему и евидентирању пријаве штете - одштетног захтева, са приложеном документацијом, радник за пријем захтева издаје осигуранику - оштећенику потврду о пријему.

Уколико у пословној јединици постоји већи број места за пријем одштетног захтева, иста је дужна да изврши распоред бројева према месту пријема, тако да се може утврдити место пријема захтева.

Ако је реч о службеној штети, односно о штети по којој је обавеза за накнаду друге пословне јединице или другог осигураваача, радник ће о потврди о пријему то констатовати на начин што ће ставити испред броја штете знак „Усл.“. Потврда о пријему пријаве штете

истовремено представља налог за процену штете. Ако стручни радник који врши пријем пријаве штете у исти мах није овлашћен да врши процену штете, дужан је да у потврду о пријему пријаве штете, односно налогу за процену упише радње које треба да изврши проценитељ (нпр. упоређење возила, утврђивање узрока оштећења на основу трагова на возилу и др.).

Када се ради о услужној процени штете изван осигуравајућег односа, односно на захтев странке, радник ће евидентирати захтев у посебној књизи услужних процена штета и обавестити подносиоца захтева о начину одговарајућег износа на име накнаде за обављену услугу.

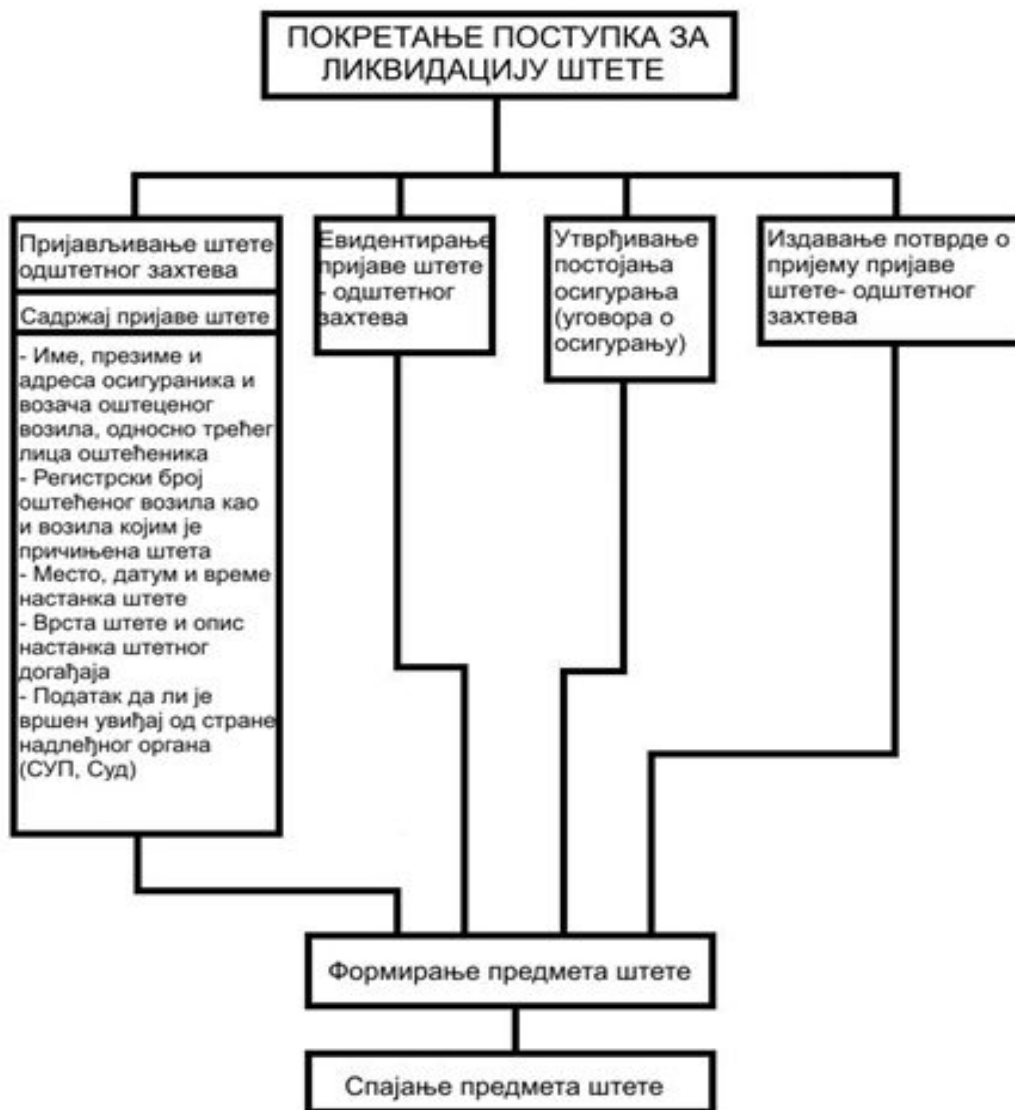
2.4 Утврђивање постојања осигурања од ауто - одговорности

Код захтева за накнаду штете из основа ауто-одговорности, пословна јединица је дужна да утврди постојање осигурања, без обзира на то да ли се ради о њеној обавези или обавези другог осигуравајућег друштва. Постојање осигурања утврђује се писано, путем докумената. Радници који раде на архивирању, уколико утврде да постоји осигурање, без одлагања издају потврду о томе.

Ако се утврди да не постоји осигурање у тој пословној јединици, иста је дужна да изврши проверу постојања истог у СУП-у, и да о томе обавести пословну јединицу у којој се води поступак за накнаду штете, најкасније у року од осам дана. Утврђивање постојања осигурања код другог осигуравача приликом ликвидације штете за рачун тог осигуравача, извршиће се у смислу споразума о процени и ликвидацији штете по основу осигурања моторних возила (ауто-каска и ауто-одговорности) и издавањем зелене карте.

2.5 Формирање предмета штете

По евидентирању пријаве - одштетног захтева, радник пословне јединице врши увид у оригинал полисе осигурања и на корицама предмета штете уписује број полисе, када истиче, да ли су плаћене све рате и о ком виду каско осигурања је реч. Наведене констатације он оверава својим потписом. На оригиналу полисе обавезно уписује број штете и обавезно оверава потписом.



Слика 1: Приказ поступка за потраживање штете

2.6 Спајање предмета

Ако једно лице у истом штетном догађају претрпи имовинску и неимовинску штету, пријава штете - одштетни захтев, евидентираће се у књизи штета као јединствени захтев.

Када се формира више предмета штета по одштетном захтеву једног истог лица (које је ове штете претрпело у истом штетном догађају) предмети штета ће се спојити ради економичнијег спровођења ликвидације.

Спајање предмета извршиће се на начин што ће се сви касније пријављени предмети спојити са предметом штете која је прва пријављена.

Када се у једном поднеску појављују одштетни захтеви више лица за накнаду штете услед смрти њиховог блиског сродника, сваки захтев се евидентира посебно, а спроводи се јединствен поступак.

Уколико је у једном штетном догађају више лица претрпело штету, свака штета евидентира се посебно, тако да носи исти број са подбројевима (нпр. 1265/79/1, 1265/79/2, итд.) или у складу са програмским решењем ЕОП (електронска обрада података).

На слици 1. дат је приказ поступка за потраживање штете.

3. МЕТОДОЛОГИЈА ПРОЦЕНЕ ШТЕТЕ НА МОТОРНИМ ВОЗИЛИМА

Методологија за процену штете на моторним возилима мора бити унапред прецизно одређена због јасног дефинисања правила игре у којој су заинтересоване стране осигуравајуће друштво и осигураник.

У највећем броју последице саобраћајних незгода проузрокују специфичне хаварије и различита оштећења која од проценитеља захтева студиозни прилаз. Да би се штета на возилу ефикасно проценила и возило ефикасно поправило неопходно је добро познавање градње и карактеристика оштећеног возила, технологије поправке возила уз примену савремене опреме за поправку и контролу поправљеног возила и познавање могућих деформитета (видљиви, скривени) који могу наступити као последица карактеристичних удара. Ово су неопходни предуслови да на основу видљивих оштећења и технолошких и економских ограничења проценитељ објективно опредељује поправку и замену неког дела или склопа. Разврставање у одређени степен зависи од оштећене површине, дубине облика деформација и приступачности за рад.

У циљу указивања на проблематику процене штете, цео процес, односно методологија процене штете, почев од евиденције регистрованих возила у СУП-у, закључивању уговора о осигурању па до настанка штетног догађаја и ликвидатуре штете представљен је помоћу алгоритма приказаног на слици. 2.

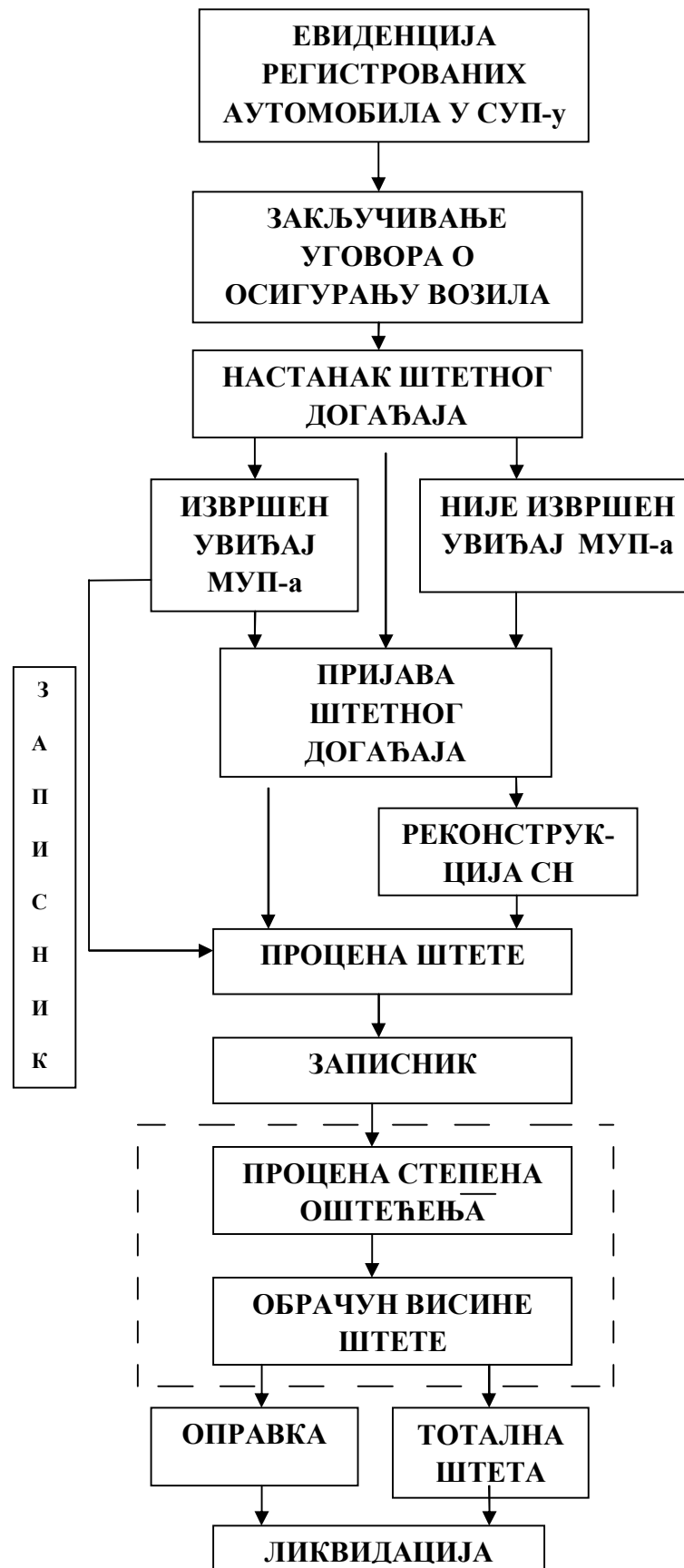
3.1. Процена штета

Имамо три врсте процене штета:

- 1) процена штета по обавези ГФ
- 2) процена штета са елементом иностраности
- 3) процена услужних штета.

3.1.1. Процена штете по обавези ГФ

Процена штета које су обавеза ГФ обухвата: штете по основу ауто-одговорности (АО), ауто-каско (АК) и пружања правне помоћи и врши се искључиво после добијања писменог налога. Проценитељ добија налог за процену директно од овлашћеног запосленог за пријем и евидентирање одштетног захтева или од руководиоца функције процене и ликвидације штете.



Слика 2. Алгоритам методологије процене штете

Налог за процену штете налази се на доњем делу обрасца. У налог за процену штете уписује се број и датум пријаве штете, као и радње које треба да обави проценитељ. Уколико је штета већег обима, штету процењује комисија.

Тамо где се унапред не зна да је штета већег обима, изласком на снимање и процену штете проценитељ је дужан да у случају потребе тражи формирање комисије за процену штете.

Након пријема налога за процену, проценитељ проучава документа из формираног предмета штете (пријаву штете или захтев за накнаду штете, записник МУП-а, изјаве и сл.), затим приступа прегледу возила. Преглед возила врши се одмах ако је возило присутно на месту процене, односно у року од три дана за возила која се налазе на терену.

Пре започетог прегледа оштећења на возилу, проценитељ је у обавези да изврши идентификацију возила прегледом броја шасије и мотора. Проценитељ је дужан да на основу добијеног Налога за процену штете прегледа возило и:

- утврди узрок оштећења
- утврди обим оштећења са прописивањем технологије поправке
- документује оштећење (фотографише возило) и
- утврди висину штете.

Утврђено стање обима и висине штете уноси се у следећа документа:

- записник о оштећењу возила
- допунски записник
- обрачун висине штете и
- обрачун умањене вредности возила.

Потребна наведена документација из претходног наведеног мора бити израђена најкасније у року од три дана, после прегледа возила и снимања оштећења. Попис оштећења и фотографисање возила врши се према јединственим критеријумима.

Фотографије оштећеног возила проценитељ је дужан да овери. Проценитељ предаје руководиоцу функције процене и ликвидације или директно овлашћеном запосленом - ликвидатору по један примерак документа (фотографије оштећеног возила, рачуне о поправци и сл. на даљи поступак).

3.1.2. Процена штета са елементом иностраности

Штете са елементом иностраности обухватају штете по основу ЗК и иностраних каско регреса. Процену ових штета врши Сектор за послове међународне карте осигурања (у даљем тексту: Сектор за послове МКО), по захтеву оштећеног или ГФ по налогу Сектора за послове МКО и захтева оштећеног. Записник попуњен у ГФ доставља се у Сектор за послове МКО поштом или посредством оштећеног.

За возила са иностраном регистрацијом, код обрачуна висине поправке и тоталне штете, примењују се инострани каталози и ценовници возила и делова, као и цена радне снаге према земљи регистрације, односно места пребивалишта власника возила.

Амортизација код оштећених возила иностране регистрације одређује се према стопама амортизације које важе у земљи набавке или у земљи где је возило пуштено у промет,

односно на бази званичне евиденције земље регистрације возила (каталози цене половних возила).

Вредност остатака возила иностране регистрације или нецарињеног возила одређује се на бази тржишне вредности остатака у земљи регистрације односно у земљи набавке.

Остатке хаварисаног возила стране регистрације треба понудити власнику, водећи рачуна о тржишној вредности таквог возила у земљи где је регистровано као и о транспортним трошковима до места његовог пребивалишта.

Ако власник не прихвати остатке возила, штета се може проценити тек када власник донесе потврду о предаји возила најближој царинарници, односно организацији овлашћеној за пријем и продају ових возила - у том случају износ одштете не треба умањити за вредност остатака возила, односно вредност остатка је нула.

3.1.3. Процена услужних штета

Услужна процена штета у ГФ обавља се за:

1. друге ГФ
2. друге осигураваче
3. појединце и
4. гарантни фонд.

Ако постоји доказ да се ради о обавези Компаније, односно друге ГФ, процена се обавља без накнаде.

Услужна процена за друге осигураваче и појединце наплаћује се према важећем ценовнику услуга за процену и ликвидацију штета у осигурању моторних возила, изузев када постоји уговор са одређеним осигуравачима о обављању ових послова.

Ако појединац - власник оштећеног возила, жели да за његов рачун Компанија процени обим и висину штете, мора да поднесе писани захтев на обрасцу "Захтев за услужну процену".

Овај образац израђује сам ГФ према узорку из прилога. Образац попуњава власник - оштећеник у једном примерку и уручује га овлашћеном запосленом. Овлашћени запослени евидентира захтев у Књигу евиденције услужне процене штета по хронолошком редоследу, а у захтев уписује редни број под којим је захтев евидентиран у Књизи. Књига евиденције услужних процена штета води се за сваку годину посебно почев од броја 1.

У књигу евиденције уписују се следећи подаци:

- редни број захтева
- име и презиме - назив власника оштећеног возила,
- регистарски број
- марка и тип возила
- датум подношења захтева
- износ накнаде за услугу
- потпис проценитеља, односно примедба.

Пре снимања и процене штете, проценитељ визуелно прегледа возило од чега зависи висина износа, односно цена за услужну процену штете. Износ се утврђује на основу Ценовника услуга за процену и ликвидацију штета у осигурању моторних возила.

Када оштећеник уплати одређени износ и уручи признаницу о уплати, проценитељ приступа снимању и процени штете. Процена услужних штета, обрачун и провера рентабилности поправке, врши се у Сектору за послове МКО, а обрачун висине штете и проверу рентабилности поправке врши носилац обавезе, изузев штета ГФ код којих се и овај посао обавља у ГФ где се врши снимање штете.

Све услужне штете се обавезно фотографишу и оверене фотографије су саставни део документације.

Документација о процени услужних штета доставља се:

- Гарантном фонду и по уговореној сарадњи директно носиоцу обавезе
- За остале, носиоцима обавезе или подносиоцима захтева.

Код проценитеља остаје копија Записника и признанице и то одлаже у приручну архиву. Овлашћени запослени који евидентира захтеве у Књигу евиденције услужних процена штета, обавезан је да задњег дана у недељи сачини извештај о приходима од услужне процене и преда рачуноводствено-финансијској функцији.

3.2. Утврђивање штете на оштећеним возилима

Када оштећеник пријави штету осигурању, издаје му се потврда о пријављеној штети, следеће што осигурање ради је издавање налога проценитељу за процену штете. Пошто се добије налог за процену штете, проценитељ прегледа возило, пописује оштећења, делове за замену, поправку, подешавање, врши фотографисање возила према предвиђеним критеријумима, прави записник о оштећењима са нормираним потребним радним временом за оправку као и просечној цени једног норма сата.

3.2.1. Записник о оштећењу возила

Сачињавање записника о оштећењу возила треба да се одвија овим редоследом:

Идентификација података о возилу из пријаве штете и саобраћајне књижице. Нарочито треба обратити пажњу на врсту, марку и тип возила, карактеристике мотора (kW, cm³), број шасије, број врата, седишта, носивост, врсту боје, годину производње, датум прве регистрације, број пређених километара (km) или мото часова (мч) и то прочитано и процењено стање, односно поузданост прочитаних показатеља, додатну опрему (клима уређај, покретни кров, аутоматски мењач, наплатци од лаког метала, радио-апарат, аеродинамични спојлери итд.).

Визуелним прегледом проценитељ треба да оцени опште стање и очуваност возила; стање каросерије, механике, лака, тапацирунга, гума и др, што уноси у записник о оштећењу возила. Утврђивање узрока штете из пријаве са констатацијом да ли су оштећења на возилу могућа из наведене незгоде. Уколико се оцени да оштећења из наведене незгоде нису могућа, предлаже се реконструкција штетног догађаја, односно вештачење.

Записник мора да обухвати сва видљива оштећења делова и склопова возила са описом оштећења, као и то да ли је возило у возном стању или није. Оштећени делови, који су због

одређеног степена оштећења предвиђени за замену или за поправку, треба писати у одвојеним колонама. [2]

У записник се уноси потребно време за поправку оштећеног возила, нормирано према важећем нормативу за поправку хаварисаних возила, а такође се уноси и договорена цена за поправку у сервису и за погодбу. Уколико за предметно возило не постоји норматив за поправку, онда се нормирање врши према сличном возилу и искуству, а у договору са овлашћеним сервисом (извођачем поправке).

У записнику треба нагласити које склопове и делове возила треба у току поправке детаљно прегледати (контролисати), јер се оштећења на њима нису могла видети, па због тога ни утврдити. У случајевима када се врши накнадна исправка или допуна основног записника исто се мора оверити потписом, печатом и датумом. У случајевима када се ради о оштећењу акумулатора, гума, уређаја за течни гас (УТГ), покроба (цираде), радиоапарата, у записник се уноси, поред тачног назива произвођача и карактеристика и проценат одбитка ново за старо.

Ако се ради о оштећењу возила већег обима, где постоји питање економске оправданости поправке, у записник се обавезно уноси клаузула - испитати оправданост поправке. Одлуку да ли ће се возило поправљати или не, донеће организација за осигурање која је у обавези да надокнади насталу штету, односно обрађивач штете.

Записник о оштећењу возила се саставља у најмање три примерка (за предмет, за радионицу и за власника) на предвиђеном обрасцу, по правилу у сарадњи (присуство) са оштећеником или са представником оштећеника.

Од сачињена три примерка записника о оштећењу возила, један примерак (за предмет) се прикључи пријави и одлаже се у предмет штета, а два примерка (за радионицу и за власника) се предају оштећеном. Код услужне процене сва три примерка записника се предају оштећеном.

Једним записником могу да буду обухваћена само оштећења која су настала у једном штетном догађају. Ако на возилу постоје оштећења из неког другог штетног догађаја, онда их треба одвојено навести и ставити напомену РАНИЈА ОШТЕЋЕЊА.

Записник о оштећењу возила треба да буде оверен потписом или печатом овлашћеног лица које је саставило записник, као и потписом оштећеног или његовог пуномоћника, а за услужне штете оверен и печатом.

3.2.2. Фотографисање оштећеног возила

У време пријаве штете и једини траг саобраћајне незгоде који је, готово доступан осигурању је оштећено возило, те је неопходно да осигурање изврши квалитетну обраду тог трага, где ће поред описног обавезно користити и фотографски метод.

Да би се обезбедила веродостојност и квалитетно фиксирање изгледа оштећења, неопходно је значајне наводе из записника поткрепити фотографијама. Оштећено возило се фотографише дигиталним фотоапаратом и то тако да јасно буду уочљива:

- сва оштећења
- регистарски број возила
- километар сат и
- број шасије.



Слика 3: Приказ оштећења на возилу [4]

Уколико неки од горе побројаних сегмената није могуће фотографисати, списима се мора приложити потписано и оверено образложење. Лице које врши фотографисање је дужно да на лицу места провери квалитет фотографија и да евентуално обави допунско фотографисање.

Потребан број фотографија се утврђује на основу оштећења, тако да сва оштећења буду јасно видљива, а списима штете се прилаже оверени и потписани лист на коме је назначено колико фотографија припада појединачном предмету штете и на ком рачунару и фолдеру се налазе фотографије. Све фотографије се штампају на ласерским штампачима (црно-белим или у боји) и прилажу предмету штете.

Одштампане фотографије треба оверити са назначеним регистарским бројем возила, презименом и именом власника, бројем и датумом штете и јединственим бројем фотографије у оквиру штете и приложити уз списак штете.

Фотографије са дигиталног фото - апарата се пребацују на посебан рачунар у посебном фолдеру под називом ФОТОГРАФИЈЕ. У оквиру фолдера ФОТОГРАФИЈЕ отвара се посебан фолдер за сваки предмет који је именован бројем штете.

Фотографија има велики значај код процеса накнаде штете, како код процеса утврђивања висине штете тако и код одређивања права на накнаду, јер у великом броју случајева саобраћајном вештаку саопштиће велику количину информација о начину настанка саобраћајне незгоде.

Фотографијом се документују и ранија оштећења на возилу, односно оштећења која не могу бити предмет штете, што се може видети на слици 4.



Слика 4: Ранија оштећења на возилу [4]

3.3. Опис оштећења

Код описа оштећења, при набрајању делова, уноси се назив дела са положајем на возилу, и начин поправке у зависности од степена оштећења и то:

- ✓ делови за замену
- ✓ делови за поправку (М, С, В)
- ✓ делови за контролу и подешавање.

3.3.1. Замена оштећених делова

Код оштећења, када не постоје техничке могућности за квалитетну и економску поправку, врши се замена делова или склопова возила.

Обавезно се врши: замена делова који утичу на сигурност и поузданост возила (нпр: системи управљања, вешања, кочења, уређаја за напајање горивом и сл). Замена делова или склопова може бити и делимична, на пример: код страница путничких возила, део браника и сл. Али овакви поступци морају бити у складу са упутствима произвођача.

Код оштећења стакла на возилима треба тачно дефинисати следеће: врста стакла; једнослојно - каљено – тонирано, лепљено на возилу као и друга својства која су важна за утврђивање висине стварне штете. Свако оштећено стакло које није расуто а предвиђено је за замену треба означити у десном доњем углу ознаком 30.

3.3.2. Поправка оштећених делова

Оштећени делови се поправљају ако за то постоје могућности, с тим да се не ремети сигурност возила и ако је поправка економичнија од замене делова. Оштећења делова возила класификују се према следећем:

- ✓ Под малим оштећењима (М) делова возила сматрају се оштећења на спољним површинама, без већих деформација, са благим продирањем према унутрашњости

возила, без оштећења виталних делова каросерије (кабине), погонских делова и слично. Оштећења делова су на приступачним местима и лако се могу поправити, са малим утрошком рада и материјала.

- ✓ Под средњим оштећењем (С) делова возила сматрају се оштећења која су више изражена, деформације су више наглашене. Средња оштећења изискују више рада и материјала за поправку или се налазе на тешко доступним местима.
- ✓ Под великим оштећењем (В) делова возила подразумевају се таква оштећења код којих су спољне површине нагужване или деформације јаче изражене, или се налазе на изразито тешко доступним местима.

3.3.3. Фарбање - лакирање оштећених површина

Репаратура боје на хаварисаним возилима врши се на оштећеним деловима у случајевима када је боја макар и делимично оштећена (разорена) или је при поправци морало доћи до оштећења. Величина површине која се мора бојити је граница тог дела или површине до оштрих ивица оштећеног дела.

Комплетно бојење возила врши се у оним случајевима када су оштећене површине које треба фарбати више од 70% од укупне површине возила. На додатно обухваћеним површинама признају се само фарбарски радови и фарбарски материјал. Код оштећених површина где је извршена фабричка или накнадна антикорозивна заштита, заштићују се само оштећена места до оштрих ивица површина, као и шупљине са одговарајућим средствима заштите.

3.3.4. Контрола оштећених делова - склопова

Ако постоји сумња да је дошло до оштећења или поремећаја одређених делова или склопова возила, потребно је предвидети контролу њихове исправности, а нарочито:

- ✓ геометрију точкова - са обавезним давањем времена за контролу са подешавањем
- ✓ геометрију реперних (мерних) тачака каросерије, шасије, кабине и сл., уз давање времена за операцију контроле са подешавањем на контролнику (габаритном столу)
- ✓ код хладњака, резервоара за гориво, уређаја за течни гас или сл., уз испитивање - контролу пропусности под притиском
- ✓ контролу система за управљање.

3.3.5. Допунски записник о оштећењу возила

За сва накнадно утврђена оштећења, која се утврђују током поправке, неопходно је сачињавање допунског записника. Допунски записник се ради најмање у два примерка, на одређеном обрасцу и у сарадњи са извођачем радова. Два примерка се дају извођачу радова, с тим да се тражи од радионице да један примерак приложи уз рачун поправке. У случајевима када се врши накнадна исправка допунског записника, исти се мора оверити потписом, печатом и датумом.

У допунски записник уноси се датум сачињавања основног записника, а у основни записник (примерак за радионицу) уноси се хронолошки, редни број допунског записника, датум састављања и потпис проценитеља.

3.3.6. Реконструкција штетног догађаја

Уколико се у фази процене или ликвидације, из било ког разлога, укаже потреба о утврђивању узрочне везе између штетног догађаја и насталих оштећења, приступа се

реконструкцији штете, која обухвата упоређивање оштећења на возилима, скицирање, фотографисање, мерења, по могућности на лицу места. Све утврђене чињенице, као и конкретан став, уноси се у посебан извештај.

Када је из било ког разлога оштећеник – осигураник прво поправио возило па тек онда пријавио штетни догађај, након утврђивања основа за накнаду штете треба извршити реконструкцију обима оштећења на бази расположиве документације (записник МУП- а, изјава штетника, рачун о извршеној поправци, изјаве сведока, преглед возила и слично).

На бази реконструкције штетног догађаја и обима оштећења у оправданим случајевима, сачини се записник у коме се утврђују обим и степен могућих оштећења возила.

3.3.7. Приговор на записник о оштећењу возила

Уколико се оштећеник не сложи са сачињеним записником о оштећењу возила или са обрачуном висине штете, треба га упутити да састави писмени приговор најкасније у року од 8 дана након сачињавања записника, односно обрачуна.

3.4. Утврђивање висине штете на возилима

Утврђивање обима штета на возилу се врши на бази записника о оштећењу возила, допунског записника о оштећењу возила, вештачења као и других доказних материјала из којих се може утврдити обим оштећења из предметног удеса, а висину је могуће утврдити и по:

- ✓ рачуну о извршеној поправци и
- ✓ погодби - поравнању.

За утврђивање коначне висине штете користе се и:

- ✓ метод одређивања умањене, односно увећане вредности
- ✓ метод утврђивања тоталне штете. [2]

3.4.1. Утврђивање висине штете по рачуну

Налог за поправку возила даје осигураник, односно оштећеник, а према овереном записнику о оштећењу возила.

Ако се на возилу налазе оштећења која нису последица пријављеног штетног догађаја, односно која нису утврђена у записнику и допунском записнику, а испостављени рачун обухвата комплетну поправку, неопходно је раздвајање свих трошкова у циљу признавања само оног дела штете који је обухваћен доказном документацијом. Рачун о извршеној поправци прегледа, оверава, овлашћени стручни радник за процену штете.

Рачун поправке се упоређује са записником и допунским записником, те се контролише идентичност предвиђеног и утрошеног материјала и број радних часова за поправку оштећеног возила. Уколико је утврђено да је утрошено више материјала или рада него што је предвиђено записником или допунским записником, вишак се не признаје. Међутим, уколико је по правилима струке оправдан већи утрошак материјала или рада, тада се исто признаје.

Код рачуна из приватног сектора, када су наведене цене делова по записнику, а није приложена фактура за утрошене делове и материјал, тада се цени да ли су наведене цене у границама важећих малопродајних цена и ако јесу, треба их признати, а у противном свести на важеће малопродајне цене са назнаком извора коришћених сведених цена.

Цена норма часа за поправку возила која се поправљају у радионицама осигураника, односно оштећеног, не може да буде већа од договорених цена у регистрованим ремонтним организацијама, изузев за поправку специјалних возила за које не постоје специјализоване ремонтне организације.

Уколико је део рачуна за делове у страним средствима плаћања, онда се признаје динарска против-вредност по средњем курсу, односно валуте на дан утврђивања односно ликвидације штете.

Царина и порез на промет на делове из претходног става се признају, уколико су плаћени. [2]

Инострани порез на промет се не признаје ако су делови набављени у иностранству, у земљи у којој се инострани држављани ослобађају пореза на промет (нпр. Аустрија и СР Немачка).

Ако су делови набављени путем комисионе или акционе продаје, висина рачуна се упоређује и признаје највише до висине продајне цене. Манипулативни трошкови, ситан и потрошни материјал, фарбарски материјал као и порез на рад признају се у складу са важећим прописима и нормативима.

Уколико је поправка извршена ван границе Србије, висина штете се одређује према страним рачунима у зависности од конкретних случајева и то ако је: штета настала ван границе Србије и потребна је нужна поправка да би се возило вратило сопственим погоном, тада се рачун нужне поправке признаје у целости и обрачунава се по средњем курсу валуте на дан утврђивања, односно ликвидације штете. За пример нужне поправке могу се навести случајеви лома ветробранског стакла, светлосно-сигналних уређаја, уређаја за управљање, кочење и сл.

3.4.2. Утврђивање висине штете по погодби

Утврђивање висине штете по погодби врши се на писмени захтев осигураника односно оштећеника на бази важећих цена делова рада, потрошног и лакирерског материјала. Калкулација висине штете врши се по правилу према предрачуну, који је издат од стране овлашћеног сервиса, односно трговине из којег се може видети појединачна вредност делова, односно број норма часова потребних за поправку и њихова јединична вредност, као и вредност фарбарског и ситног потрошног материјала. Уколико предрачун садржи само цену делова, остали елементи се узимају из записника о оштећењу и норматива.

У случајевима када оштећеник писменим путем тражи накнаду без презентирања рачуна или предрачуна поправке, предрачун поправке сачињава се на основу цена делова за замену, предвиђених записником, на бази цена из каталога домаћих или страних, или на бази упоређивања са ценама сличних делова сличних возила. Вредност делова зарачунава се без царине и манипулативних трошкова али са припадајућим порезом на промет. Уколико је по предрачуну у цени делова зарачуната царинска обавеза иста се искључује из обрачуна и тек на тако умањену основицу зарачунава се порез на промет. Вредност норма часа обрачунава се према вредности норма часа за погодбу.

Фарбарски и ситан потрошни материјал се признају према постигнутим договорима, а према важећим упутствима и нормативима. У случајевима накнаде штете по погодби, обавезно се склапа поравнање.

3.4.3. Умањена и увећана вредност возила

Након извршене поправке хаварисаног возила у погледу стања возила могу наступити три случаја:

- 1) да се поправком успостави стање које је било пре настанка штете
- 2) да настане умањена вредност због тога што није у потпуности успостављено стање пре удеса
- 3) да је извршеном поправком повећана вредност возила.

3.4.3.1. Умањена вредност возила

Код путничких аутомобила постоји умањена вредност, а надокнађује се у новцу и то искључиво код штете које се ликвидирају по основу осигурања аутоодговорности. Она се испољава у облику умањења техничке или тржишне вредности возила настале после извршене квалитетне и стручне поправке, а зависи од: марке, типа, старости, стања возила, степена оштећења, постојања ранијих оштећења и слично. Износ накнаде за умањену вредност код путничких аутомобила утврђује се на основу писменог захтева оштећеног, а на бази извршене поправке, односно предрачуна и погодбе.

Путнички аутомобили немају умањену вредност у случајевима када је оштећење настало само на ниже наведеним деловима:

- ✓ код замене делова каросерије који су везани раздвојивим везама, као што су: браник, врата, поклопац мотора, поклопац пртљажника идр., украсне лајсне, стакла, фарови, наплатци (фелне) и сл.,
- ✓ код замене основних склопова (каросерије, мотора, мењача и сл.) као и делова чијом изградњом и уградњом нису поремећени поједини склопови аутомобила (полуосовине, механизам, хладњак и сл.)
- ✓ када су уочљиви трагови ранијих поправки као и када је путнички аутомобил старији од 4 године
- ✓ умањена вредност возила се не признаје због лоше и неквалитетно извршене поправке, а за накнаду овако настале штете оштећеног треба упутити да накнаду тражи од ремонтне организације која је извршила поправку. [2]

Утврђивање умањене вредности код путничких аутомобила може се израчунати помоћу следећег израза:

$$U_v = \frac{V_v + U_{tp}}{100} * T$$

где је:

V_v – вредност возила у моменту оштећења

U_{tp} - укупни трошкови поправке

T – тржишни фактор.

Тржишни фактор Т, табела 1, се добија на основу старости возила и коефицијента R који се рачуна на следећи начин:

$$R = \frac{U_{tp}}{V_v} * 100 [\%]$$

Табела 1: Вредност тржишног фактора Т

Старост возила у месецима	R – процентуални однос трошкова поправке и вредности возила (%)					
	2 – 9	9 – 20	20 – 32	32 – 44	44 – 60	60 – 75
Од 0 – 6	1.70	2.00	2.30	2.50	2.85	3.25
од 6 – 12	1.30	1.50	1.80	2.05	2.30	2.70
од 12 – 24	0.85	1.00	1.30	1.60	1.90	2.20
од 24 – 36	0.60	0.70	0.95	1.20	1.50	1.80
од 36 – 48	0.25	0.30	0.60	0.85	1.15	1.40

3.4.3.2. Увећана вредност возила

Приликом поправке хаварисаног возила може доћи до увећања његове вредности у случајевима:

- ✓ ако се угради део или склоп са битно побољшаним техничким карактеристикама у односу на оштећени део или склоп (мотор са већом снагом, обртно постоље са већом отпорношћу на ударе, разне модификације и сл.). У таквим случајевима разлику у цени сноси осигураник – оштећеник
- ✓ ако је стање оштећеног дела такво, да је немогуће извршити поправку због дотрајалости (велики степен напада корозијом или сл.), а под нормалним условима би била могућа поправка, висина штете се у тим случајевима израчунава калкулативним путем и то у висини поправке у друштвеном сектору са потребним ситним потрошним и фарбарским материјалом. Ово се примењује само код старијих возила.
- ✓ ако се поправком смањују неопходни трошкови инвестиционог улагања, односно обезбеђује прописана техничка исправност возила што би било нужно извршити без обзира на настала оштећења
- ✓ код делимичних штета по осигурању од аутоодговорности, при замени оштећених делова, обрачунава се пад вредности делова.

Пад вредности се не обрачунава за делове од стакла и украсне делове и по правилу за делове возила чија старост није већа од 4 године.

При утврђивању пада вредности замењених делова код делимичних штета, у случају када је возило старије од 4 године, обрачунава се истрошеност делова од 0 до 50% у зависности од старости и степена истрошености у односу на нови део.

3.5. Обрачун тоталне штете

3.5.1. Утврђивање тоталне штете

Штета на возилу, где је поправка технички немогућа или економски неоправдана, односно где би трошкови поправке и евентуална умањена вредност били већи или једнаки стварној вредности возила умањеној за процену вредности остатака, ликвидира се као тотална штета.

Обрачун тоталне штете на возилу садржи:

- ✓ вредност поправке по процени, а на основу предрачуна или калкулације поправке, увећану за умањену вредност, ако постоји основ за њену надокнаду
- ✓ вредност предметног возила на дан обрачуна
- ✓ вредност остатака.

Напомена: Процентуална вредност каросерије (шкољке) у вредности новог аутомобила износи од 25% до 33%. Ова релација служи за израду калкулације штете када не постоји званична евиденција о цени нове каросерије.

3.5.2. Утврђивање вредности возила

Код утврђивања вредности возила узимају се у обзир следећи утицајни фактори:

- ✓ цена новог возила
- ✓ застарелост типа
- ✓ додатна опрема (ако није урачуната у цену новог возила)
- ✓ вредност возила према годинама старости
- ✓ опште стање
- ✓ начин експлоатације
- ✓ инвестициона улагања
- ✓ понуда и тражња, односно кретање цена на тржишту.

3.5.3. Цена новог возила

Цена новог возила домаће производње је важећа цена по званичном ценовнику произвођача, увећана за важеће порезе на промет, у зависности од тога колики и који порез на промет би осигураник платио, као и за трошкове транспорта.

Цена новог возила иностране производње је извозна цена произвођача или продајна цена са консигнације прерачуната по важећем курсу страних средстава плаћања, увећана за трошкове царине, пореза, транспорта и остале уобичајене трошкове.

Цена новог возила привремене, дипломатске, царинске регистрације за које није плаћена царина, као ни остали трошкови (порез на промет, транспорт итд.), је вредност новог возила у земљи набавке. [2]

3.5.4. Цена новог возила које се више не производи

Вредност новог возила које се више не производи утврђује се из каталога цена АМСС.

Ако се возила исте марке и типа не производе, а нема их у каталозима новонабавна цена возила утврђује се упоређењем са возилима која су имала приближно исту цену и сличне карактеристике када је његова производња престала, а да се та возила и даље производе. При утврђивању цене возила која се више не производе упоређивањем са ценама сличних возила, примењује се корекција због застарелости типа наведено у поглављу 3.5.5.

3.5.5. Застарелост типа возила

Ова корекција се уводи због опадања вредности за типове возила која нису више у производном програму или су пак на крају производње, тако да нови модели, у односу на

старе, поседују одређене иновације и побољшања у техничким карактеристикама. функционалности, економичности, експлоатацији и естетском изгледу.

У циљу утврђивања процентуалне величине корекције због застарелости предметног возила, неопходно је познавање техничких карактеристика једног и другог возила, као и времена престанка производње посматраног типа возила. [2]

3.5.6. Додатна опрема возила

Уколико је цена новог возила дата само за стандардну опрему возила одређеног произвођача, у зависности од конкретног случаја узима се (или се не узима) у обзир вредност серијске и вансеријске опреме, према исказаним ценама произвођача или ако то није посебно исказано, узима се процентуално повећање према ценама код сличних возила. [2]

Табела 2: Проценти корекције у зависности од застарелости типа возила

	Техничка одступања	Фактор корекције
НА КАРОСЕРИЈИ а) облик каросерије, кабине, товарног простора – унутрашња опрема	Спољни изглед, димензије, носивост, коефицијент отпора и друго. Седишта, инструмент табла, инструменти за сигнализацију, покретни кров, систем за климатизацију и проветравање, лежајеви и др.	до 6.5 %
б) Спољна опрема	Браник, украсни делови, штитници од удара, механизам за прање и брисање фарова, остаклење и др.	до 2%
ц) Лакирање, антикорозивна заштита	Стандардни лакови, једно или двобојни металик лакови, пластифициране површине, поцинковани или каталорезом заштићени лимови и др.	до 1.5 %
НА МОТОРУ И МЕЊАЧУ - техничке и радне карактеристике мотора и мењача - опрема на мотору и мењачу (електронско паљење, турбомотор, хидраулични мењач, ињекторско убризгавање и др.)		до 5%
НА ВОЗНОМ МЕХАНИЗМУ - начин вешања - управљачки механизам - систем за кочење - врста наплата и др.		до 2%
УКУПНО - за сваку годину од престанка производње по 1%		до 1%

3.5.7. Вредност возила према годинама старости и погонском учинку

У табеларном прегледу (табеле 3-12) дате су вредности по врстама возила и веку трајања при просечном интензитету експлоатације, као и корекције тих вредности због мањег или већег интензитета експлоатације.

Старост возила утврђује се из саобраћајне књижице и то од дана прве регистрације у земљи или у иностранству, па до дана настанка штете. Старост возила може се утврдити и из рачуна о куповини предметног возила. Старост возила се рачуна на године и месеце, с тим што се заокружује до 15 дана на доле, а преко 15 дана нагоре.

Уколико се старост возила, тј. месеци и дани не могу никако утврдити, старост возила се рачуна од 1. јула године у којој је возило произведено.

У случају да се година производње и датум прве регистрације разликују више од једне године, за израчунавање старости возила узима се година производње.

Доња граница вредности возила није лимитирана само по старости возила (Вв је 20% у предвиђеном веку трајања односно 10% изван тога), јер применом осталих фактора корекције вредност возила може да износи и мање од 10%.

Корекција за више/мање пређену километражу или за мото-час (мч) примењује се у назначеном износу само за целе бројеве који су добијени дељењем остварене разлике km или мч у конкретној табели за корекцију. km и мч примењује се само за старост возила предвиђеним табелама. За старија возила овај фактор се не узима у обзир.

3.5.7.1. Вредност путничких аутомобила

Предвиђени век трајања за ова возила је 10 година.

Вредност према годинама старости дата је у табели.3. Вредност према просечној пређеној километражи дата је у табели 4. [5]

Табела 3: Вредност возила према годинама старости

Старост возила (год.)	До 1000 cm^3 радне запремине мотора		Од 1000-1600 cm^3 радне запр. мотора		Преко 1600 cm^3 и сва возила са дизел мотором	
	Vv %	Km	Vv%	Km	Vv%	Km
1	84	12.000	82	15 000	80	18 000
2	72	24.000	69	30 000	66	36 000
3	62	36.000	59	45 000	56	54 000
4	54	48.000	51	60 000	48	72 000
5	46	60.000	43	75 000	41	90 000
6	40	72.000	36	90 000	35	108 000
7	34	84.000	30	105 000	30	126 000
8	29	96.000	26	120 000	26	144 000
9	24	108.000	23	135 000	23	162 000
10	20	120.000	20	150 000	20	180 000

За возила старија од предвиђеног века трајања вредност возила се умањује по 0,2% за сваки наредни месец, али највише до 10%. [5]

Km - Корекција (Уколико се може поуздано утврдити)

Табела 4: Вредност возила према просечној пређеној километражи

Корекција по основу пређених km			
Више/мање пређених km	± 4.000	± 5.000	± 6.000
Корекција (%)	± 1.0	± 1.0	± 1.0
Максимална корекција је:	± 10%		

3.5.7.2. Вредност теретних возила

Предвиђени век трајања ових возила је 8 година, а за старија возила вредност се умањује по 0,2% за сваки наредни месец, али највише до 10%.

Вредност теретних возила према годинама старости и просечно пређеној километражи може се видети у табели 5. [5]

Табела 5: Вредност теретних возила према годинама старости и просечно пређеној километражи

Старост возила (год.)	Возила носивости до 2,8t и комби возила		Возила носивости од 2,8-5t и фургани		Возила носивости од 5-7t и фургани		Возила носивости преко 7t и (фургани и тегљачи)	
	Vv %	Km	Vv %	Km	Vv %	Km	Vv %	Km
1	80	30 000	78	45 000	76	60 000	74	90 000
2	63	60 000	61	90 000	59	120 000	57	180 000
3	50	90 000	48	135 000	46	180 000	45	270 000
4	41	120 000	39	180 000	36	240 000	36	360 000
5	34	150 000	32	225 000	30	300 000	30	450 000
6	28	180 000	27	270 000	25	360 000	25	540 000
7	23	210 000	23	315 000	22	420 000	22	630 000
8	20	240 000	20	360 000	20	480 000	20	720 000
Корекција по основу пређених km								
Више/мање пређених km	± 10 000		± 15 000		± 20 000		± 30 000	
Корекција (%)	± 0.5		± 0.5		± 0.5		± 0.5	
Максимална корекција је:	± 5							

3.5.7.3. Вредност цистерни, хладњача, кипера, и дампера према годинама старости и просечно пређеној километражи

Предвиђени век трајања је 8 година, а за старија возила вредност се умањује по 0,2% за сваки наредни месец, али највише до 10%.

У табели 6 дата је вредност ових возила. [5]

Табела 6: Вредност цистерни, хладњача, кипера, и дампера према годинама старости и просечно пређеној километражи

Старост возила (год.)	Цистерне и хладњаче		Кипери		Дампери		
	Vv %	Km	Vv %	Km	Vv %	Km	Мч
1	72	70 000	71	50 000	72	32 000	1 600
2	55	140 000	54	100 000	55	64 000	3 200
3	44	210 000	43	150 000	44	96 000	4 800
4	35	280 000	34	200 000	35	128 000	6 400
5	28	350 000	27	250 000	28	160 000	8 000
6	25	420 000	24	300 000	25	192 000	9 600
7	22	490 000	21	350 000	22	224 000	11 200
8	20	560 000	20	400 000	20	256 000	12 800
Корекција по основу пређених km и Мч							
Више/мање пређених km или Мч	± 20 000		± 15 000		± 8 000 или ± 400 Мч		
Корекција (%)	± 1.0		± 1.0		± 1.0		
Максимална km и Мч корекција је:	± 5%						

3.5.7.4. Вредност аутобуса према годинама старости и просечно пређеној километражи

Предвиђени рок трајања за међумесне, туристичке и аутобусе који превозе раднике је 10 година, а за градске и приградске аутобусе је 8 година, док се за старија возила вредност умањује по 0,2% за сваки наредни месец, али највише до 10%.

У табели 7 дата је вредност аутобуса према годинама старости и просечно пређеној километражи. [5]

Табела 7: Вредност аутобуса према годинама старости и просечно пређеној километражи

Старост возила (год.)	Аутобуси за међумесни и туристички саобраћај и за превоз радника RO		Аутобуси за градски и приградски саобраћај	
	Vv %	Km	Vv %	Km
1	78	80 000	74	60 000
2	60	160 000	66	120 000
3	50	240 000	46	180 000
4	42	320 000	37	240 000
5	36	400 000	31	300 000
6	32	480 000	27	360 000
7	28	560 000	23	420 000
8	24	640 000	20	480 000
9	22	720 000		
10	20	800 000		
Корекција по основу пређених km				
Више/мање пређених km или Мс	± 25 000		± 20 000	
Корекција (%)	± 1.0		± 1.0	
Максимална km корекција је:	± 10%			

3.5.7.5. Вредност трактора према годинама старости и погонском учинку

Предвиђени рок трајања за тракторе у пољопривреди је 12 година, а за тракторе у шумарству и индустрији 8 година. За старије тракторе вредност се умањује по 0,2% за сваки наредни месец, али највише до 10%. [5]

У табели 8 дата је вредност трактора према годинама старостима и погонском учинку.

Табела 8: Вредност трактора према годинама старостима и погонском учинку

Старост возила (год.)	Трактори у пољопривреди		Трактори у шумарству и индустрији	
	Vv %	Мч	Vv %	Мч
1	86	600	78	1 000
2	74	1 200	59	2 000
3	63	1 800	48	3 000
4	52	2 400	39	4 000
5	45	3 000	32	5 000
6	38	3 600	27	6 000
7	33	4 200	22	7 000
8	29	4 800	20	8 000
9	26	5 400		
10	24	6 000		
11	22	6 600		
12	20	7 200		
Корекција по основу броја Мч				
Више/мање остварених Мч	± 200		± 300	
Корекција (%)	± 0.5		± 0.5	
Максимална Мч корекција је:	± 10%			

3.5.7.6. Вредност мотоцикла и трицикла према годинама старости и просечно пређеној километражи

Предвиђени рок трајања за мотоцикле и трицикле је 12 година, а за старије се вредност умањује по 0,2 за сваки наредни месец, али до 10% максимално. [5]

У табели 9 дата је вредност мотоцикла и трицикла према годинама старости и просечно пређеној километражи.

Табела 9: Вредност мотоцикла и трицикла према годинама старости и просечно пређеној километражи

Старост возила (год.)	Vv %	За мотоцикле и трицикле Ђ просечна год. km		
		До 50 cm ³	Од 50 - 250 cm ³	Преко 250 cm ³
1	82	2 000	3 500	5 000
2	69	4 000	7 000	10 000
3	60	6 000	10 500	15 000
4	51	8 000	14 000	20 000
5	44	10 000	17 500	25 000
6	38	12 000	21 000	30 000
7	33	14 000	24 500	35 000
8	28	16 000	28 000	40 000
9	24	18 000	31 500	45 000
10	22	20 000	35 000	50 000
11	21	22 000	38 500	55 000
12	20	24 000	42 000	60 000
Корекција по основу пређених km или Мч				
Више/мање пређених km или Мч	± 1 000	± 1 500	± 2 000	
Корекција (%)	± 1.0	± 1.0	± 1.0	
Максимална km или Мч корекција је:	± 10%			

3.5.7.7. Вредност радних возила према годинама старости и просечно пређеној километражи

Предвиђени век трајања за комунална возила и возила за бушење и истраживање је 8 година, за виљушкаре 10, а за ватрогасна возила 12 година, за старија возила вредност се смањује по 0,2 за сваки наредни месец, али највише до 10%. [5]

У табели 10 дата је вредност радних возила према годинама старости и просечно пређеној километражи.

Табела 10: Вредност радних возила према годинама старости и просечно пређеној километражи

Старост возила (год.)	Комунална возила		Возила за бушење и истраживање		Виљушкари у индустрији и трговини		Ватрогасна возила	
	Vv %	Km	Vv %	Km	Vv %	Km	Vv %	Km
1	80	30 000	78	1 600	80	1 200	82	2 000
2	63	60 000	66	3 200	76	2 400	69	4 000
3	50	90 000	55	4 800	56	3 600	60	6 000
4	41	120 000	37	6 400	48	4 800	51	8 000
5	34	150 000	30	8 000	41	6 000	44	10 000
6	28	180 000	25	9 600	35	7 200	38	12 000
7	23	210 000	20	11 200	30	8 400	33	14 000
8	20	240 000		12 800	26	9 600	28	16 000
9					23	10 800	24	18 000
10					20	12 000	22	20 000
11							21	22 000
12							20	24 000
Корекција по основу пређених km или остварених МЃ								
Више/мање пређених km	± 10 000 km		± 400 МЃ		± 300 МЃ		± 10 000	
Корекција (%)	± 0.5		± 1.5		± 1.5		± 1.5	
Максимална корекција је:	± 5%		± 10%		± 10%		± 5%	

3.5.7.8. Вредност радних машина према годинама старости и просечно пређеној километражи или просечно оствареним МЃ

Предвиђени век трајања за мешалице за бетон је 6 година, за багере, утовариваче, булдожере и гредере је 8 година, за аутодизалице и дизалице уграђене на возила 10, а за комбајне и самоходне машине у пољопривреди 12 година. За возила старија од предвиђеног века трајања, вредност се умањује по 0,2% година за сваки наредни месец, а за багере и мешалице за бетон по 0,4% месечно, али највише до 10%. [5]

У табели 11 дата је вредност радних машина према годинама старости и просечно пређеној километражи или просечно оствареним МЃ.

Табела 11: Вредност радних машина према годинама старости и просечно пређеној километражи или просечно оствареним Мч

Старост возила (год.)	Комбајни и самоходне машине у пољопривреди		Ауто дизалице уграђене на возило		Багери, утоваривачи, булдозери, гредери и сл.		Ватрогасна возила	
	Vv %	Мч	Vv %	Мч	Vv %	Мч	Vv %	Km
1	88	320	84	900	78	1 600	67	25 000
2	78	640	72	1 800	66	3 200	49	50 000
3	69	960	62	2 700	55	4 800	37	75 000
4	60	1 280	54	3 600	45	6 400	30	100 000
5	52	1 600	46	4 500	37	8 000	24	125 000
6	45	1 920	40	5 400	30	9 600	20	150 000
7	39	2 240	34	6 300	25	11 200		
8	34	2 560	29	7 200	20	12 800		
9	30	2 880	24	8 100				
10	26	3 200	20	9 000				
11	23	3 520						
12	20	3 840						
Корекција по основу остварених Мч или пређених km								
Више/мање остварених km или Мч	± 100 Мч		± 300 Мч		± 400 Мч		± 5 000 Km	
Корекција (%)	± 2.0		± 1.0		± 1.0		± 0.5	
Максимална Мч корекција је:	± 5%		± 10%		± 10%		± 5%	

3.5.7.9. Вредност прикључних возила према годинама старости

Предвиђени век трајања за приколице, полуприколице, цистерне и хладњаче, тракторске приколице и полуприколице је 12 година, а за камп приколице и лаке приколице за путничке аутомобиле 15 година. За возила старија од предвиђеног рока трајања вредност се умањује по 0,2% месечно за сваки наредни месец, али највише до 10%. [5]

У табели 12 дата је вредност прикључних возила према годинама старости.

Табела 12: Вредност прикључних возила према годинама старости

Старост возила (год.)	Приколице, полуприколице, цистерне и хладњаче	Тракторске приколице и полуприколице	Камп приколице и лаке приколице за путн. аутомобиле
	Vv %	Vv %	Vv %
1	82	85	90
2	68	73	80
3	58	63	71
4	49	54	64
5	42	46	57
6	36	40	51
7	31	35	45
8	27	31	40
9	24	28	36
10	22	25	32
11	21	22	29
12	20	20	26
13			24
14			22
15			20

3.5.8. Обрачун вредности делова и опреме

Делови возила као што су пнеуматици, радио-опрема, уређаји на течни гас, акумулатори и цераде, после оштећења се мењају новим уз признавање стварне вредности наведених делова у посматраном тренутку.

3.5.8.1. Вредност акумулатора

Предвиђени век трајања акумулатора је 3 године. Минимална вредност акумулатора је 20%, а пад вредности се рачуна по стопи од 2,2% за сваки месец. Старост акумулатора се утврђује на основу рачуна о куповини или према датуму производње који је утиснут или одштампан на акумулатору.

Предвиђени век за пластифициране цераде је 5, а за јутане 3 године. Минимална вредност цераде износи 20%, а пад вредности се рачуна по стопи од 1,3% месечно за пластифициране и 2,2% за јутане цераде.

Царинска сајла се сматра делом цераде.

Старост цераде се утврђује на основу рачуна или документације о уградњи у возило или се врши процена вредности.

3.5.8.2. Вредност радио-опреме

Под радио-опремом се подразумевају радио апарати, радио-касетофони, мини ТВ пријемници, радио станице, телефони, CD уређаји и тд.

Век трајања радио-опреме је 7 година, а минимална вредност 20%.

Старост се утврђује на основу рачуна, других докумената или старости возила.

3.5.8.3. Вредност пнеуматика

Процена вредности пнеуматика се врши на бази општег стања, истрошености и оштећења газећих и бочних површина. У записник о оштећењу се обавезно уноси податак о дубини газећег слоја пнеуматика. Минимална вредност пнеуматика који задовољава техничке услове исправности је 20%.

Код протектираних пнеуматика, вредност се умањује за 50%.

3.5.8.4. Вредност уређаја на течни гас

Предвиђени век трајања ових уређаја је 8 година. Минимална вредност уређаја је 20%, а годишњи пад вредности износи 10%.

Старост уређаја се утврђује према атесту о уградњи или рачуну о куповини.

У табели 13 дата је вредност опреме према старости. [5]

Табела 13: Вредност опреме према старости

Старост опреме-године	1	2	3	4	5	6	7
Вредност акумулатора - %	73.36	46.72	20.00	-	-	-	-
Вредност пластифициране цераде - %	84.4	68.8	53.2	37.6	20.0	-	-
Вредност јутане цераде - %	73.6	47.2	20.0	-	-	-	-
Вредност радио-опреме - %	80	65	54	43	34	26	20

3.5.9. Опште стање возила

Овај елемент предвиђа и дефинише корекцију за утврђивање вредности коришћених возила на бази општег стања возила, које се констатује након визуелног стручног прегледа. Оквирне величине корекције, које су у функцији општег стања возила, а према квалификацијама стања (надпросечно, просечно, лоше) дате су у табели 14. [2]

Табела 14: Оквирне величине корекције у функцији општег стања возила

Општи утисак о стању возила	ОЦЕЊУЈЕ СЕ СТАЊЕ ВОЗИЛА	Корекција у %
ЛОШЕ	КАРОСЕРИЈА, постоје већа улубљења многа места нападнута корозијом, више поправки из ранијих удеса, недостају хромирани делови. МЕХАНИКА, за генералну поправку, потребно освежење склопова, нема гарант, сигурност засаобраћај или рад. ЛАК, потребно ново фарбање целог возила, велика површина нападнута корозијом, местимично фарбано на више места. СТАЊЕ УНУТРАШЊОСТИ - РАДНОГ ПРОСТОРА, седишта поцепана, тапацирунг недостаје или покидан, деформисани товарни простор или радни уређаји. ОСТАЛО, гуме потпуно истрошене, мотор јако запрљан уљем, пртљажник јако прљав.	Од 0 до -10%
ПРОСЕЧНО	КАРОСЕРИЈА, постоје мање огреботине или удубљења, монтиран неодговарајући прибор, видљива мања корозија, МЕХАНИКА, постоје мали зазори (луфт), али не захтева поправку, постоје трагови мањих радова. ЛАК, оригиналан лак, ново лакирање (репаратурно), мале огреботине или места са мањом корозијом. СТАЊЕ УНУТРАШЊОСТИ - РАДНОГ ПРОСТОРА, мала истрошеност седишта, тапацирунга, радних уређаја, товарног простора. ОСТАЛО, истрошеност гума до 40%, мотор и пртљажник запрљани, али без оштећења.	0%
НАДПРОСЕЧНО	КАРОСЕРИЈА, неоштећена каросерија, нема огреботина нити удубљења, нема трагова корозије. МЕХАНИКА, мало пређених километара, беспрекорно заптивање, одржавање по упутству произвођача. ЛАК, оригинал лак, високи сјај, без флека и трагова оштећења. УНУТРАШЊОСТ РАДНОГ ПРОСТОРА, нема трагова истрошености на седиштима, тапацирунгу, радним уређајима, товарном простору. ОСТАЛО, истрошеност гума до 20%, мотор и склопови чисти, без трагова нестручног неговања.	Од 0 до +10%

3.5.10. Начин експлоатације

У зависности од начина експлоатације и од сврхе коришћења возила - за обуку возача, такси - службу, РЕНТ-А-КАР службу, за обављање послова око одржавања или сервисирања одређених производа, код коришћења возила у неуобичајеним експлоатационим условима (на лошим путевима или теренима, превисоким или прениским температурама и сл.) или због броја претходних власника, предвиђа се корекција која утиче на вредност возила у опсегу од 0 - 10%.

3.5.11. Инвестициона улагања

За повећање вредности возила узимају се у обзир поправке које су од утицаја на укупну вредност возила и утичу на повећани интерес при његовој куповини. Инвестициона улагања која повећавају вредност возила су:

- Замена мотора фабричким новим мотором
- Замена мотора индустријски ремонтваним мотором
- Замена шкољки фабрички новом шкољком
- Замена кабине, шасије итд.

Укупно повећање вредности возила у зависности од ових елемената може да буде од 0 до 10%.

Просечној вредности возила се не додаје целокупна инвестиција већ само коригована вредност према следећем обрасцу:

$$V_k = 0,35 * F_s * F_p * F_a$$

Где је:

V_k – коригована вредност инвестиције

F_s - стварна вредност инвестиције

F_p – фактор године поправке

F_a - фактор старости возила.

Табела 15: Вредност фактора старости возила (F_a) и године поправке возила (F_p) [2].

Старост возила (год.)	1	2	3	4	5	6	7	8	> 8
F_a (старост)	1.0	1.0	1.0	0.8	0.7	0.6	0.5	0.4	0.4
F_p (год. поправке)	1.5	1.3	1.0	1.0					

Код путничких возила као инвестиционо улагање може да се узме и комплетно лакирање возила или замена делова каросерије, чиме може да се увећа вредност до 5% вредности возила.

3.5.12. Понуда и потражња на тржишту

У зависности од понуде и потражње возила на тржишту половних возила, као и од застарелости марке и типа возила, укупан пад вредности може да буде коригован до $\pm 10\%$.

3.5.13. Утврђивање вредности остатка возила (спашених делова) код тоталних штета

У поступку процене штете на моторним возилима најмање је регулисан начин утврђивања вредности остатака код тоталних штета и вредности већих склопова код делимичних штета, као што су шкољке, мотори, шасије, кабине и сл. Разлог због чега ово није ближе регулисано је дејство многих фактора на утврђивање вредности хаварисаних остатака. На ову вредност утиче степен оштећења возила, вредност возила према настанку штете, могућност искоришћења делова са хаварисаних остатака зависно од снабдевености тржишта, марке, типа и врсте оштећеног возила, могућност његовог поновног укључења у експлоатацију независно од степена оштећења и друго.

На ову вредности такође утиче и карактер својине оштећеног возила због разлике у доприносима и порезима у промету између друштвено-правних субјеката и грађана.

Најважније мерило за одређивање вредности остатака хаварисаних возила је понуда и потражња на тржишту, јер би простим сабирањем неамортизованих вредности појединачних неоштећених делова и склопова дошли до вредности остатака која је вишеструко већа од цене која може да се постигне на тржишту.

Исти проблем постоји и код утврђивања вредности већих склопова код делимичних штета где су ти склопови замењени, а постоје објективне могућности за њихово делимично искоришћење.

Отежавајућа околност за реално утврђивање вредности остатака је и стихијност која влада на тржишту хаварисаних возила, јер практично не постоје предузећа која се квалификовано и искључиво баве овим послом.

3.6. Нормативи и средства рада

У поступку процене штете на моторним возилима проценитељима су на располагању следећа средства за рад:

1. каталог актуелних цена возила АМСС
2. каталог цене резервних делова
3. нормативи радног времена за поједине интервенције поправке.

Када се ради о возилу којег нема у наведеним каталозима тада се цене утврђују у односу на сродно возило или у каталогу оријентационих цена моторних возила АМСС-центра за моторна возила.

3.6.1. Утврђивање вредности употребљиваних путичких аутомобила

Вредност употребљиваних возила израчунава се на основу цене новог возила, старости возила и погонског учинка тј. пређене километраже.

Старост возила је најугицајнији фактор на пад вредности возила. Возила имају највећи пад вредности у првим годинама коришћења. Касније овај пад се умањује тако да се после 14 година и два месеца елиминише вредност возила по основу старости и не може бити мања од 10% вредности новог возила.

Вредност возила читава се из таблица (каталога) зависности вредности од старости и просечне дневне километраже. Каталог који прописује АМСС мења се два пута годишње.

3.6.2. Утврђивање вредности теретних возила и аутобуса

Предвиђени век трајања за теретна возила и аутобусе је 8 и 10 година респективно. Вредност возила после тог рока је 20 % од вредности новог возила. Ако се узме у обзир корекција с обзиром на пређену километражу која може да иде до 10% онда се може доћи до закључка да нпр. аутобус након 8 година вреди 10% од вредности новог аутобуса што не одговара стању на нашем тржишту.

Занимљиво је да је критеријумима за процену вредности возила прописан пад вредности возила са његовом старошћу. Међутим, вредност возила која премашује одређену границу старости (30 година) и тиме упадају у тзв. олд тајмер-е може бити знатно већа од нових возила.

У овим случајевима се не може применити класична методологија процене штете па је потребно водити рачуна о стању на тржишту таквих аутомобила.

3.6.3. Нормативи радног времена за поједине интервенције оправке

Основ ових норматива су сервисни нормативи произвођача возила. Нормативи произвођача возила су коришћени ради поштовања предвиђеног нивоа продуктивности као и еталона за утврђивање радног времена за поправку оштећених возила. Нормативи треба да обезбеде да се реално утврди време поправке и уведе јединствен приступ вредновања рада поштујући при томе технологију поправке која је прописана од стране произвођача.

Норматив радног времена за поправку оштећених возила подељен је према занатима у 5 група:

1. лимарски
2. електричарски
3. тапетарски
4. механичарски и
5. лакирерски.

У оквиру групе све операције су шифриране и систематизоване у подгрупе у зависности од места где се поједини делови на возилу налазе.

Времена операција у нормативу изражена су у часовима и обележавају се као јединица услуге (ЈУ). Укупно утврђено радно време множи се са ценом уговореног радног часа и добија се цена поправке. Осим норматива радног времена постоје нормативи утрошка материјала. Нпр. код лакирерских радова количина лакирерског материјала (боја, разређивач, учвршћивач, лак, гит) зависе од броја јединица услуга (ЈУ).

Економски, правни и други фактори који су присутни при одлучивању код накнаде штете су:

- ✓ немогућност поправке због надостатка делова на тржишту
- ✓ неопремљеност сервисних - ремотних организација одговарајућим алатима неопходним за квалитетну оправку
- ✓ непостојање овлашћених сервисно - ремотних организација за вршење поправке појединих марки и типова возила.

Уколико због наведених фактора није могуће поправком успоставити пређашње стање, опредељење о начину накнаде се препушта одговорним радницима других струка на основу информације од стране проценитеља штете. Одлуком о начину накнаде у оваквим случајевима доноси судско веће и не треба бити предмет процене.

Обзиром на то да је у процену штете на возилима укључен већи број људи разних струка као што су припадници полиције, техничари, тужиоци, судије, вештаци, потребно је критеријуме за процену штете што више стандардизовати како би се поступак утврђивања штете сталним усавршавањем довео до нивоа јединствене методологије утврђивања штете на моторним возилима.

4. МЕТОДЕ ПРОЦЕНЕ ШТЕТЕ

Данас код осигуравајућих кућа код нас постоје две методе за процену штете:

1. визуелна метода и
2. дијагностичка метода.

Међутим, због брзог развоја технологија и развоја аутомобилске индустрије доћиће до развоја још неких метода, како би се обезбедиле минималне малверзације од стране проценитеља и од стране осигураника, које би минимизирале губитак дела прихода осигуравајуће куће. На тај начин би се обезбедило позитивно пословање осигуравајуће куће.

4.1. Визуелна метода

Визуелном методом проценитељ треба да оцени опште стање очуваности возила, стање каросерије, гума, тапацирунга, боје и др. Визуелном методом се такође утврђује узрок штете. Ова метода је незахвална јер зависи од искуства и оспособљености проценитеља.

У овој методи су могуће разне малверзације од стране проценитеља. Могуће је да проценитељ утврди већу штету од стварне. Међутим, не постоји други начин да се утврди стварно стање возила после незгоде (ова метода је најмеродавнија за то).

Визуелном методом долази се до утврђивања да ли постоји оштећење на возилу или не постоји. Ако постоје оштећења врши се даље испитивање елемената дела или склопа. Уколико на елементу постоје оштећења, проценитељ на основу знања, искуства, вештине мора да установи да ли та оштећења потичу од дате незгоде или од ранијих незгода. Уколико потичу од ранијих незгода морамо да елиминишемо дата оштећења. Проценитељ мора да има велико знање и искуство да препозна ранија оштећења.

4.2. Дијагностичка метода

Због примене савремених технологија у аутомобилској индустрији (електронике) визуелна метода губи смисао, јер проценитељ не може да утврди стање појединих склопова због сложености елемената. Многи аутомобили данас имају уграђене чипове, сензоре које врше веома важне функције у аутомобилу и који чине возњу безбедном и угодном. Да би се заиста утврдило стање ових делова, визуелна метода није довољна, па се последњих година развила метода дијагностике.

Значи, визуелна метода нам омогућава да утврдимо да ли заиста постоје оштећења и у којој су размери (велика, мала, средња или потпуна) ако не постоје оштећења онда вршимо елиминацију возила. Методом дијагностике се затим утврђује да ли је дати склоп у функцији и да ли је могућа поправка, а поред тога утврђује се и степен оштећења датог склопа.

Под дијагностиком подразумевају се прегледи транспортних средстава у току редовног одржавања у којима се утврђује његово стање, или узроци услед појаве отказа, помоћу уређаја који су стално уграђени на транспортном средству, или се на њега постављају у току тог испитивања, а повезани су са уређајем за дијагностику.

Процес дијагностике транспортног средства састоји се из низа операција, у циљу утврђивања стања објекта дијагностике у датом моменту, одређивања његовог стања у будућности (прогнозирање), као и одређивање стања у коме се налазио у прошлости.

4.2.1. Методе дијагностике

Развој технологије мерења са једне стране и периода дијагностичких параметара са друге условили су развој више метода дијагностике стања транспортних средстава и њихових елемената. Према постављеном циљу најопштије посматрано, разликује се општа и локална дијагностика. Општа дијагностика има за циљ да се утврди стање возила без утврђивања конкретних неисправности тј. да ли је могуће његово даље коришћење без регулисања односно поправке. Локална дијагностика (детаљна) има за циљ да утврди стање одређених склопова и елемената, као и да утврди узроке и карактер скривених отказа. Зависно од чињеница да ли су при утврђивању дијагностичких параметара доминантна чула и способност самог извршиоца или дијагностички уређај и њихов квалитет, дијагностика може да буде субјективна и објективна. Локална дијагностика има распрострањену примену у процени штета у осигуравајућим друштвима. Субјективна дијагностика користи једноставне методе и средства, а заснива се на искуству и навикама контролора. Објективна дијагностика у циљу утврђивања објективних параметара користи савремене специјалне уређаје и приборе, који обезбеђују доношење објективне оцене стања дијагностицираног техничког система.

Данас се, углавном, користе следеће методе објективне дијагностике стања:

1. енергетске методе – које често називају вучно-брзинске методе којим се утврђују функционалне карактеристике транспортног састава. ова метода нема велику примену код процене штете
2. виброакустичне методе користе као дијагностички симптом звучне сигнале (ниво буке, удар, шум) или параметре вибрација
3. топлотне методе
4. стробоскопске методе засноване су на коришћењу стробоскопског ефекта.

Према начину рада на процени штете дијагностика може бити:

- ❖ стационарна и
- ❖ путна.

Стационарна дијагностика обавља се на пробним столовима где се симулирају радна оптерећења.

Путна дијагностика обухвата испитивање у реалним условима експлоатације са мерном опремом која је постављена на транспортним средствима.

5. ПРОБЛЕМИ ПРИ ИЗРАДИ ИЗВЕШТАЈА О ПРОЦЕНИ ШТЕТЕ НА ВОЗИЛИМА И НАЧИН ЊИХОВОГ ПРЕВАЗИЛАЖЕЊА

Последњих година учестала је појава саобраћајних незгода које се нису догодиле на начин како то наводе „учесници“ незгоде. Саобраћајне незгоде које се нису догодиле пријављују се ради потраживања накнаде за штету која није настала у наведеној саобраћајној незгоди.

Често се догађа, а нарочито за потребе Осигуравајућих кућа, да поред класичних анализа саобраћајних незгода, вештак саобраћајно-техничке струке мора да испита и веродостојност настанка незгоде, односно штетног догађаја. Овакве анализе заснивају се најчешће на упоредним анализама повреда учесника незгоде, оштећења возила и затечених трагова, а у већини саобраћајно-техничких вештачења постоје и ситуације у којима је, на основу анализа доказа, могуће искључити наводе учесника и/или сведока о настанку незгоде. За резултат оваквих анализа се може рећи да је пропорционалан квалитету увиђајне документације.

С обзиром на то, као и на квалитет увиђајне документације, вештак саобраћајно-техничке струке ће моћи да у неким случајевима потврди или да искључи настанак незгоде или настанак незгоде на одређен начин. Понекад нема довољно материјалних елемената да би вештак могао поуздано да потврди, али ни да искључи настанак незгоде, односно штетног догађаја на описан начин.

Да би се утврдила превара у осигурању потребно је утврдити узроке и околности под којима се саобраћајна незгода догодила, односно потребно је доказати да се саобраћајна незгода није догодила на описан начин и да поједини карактеристични трагови не одговарају другим карактеристичним траговима.

Проблеми који се јављају приликом саобраћајних незгода које су се наводно догодиле (фингиране саобраћајне незгоде) су везани за изјаву учесника незгоде о начину настанка саме незгоде, несагласностима у погледу трагова незгоде, као и несагласностима оштећења на возилима које су наводно учествовала у незгоди.

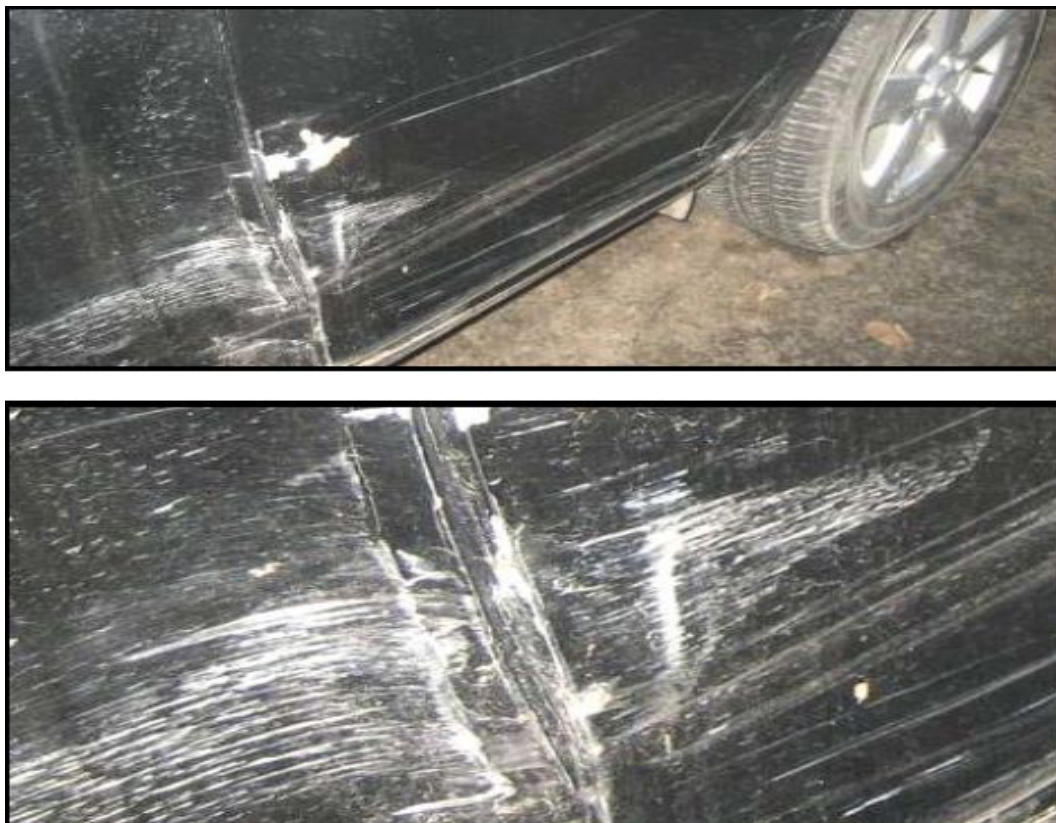
Није редак случај да вештак приликом анализе трагова саобраћајне незгоде уочи одређене несагласности. Осим објашњења и анализе несагласности трагова, неопходно је да вештак анализира и узрок несагласности. Несагласност трагова саобраћајне незгоде може настати или грешком увиђајне екипе приликом фиксирања трагова или нестручношћу увиђајне екипе или намерним прикривањем стварних трагова саобраћајне незгоде. Сваки од ових случајева који као крајњи резултат има несагласност трагова може довести у заблуду и навести на доношење погрешних закључака у вези са утврђивањем узрока и околности под којима се саобраћајна незгода догодила.

Само детаљном анализом свих трагова фиксираних у увиђајној документацији могу се уочити несагласности, а у зависности од уочене несагласности зависи и резултат даље анализе саобраћајне незгоде. [6]

5.1. Примери покушаја преваре

У овом делу поглавља анализирани су случајеви неколико Осигуравајућих кућа, где је вршена упоредна анализа, како оштећења, тако и трагова и исказа учесника или сведока.

У примеру који следи приказана је ситуацију када оштећења возила не одговарају судару, а искази се такође могу искључити што се тиче судара оба возила.



Слика 5: Оштећења на возилу TOYOTA [7]



Слика 6: Оштећења на возилу GOLF [7]

„На основу детаљне и упоредне анализе оштећења TOYOTA-е и GOLF-а, као и позиција приказаних у увиђајној документацији налазимо да оштећења левог предњег дела GOLF-а не одговарају оштећењима на левом боку TOYOTA-е, односно на најистуренијем делу предњег левог ћошка GOLF-а (посматрано попречно) нема деформација које би, по нашем мишљењу, морале бити лако уочљиве ако би дошло до судара TOYOTA-е и GOLF-а, на начин наведен у увиђајној документацији.“ [7]

У следећем примеру приказана је ситуација где се саобраћајна незгода није догодила на начин описан у анализираној документацији.



Слика 7: Оштећења на возилу LADA [7]



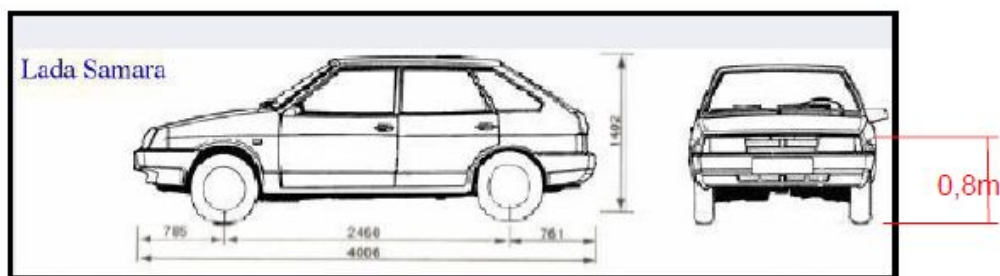
Слика 8: Оштећења на возилу MERCEDES [7]

„На основу детаљне и упоредне анализе материјалних доказа из анализиране документације налазимо да оштећења на десном делу поклопца пртљажног простора и на горњем делу задњег десног блатобрана MERCEDES-а не могу настати као последица судара MERCEDES-а и LADA-е на начин описан у анализираној документацији. Оштећење на десном делу поклопца пртљажног простора је настало деловањем силе у смеру од десног ка левом боку MERCEDES-а, док је оштећење на горњем делу задњег десног блатобрана настало

деловањем силе укоса, и то у смеру од десног ка левом боку MERCEDES-а и у смеру од горњег ка доњем делу MERCEDES-а.

Оштећење десног дела поклопца моторног простора MERCEDES-а и горњег дела задњег десног блатобрана би одговарало удару MERCEDES-а у препреку чији се доњи крај налази на висини од најмање 0,9 m (што смо проценили на основу висине MERCEDES-а и позиције оштећења на MERCEDES-у).

У колико би до судара MERCEDES-а и LADA-е дошло на начин наведен у анализираној документацији тада би на задњем десном делу MERCEDES-а морала настати лако уочљива карактеристична оштећења која би одговарала судару предњег левог ћошка LADA-е и задњег десног ћошка MERCEDES-а, а што овде није био случај. Наиме, ако би у овој саобраћајној незгоди дошло до судара предњег левог ћошка LADA-е и задњег десног ћошка MERCEDES-а, тада на MERCEDES-у не би могла настати оштећења на задњем десном делу (видљива на фотографијама фотодокументације) јер се горња ивица предњег левог ћошка LADA-е налази на мањој висини од висине на којој се налазе оштећења задњег десног дела MERCEDES-а.



Слика 9: Димензије возила Lada Samara [7]

Предња ивица поклопца моторног простора LADA-е се налази на око 0,8 m изнад подлоге, док се задња ивица поклопца пртљажног простора MERCEDES-а налази на висини око 1 m изнад подлоге (што смо измерили са скица LADA-е и MERCEDES-а).

Како се задња ивица поклопца пртљажног простора MERCEDES-а налази на већој висини од предње ивице поклопца моторног простора LADA-е, то оштећења на задњем десном делу MERCEDES-а нису могла настати као последица судара предњег левог ћошка LADA-е и задњег десног дела MERCEDES-а“. [7]

5.2. Размера превара у осигурању

Удружење британских осигураваача у свом годишњем извештају за 1999. годину је навело да су лажни захтеви за накнаду штете британске осигуравааче коштали 650 милиона GBP (фунти), због чега је сваки осигураник приликом обнове полисе осигурања платио увећану премију у вредности од 3,9%, док је према надзорном органу италијанских осигураваача (ISVAP) увећање премије због превара износило 4,58%. У SAD је 2002. године број лажних одштетних захтева износио 11 до 15% од укупног броја поднетих захтева. Према процени Европске Комисије Осигурања (Comite Europeen des Assurances - CEA) вредност превара у осигурању у 25 земаља EU износи најмање 8 милијарди евра, што представља 2% годишње премије осигурања. [8]

У Хрватској преваре у осигурању односе између 25 и 70 милиона евра, „Allianz“ је у Чешкој открио преваре својих осигураника у вредности од 3,4 милиона евра, а на пример у SAD –у

само преваре у осигурању имовине и незгоде стајале су осигурања у 2004. години 30 милијарди долара.

Преваре у осигурању се третирају као и све остале преваре, а висина казне зависи од улоге, врсте кривичног дела и висине прибављене користи. Казна зависи од тога да ли је том приликом било злоупотребе службеног положаја, фалсификовања докумената или нечег трећег. Према висини прибављене користи преваре се деле на три групе, те зависно од висине прибављене користи казне могу бити од три месеца до 15 година.

У прву групу спадају преваре до 300 000. динара, а предвиђена затворска казна је од три месеца до 5 година. У другу групу спадају преваре до 850 000 динара и предвиђена казна је од једне до 10 година затвора, док је за трећу, најтежу, у којима је прибављена корист већа од 850 000 динара, предвиђена казна до 15 година затвора. [8]

Поред овако запрећених казни преваре нису смањене већ, са порастом сиромаштва, имају тенденцију раста. Инострана истраживања указују на стални пораст спремности осигураника на превару.

5.3. Ко су преваранти?

То су људи најразличитијих профила. Од обичних људи којима се изненада указала прилика да преваром осигурања дођу до новца, до организованих криминалних група које преваром долазе до новца кроз нелегалне послове и захтеве организацијама за осигурање који су обрађени од „професионалаца“ који надувају висину штете или обраде штету за догађај који се уопште није догодио.

Конкретни подаци о проценту превара тешко се могу утврдити, пошто је у области штета из разумљивих разлога тешко одвојити штету од преваре. Истраживања су показала да 25% Американаца дели мишљење да је сасвим прихватљиво да се увећа одштетни захтев, како би се повратила премија коју су платили уз мишљење да се осигурања богате на „туђој несрећи“. Новија истраживања у Немачкој показала су да 20% грађана сматра „да човек може слободно да измисли или повећа неку штету, 42% то у изузетним случајевима сматра легитимним, а 29% је то у принципу одбило“. При томе се показало да је спремност на превару већа код:

- млађих особа
- осигураника који су у односу на осигурање критички настројени и
- осигураника који су јасно орјентисани на добит.

Поред наведеног постоји извесна повезаност и са другим факторима, али више зависи од менталитета појединаца као и конкретне ситуације, него од неких „тврдих“ обележја осигураника, као што су образовање, место становања или друштвени слој.

Проценат превара није исти у свим врстама осигурања. Неке врсте осигурања су осетљиве на могуће преваре од осталих осигурања, а најугроженија су:

- здравствено осигурање и
- аутомобилско осигурање (осигурање моторних возила).

Овде треба нагласити да, на срећу осигуравача, нису тачне тврдње да су велике преваре у животном осигурању и осигурању индустрије, већ су највеће преваре у осигурању аутоодговорности. На пример у Немачкој се процењује да је између 8% и 10% одштетних захтева из аутоодговорности лажно. [8]

5.4. Начин превазилажења покушаја превара

Сузбијање превара у осигурању је сложено и захтева ангажовање великих ресурса као и координацију рада већег броја професионалних организација и државних органа, а потребно је деловати истовремено у више смерова.

Да би се поступило успешном решавању овог проблема потребно је савладати неколико препрека као што су:

- ✓ однос јавности
- ✓ сарадња између организација за осигурање
- ✓ сарадња са вештацима саобраћајно техничке струке
- ✓ сарадња организација за осигурања са полицијом.

Стручна и квалитетна анализа начина настанка саобраћајне незгоде, компаративним и детаљним анализама повреде, оштећења, трагова и околности настанка саобраћајне незгоде, омогућава откривање оних који покушавају да преваре Осигуравајуће куће, пријављивањем штетних догађаја који се стварно нису догодили или пријављивањем настанка штетног догађаја на начин који није могућ, а у циљу наплате непостојаће штете или штете која није наплатива у нормалном легалном поступку. Стручним радом лица у осигуравајућим кућама и вештачењима саобраћајних незгода у судским поступцима могуће је често спречити такве намере и покушаје.

Лица која се баве оваквим анализама (вештаци машинске и саобраћајно-техничке струке и проценитељи) морају да буду обучени, тренирани и да поседују уско стручно знање и вештине које им омогућавају да открију преваре, односно провере веродостојност настанка штетног догађаја. [8]

6. ПРИМЕРИ ПРОЦЕНЕ ШТЕТЕ НА ВОЗИЛУ

Пример 1.

Оно што је неопходно, да би се извршила процена штете, је да лице коме је возило оштећено поднесе захтев за накнаду штете из основа осигурања аутоодговорности и аутокаска.

Овај захтев може се видети у прилогу Б.

Процена штете је вршена на возилу FIAT TEMPRA. Оно што је неопходно урадити приликом процене штете је фотографисати место оштећења на возилу.

Када се врши фотографисање неопходно је придржавати се одређених правила која се односе на избор и позицију углова приликом фотографисања, а то су: да се возило фотографише из сва четири угла по дијагонали, што се може видети на слици 10.



Слика 10: Фотографисање возила из сва четири угла [9]

После основног фотографисања следи фотографисање оштећеног места на возилу, што је приказано на следећим сликама.



На слици 11 могу се видети оштећења задњег браника и хаубе пртљажника који спадају у групу делова за замену.

Слика 11: Задњи део возила [9]



Слика 12: Брава хаубе [9]

На слици 12 приказано је оштећење браве задње хаубе које се сврстава у групу делова за замену.



Слика 13: Натпис на возилу [9]

На слици 13 дат је приказ оштећења задњег левог и десног натписа који се такође сврставају у групи делова за замену.



Слика 14: Лево и десно задње светло [9]

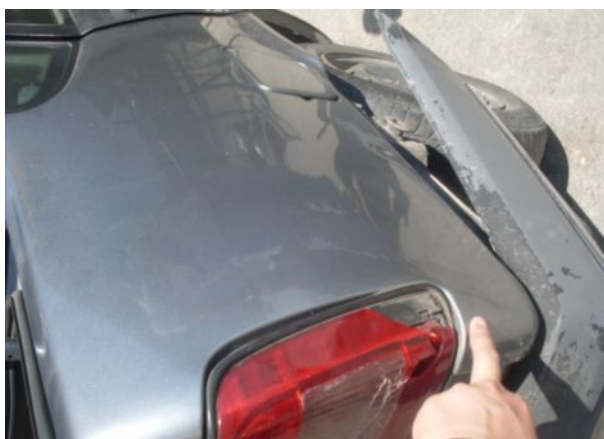
На слици 14 дат је приказ оштећења задњег левог и задњег десног светла који се такође сврставају у групи делова за замену.

На следећим сликама могу се видети оштећени делови који спадају у групу делова за поправку.



На слици 15 могу се уочити оштећења задњег везног лима која спадају у групу делова за поправку, а окарактерисана су као велика оштећења.

Слика 15: Задњи везни лим [9]



На слици 16 могу се видети оштећења задње десне бочне странице (у питању је „улубљење“). Оштећење је средње и спада у групу делова за поправку.

Слика 16: Задња десна бочна страница [9]



На слици 17 види се оштећење пода пртљажног простора. Ово оштећење спада у групу делова за поправку, а окарактерисано је као средње оштећење.

Слика 17: Под пртљажника [9]



На слици 18 може се видети оштећење задњег десног уздужног носача. Ово оштећење је окарактерисано као средње и спада у групу делова за поправку.

Слика 18: Задњи десни уздужни носач [9]



На слици 19 може се видети оштећење леве и десне стране маске. Оштећење је окарактерисано као мало и такође спада у групу делова за поправку.

Слика 19: Маска Л + Д [9]

Поред фотографисања возила неопходно је сачинити и записник о оштећеним деловима.

Приликом сачињавања записника, неопходно је унети следеће податке:

- име оштећеног
- име корисника возила
- датум штете
- регистарку ознаку возила
- врсту возила
- марку и тип возила
- број шасије
- број мотора
- датум прве регистрације
- годину производње
- снагу мотора (kw)
- облик каросерије
- број врата
- боју возила
- пређену километражу возила
- носивост возила (t)
- место настанка штете
- узрок штете
- опис оштећења (делови за замену, делови за поправку, делови за контролу, остали радови)
- стање возила (добро – лоше)
- да ли је возило фотографисано (да – не).

Комплетан записник о оштећењу возила може се видети у прилогу В.

Пример 2.

После подношења захтева за накнаду штете, извршена је процена штете на возилу MITSUBISHI LANCER.

Поступак процене штете је исти као и у примеру 1. Врши се фотографисање оштећених делова на возилу (слика 20).



Слика 20: Фотографисање возила из сва четири угла [9]



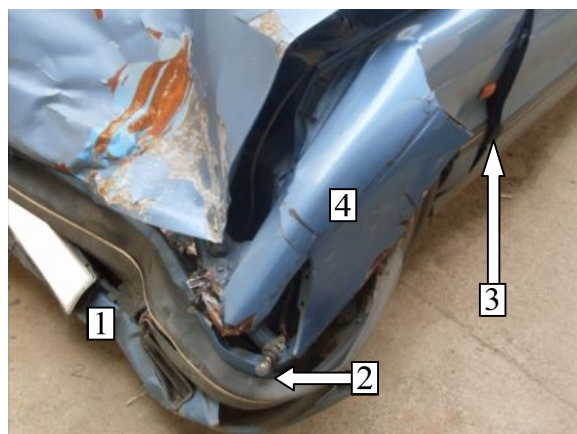
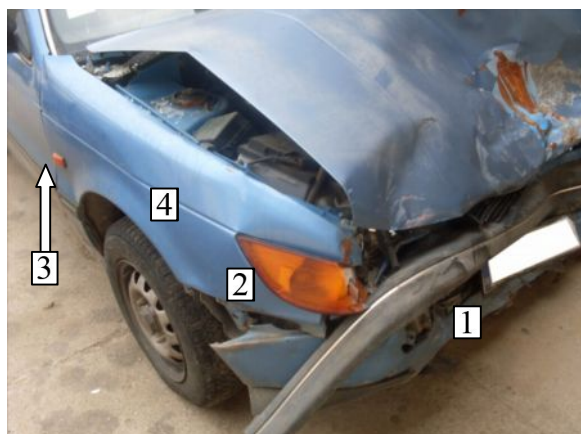
Са слике 21 могу се видети оштећења везана за предњи део возила:

1. ојачавач предње регистарске таблице
2. оплату предњег браника и
3. предњи поклопац.

Оштећења предње заптивке поклопца и ослонца предње хаубе нису видљива на слици.

Сва ова оштећења спадају у групу делова за замену.

Слика 21: Предњи део возила [9]



Слика 22: Предња десна и лева страна оштећеног возила [9]

На слици 22 могу се видети спољашња оштећења везана за предњи десни и предњи леви део оштећеног возила, а то су:

1. држачи предњег левог и предњег десног браника
2. предњи десни и предњи леви фар
3. предњи леви и предњи десни мигавац
4. леви и десни блатобран
5. предња лева и предња десна заштита од прскања (на слици није видљиво).

Сва ова оштећења спадају у групу делова за замену.



Слика 23: Предње ветробранско стакло [9]

Са слике 23 могу се видети оштећења предњег вишеслојног ветробранског стакла, као и:

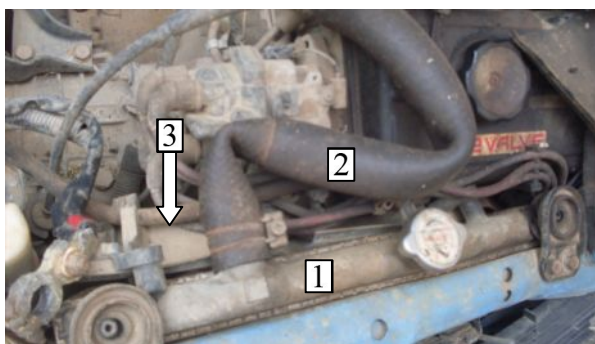
1. леви заптивач предњег ветробрана
2. десни заптивач предњег ветробрана
3. горња украсна лајсна
4. предње ветробранско стакло вишеслојно.

Сва ова оштећења спадају у групу делова за замену.



Слика 24: Експанзиони суд [9]

На слици 24 приказано је оштећење експанзионог суда. Оштећење је сврстано у групу делова за замену.

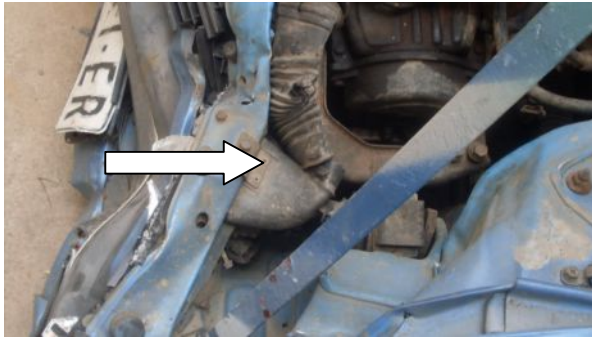


Слика 25: Делови за хлађење [9]

На слици 25 могу се видети оштећења везана за:

1. хладњак
2. горње црево хладњака
3. рам вентилатора
4. лопатице вентилатора (нису видљиве).

Сва ова оштећења сврставају се у групу делова за замену.



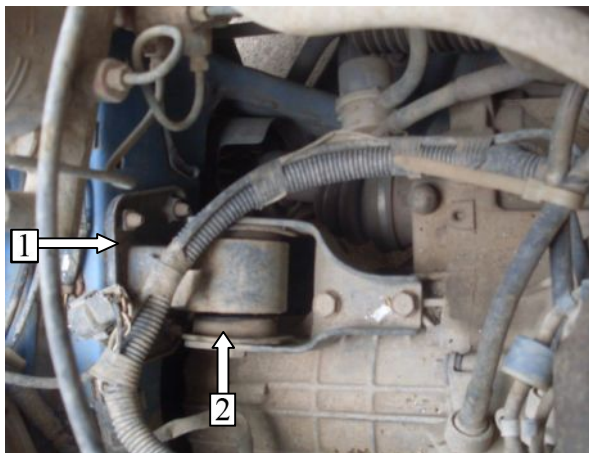
Слика 26. Предњи леви довод ваздуха [9]

На слици 26 може се видети оштећење предњег левог довода ваздуха, које се сврстава у групу делова за замену.



Слика 27: Предњи десни довод ваздуха [9]

На слици 27 може се видети оштећење предњег десног довода ваздуха, које се такође сврстава у групу делова за замену.



Слика 28: Делови везани за мотор [9]

На слици 28 могу се видети оштећења везана за:

1. десни носач мотора и
2. десни лежај мотора.

Наведена оштећења спадају у групу делова за замену.



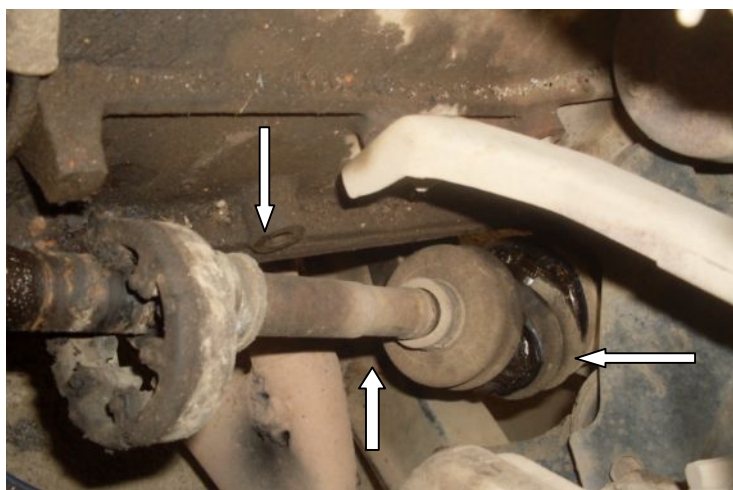
На слици 29 може се видети оштећење конзоле акумулатора, која је изгубила свој првобитни облик услед ударца. Ово оштећење сврстава се у групу делова за замену.

Слика 29: Конзола акумулатора [9]



Слика 30: Предња лева врата [9]

На слици 30 могу се видети оштећења предњих левих врата возила, која се услед оштећења не могу правилно затворити. Оштећење, такође, спада у групу делова за замену.



На слици 31 може се уочити оштећење леве полуосовине, која због степена оштећености спада у групу делова за замену.

Слика 31: Лева полуосовина [9]



На слици 32 је приказано оштећење акумулатора 12V/55AH. Ово оштећење такође спада у групу делова за замену.

Слика 32: Акумулатор [9]



На слици 33 може се видети оштећење предњег левог унутрашњег блатобрана. Ово оштећење се сврстава у групу делова за замену

Слика 33: Предњи леви унутрашњи блатобран [9]

Поред ових оштећења која се сврставају у групу делова за замену, ту су и оштећења за поправку:

- предњи десни унутрашњи блатобран
- предњи десни уздужни носач и
- средњи леви А стуб.

У делове за контролу спадају:

- контрола мотора
- контрола мењача и
- контрола предњег вешања.

Ови делови приказани су на сликама: 34, 35, 36.



На слици 34 може се видети мотор (кућиште мотора). Овај део такође спада у групе делова за контролу и остали радови.

Слика 34: Мотор [9]



Слика 35: Мењач [9]

На слици 35 приказан је мењач (кућиште мењача и полука мењача) који је услед јачине удarca претрпео одређена оштећења и који се због тога мора преконтролисати. Спада у групе делова за контролу и остали радови.



Слика 36: Предње вешање [9]

На слици 36 могу се видети делови који сачињавају предње вешање. Ови делови се сврставају у групу делова за контролу.

Остали радови који се изводе на овом возилу су:

- ✓ мерење и подешавање возила напред и позади
- ✓ И-У мотора и
- ✓ И-У мењача.

После фотографисања оштећеног возила, сачињава се записник о оштећеним деловима. Детаљан приказ овог записника налази се у прилогу Г.

У прилогу Д дат је пример записника о процени штете на возилу.

7. ПРЕДЛОГ МЕРА ЗА УНАПРЕЂЕЊЕ ПОСТУПКА ВЕШТАЧЕЊА СА АСПЕКТА ПРОЦЕНЕ ШТЕТЕ НА ВОЗИЛИМА

Методологија која се примењује код нас у пословима осигурања и конкретно у процесу процене штете на возилима, суштински се не разликује од европске праксе у овој области. Осигуравајуће компаније примењују све основне фазе од закључивања уговора до евентуалне исплате штете.

Међутим, овде би се могла повући паралела између функционисања наших и западних осигурања. Степен развоја западних друштава и строги принципи тржишног пословања приморали су осигурања као профитне организације да много прецизније дефинишу услове и детаљније разраде посматрану проблематику. Тиме је постигнута и већа ефикасност у пословању, што за последицу има остварење крајњег циља компаније, повећање профита.

7.1. Предлог мера за побољшање постојеће методологије процене штете на моторним возилима

7.1.1. Увођење реда у евиденцију возила

Општа правила при регистрацији возила:

- регистрацију врши орган унутрашњих послова на чијој територији власник има пребивалиште односно где носилац права располагања има седиште
- регистрација се врши на име власника возила или на носиоца права располагања
- захтев за регистрацију подноси власник лично, а носиоца права располагања лице које је за то овлашћено.

Подносилац уз захтев за регистрацију подноси:

1. Доказ о техничкој исправности возила (не старије од 30 дана)
 - технички преглед врше овлашћена предузећа и организације
 - осим података о техничкој исправности, предузеће које врши технички преглед уноси и оверава у захтев техничке податке о возилу
 - податке са техничког прегледа оверава овлашћени радник предузећа односно овлашћене организације.

Ове податке неопходно је упоредити са подацима у саобраћајној дозволи и са подацима у оперативним евиденцијама органа унутрашњих послова.

Уколико се уочи неслагање података, подносилац захтева се упућује да исправи уочене недостатке и такве верификује од стране организације која врши технички преглед. Уколико постоје основе сумње да су подаци који се односе на технички преглед фалсификовани отвориће се оперативна обрада над подносиоцем захтева и евентуално над овлашћеним лицем организације која је извршила технички преглед.

2. Доказ о уплати прописаних такса и измирених других обавеза

Провера валидности овог доказа врши се преко службе код које су уплате извршене. Уколико се уоче неправилности које нису формалне природе, а могу се подвести под елементе кривичног дела предузимају се мере кривичног гоњења према подносиоцу захтева.

3. Доказ о власништву возила (уколико се возило први пут региструје, односно ако се мења власништво)

- ако се промена власништва возила доказује уговором закљученим између физичких лица, исту оверава суд или орган управе
- ако се промена власништва доказује уговором закљученим између правних лица, исту оверава организација у којој је уговор закључен
- ако се возило продаје преко посредника уговор оверава посредник.

4. Доказ о идентитету власника возила

5. Доказ о пореклу возила (или пореклу мотора или шасије ако су накнадно мењани)

6. Уверење о извршеном испитивању возила уколико је појединачно произведено или преправљено

7. Доказ о обавезном осигурању

8. Доказ о плаћеној царини уколико је возило увежено

Уколико се посумња у исправност царинске декларације исто се прослеђује на мишљење и верификацију у Савезној управи царина.

9. Доказ о плаћеном порезу на промет

7.1.2. Закључивање уговора о осигурању

При закључивању уговора о осигурању возила потребно је извршити идентификацију возила утврђивањем броја шасије мотора.

У циљу тачне идентификације возила неопходно је обучити предузимаче ризика:

- како се возила означавају и на којим местима
- обучити их да препознају евентуалне преправке на бројевима мотора и шасије.

7.1.3. Активности које је неопходно спровести по настанку штетног догађаја (саобраћајне незгоде)

Неопходно је по настанку штетног догађаја обавестити МУП ради спровођења увиђаја. Да би што већи проценат саобраћајних незгода био обухваћен увиђајем потребно је при свакој станици полиције образовати стручно оспособљене екипе за вршење увиђаја којима би то било првенствено задужење.

Уколико увиђај није извршен, а изјаве учесника у незгоди се не поклапају или овлашћено лице процени да је то неопходно мора се вршити реконструкција саобраћајне незгоде да би се утврдиле околности под којима је настала саобраћајна незгода.

7.1.3.1. Преваре при наплати - ликвидацији штета

Најчешћи пример превара при наплати су "злоупотреба положаја" и различити критеријуми за обичне осигуранике, пријатеље и познанике. Оштећени је по правилу незадовољан што му је возило уопште оштећено и што се са поправком возило не може уопште довести у првобитно стање. Из тих разлога власници возила покушавају (и у великом броју случајева успевају) да на различите начине дођу до увећаних новчаних средстава на рачун фонда осигурања.

Постоје разни начини да се наплати више него што је реално, а то су :

- пријављивање ранијих оштећења
- доношење фиктивних и увиђајних фактура за делове
- премештање делова са хаварисаних возила
- прављење фиктивних записника СУП-а
- наплата штете од оба учесника
- наплата штете на више места
- малверзације у фотографисању (фотомонтажа) итд.

Чести су случаји и "надувавања рачуна поправке" и давање лажних података о настанку штете. Најчешћи облик преваре при наплати штете је достављање увећаних (лажних) рачуна о куповини делова и поправци возила.

Закључак је да првенствено треба деловати унутар осигурања, како би се смањио број неправилно решених штета, па потом на осигуранике који увећавају штету.

7.1.4. Искуства из наше праксе

Када говоримо о исплати штете, доказано је да је око 80% исплаћених штета на годишњем нивоу што је задовољавајући проценат. Ових 20% који нису исплаћени најчешће су случајеви код којих постоје недостаци прописане документације као што су: рачуни поправке, записник о увиђају, записник о оштећењу возила. Део неисплаћених штета може се повезати са неким личним интересима, као што су: тежње да случај дође до суда како би били наплаћивани изласци на рочиште и слично.

Проценат исплаћених штета може достићи и око 90% на годишњем нивоу, што се сматра успехом.

Битно је напоменути да постоји и ГФ осигурања из којег се исплаћује штета у случају када дође до банкрота осигуравајућег друштва или неког другог разлога због кога осигуравајуће друштво не може да исплати штету.

Као последица великих судских трошкова, губитака времена и поверења код одлагања исплате штете, долази се до закључка, да је за осигуравајуће друштво "најефективнија штета - штета која је плаћена одмах".

7.1.5. Предлог мера за побољшање на основу страних искустава

- Повећање премије за осигурање спортских аутомобила због већих ризика настанка незгоде због великих брзина
- Уколико је корисник осигурања у претходном периоду имао више штетних догађаја проузрокованих његовом кривицом не прихватати његово осигурање

- Уколико већи број чланова породице вози исто возило, тада је већи ризик, па је и премија већа
- Различита премија за различите регионе (због различитог ризика настанка штете).

Увођење рачунарских програма у процесу процене штете:

- На западу проценитељ уноси као улазне податке број мотора и шасије и добија тачно која марка и тип возила је у питању и име власника. У следећем кораку уносе се:
 - шифре оштећења (сваки део има шифру)
 - степен оштећења
 - време за оправку.
- Сат је подељен на петоминутне или шестоминутне интервале и цена рада по интервалу је тачно одређена
- На цену рада утиче степен сложености операције оправке
- Када су унети подаци за шифру оштећења, потребно време за оправку и степен сложености оправке, рачунар аутоматски избацује калкулацију у којој је израчуната оправка, делови и потрошни материјал.

8. ПОСТУПАК И ПРОЦЕДУРА У ЛИКВИДАЦИЈИ ШТЕТЕ

8.1. Одлучивање о одштетном захтеву

8.1.1. Одлучивање у виду обавештења и решења

О захтеву за надокнаду штете у ван судском поступку решава обрађивач штете, самостално или у оквиру својих овлашћења предвиђених Законом о облигационом праву, Јединственим правилником о начину рада на пословима осигурања, условима о осигурању и осталим законским регулативама. Обрађивач штете свој рад своди на доношење одлуке која садржи:

- ✓ назив пословне јединице која доноси одлуку
- ✓ датум настанка штетног догађаја
- ✓ име оштећеног
- ✓ име осигураника
- ✓ износ који се исплаћује
- ✓ појединачно набројани видови штете по којима се врши исплата.

Ова одлука такође садржи, образложење и упуство о правном леку (приговору) уколико оштећени није задовољан одлуком.

Образложење одлуке садржи:

- доказе на основу којих је донета одлука
- разлог због којег захтев није признат у целини, као и због чега је исплата мања од оне која је постављена у захтеву.

Када се ради о одштетном захтеву више лица у једном предмету штете, за сва та лица доноси се једна одлука. У образложењу одлуке обавезно се наводе разлози за доношење одлуке, а која се доноси на свако појединачно из одлуке. Одлука се обавезно доставља сваком од лица на које се односи, осим ако више њих или сви имају истог законског заступника или пуномоћника. Уколико је право на штету основно, а коначна одлука по захтеву није могућа, на захтев оштећеног може се исплатити аконтација накнаде штете. Уколико је утврђено право за надокнаду штете, а осигураник-оштећеник није задовољан висином штете, након заузетог става првостепене комисије исплатиће се накнада неспорног дела штете. У овом случају доноси се писмена одлука.

Обрађивач штете дужан је да донесе одлуку у року од 8 дана од дана када је прибавио последњи доказ или када је узео изјаву од осигураника, оштећеника или сведока, ради утврђивања правног основа и висине штете. Ако се одлука против које се може уложити приговор не донесе и не достави подносиоцу захтева за накнаду штете, у разумном року, подносилац захтева има право приговора као да је његов захтев одбијен.

8.1.2. Исправљање грешака у одлуци

У одлуци се у свако време могу исправљати грешке у именима или бројевима, писању или рачунању, као и друге нетачности у донетој одлуци. О исправци се доноси посебан закључак, а белешка о исправци се уноси у изворник одлуке и потписује од стране радника са посебним овлашћењима. Подносилац одштетног захтева има право приговора на закључак о исправци.

8.1.3. Вансудско поравнање

Уколико се са подносиоцем општег захтева постигне споразум о ликвидацији штете са њиме се закључује вансудско поравнање. Вансудско поравнање може се закључити за поједине видове штета из одштетног захтева, који су неспорни, а да се о осталим спорним деловима штете посебно одлучује. Вансудско поравнање мора бити јасно и одређено и у њему треба да буду унети појединачни износи накнаде по видовима штета. Вансудско поравнање поред осталих података, може да садржи:

- датум закључивања
- између кога је закључено
- датум настанка штетног догађаја
- на који је износ закључено по појединим видовима штета
- рок исплате накнаде
- одрицање од даљих захтева о којима се закључује поравнање.

Вансудско поравнање сматра се закљученим када га потпишу подносилац одштетног захтева и радник са посебним овлашћењима. Један примерак потписаног вансудског поравнања уручује се подносиоцу вансудског захтева.

8.2. Правна средства

8.2.1. Право приговора

Против одлуке о ликвидацији штете подносилац одштетног захтева има право приговора у року од осам дана од дана пријема одлуке. На одлуку првостепене комисије има право приговора надзорној комисији.

8.2.2. Надлежност за решавање по приговору

По приговору против одлуке о ликвидацији штете у првом степену решава комисија филијале, односно главне филијале у року од осам дана од дана пријема приговора. Одлука надзорне комисије је коначна.

8.2.3. Садржај приговора

Приговор треба да садржи:

- ❖ број одлуке која се одбија или број предмета по коме није одлучено у одређеном року
- ❖ разлоге улагања приговора
- ❖ потпис и пуну адресу подносиоца приговора.

8.2.4. Подношење приговора

Приговор се непосредно предаје или доставља поштом оној пословној јединици која је донела одлуку, без обзира на исход одлучивања. Приговор може поднети подносилац одштетног захтева по коме се одлучивало нападнутом одлуком, његов законски заступник или пуномоћник.

8.2.5. Поступак по приговору

Ако је приговор неразумљив, или не садржи податке предвиђене Јединственим Правилником, стручна служба, односно обрађивач штете позива подносиоца приговора да приговор исправи и допуни. Пошто утврди да је приговор изјављен од овлашћеног лица и ко је овлашћен за одлучивање о приговору, стручна служба ће приговор евидентирати у књизи приговора и са комплетном документацијом доставити надлежној комисији.

Уколико се утврди да је приговор уложен од неовлашћеног лица, позива се подносилац одштетног захтева на отклањање одређених недостатака.

Обрађивач штете који је донео претходну одлуку испитује основаност приговора и ако нађе да је основан, на основу нових чињеница и доказа, доноси одлуку којом се замењује одлука против које је уложен приговор.

Уколико се утврди да приговор није основан, доставља се надлежној комисији на одлучивање. Комисија током разматрања приговора може одбити приговор, поништити одлуку у целини или делимично или је изменити. Комисија приговор одбија уколико на основу постојеће документације установи да је одлука донета правилно.

Уколико комисија оцени да је извршена погрешна процена правног основа за накнаду штете, погрешно примењен правни пропис или погрешно одмерена, измениће донету одлуку. Комисија се састоји од три члана и именује је директор.

Комисија је дужна да одлуку на приговор донесе у року од осам дана и предмет преда обрађивачу, који о томе одмах обавештава подносиоца приговора.

8.3. Исплата одштете

Исплата одштете врши се у року од четрнаест дана од дана утврђивања основа и утврђивања висине штете. Основ за накнаду штете утврђује се дана када је пристигао последњи доказ.

Исплата накнаде штете може бити делимична или у потпуности, зависно од случаја. Обрађивач који ради на обради предмета штете, стара се да се исплата изврши у предвиђеном року.

Исплата накнаде може бити извршена на следећи начин:

- чеком
- уплатницом преко поште на адресу оштећеног
- на жиро рачун
- у готовом.

Начин исплате подносилац захтева бира приликом подношења одштетног захтева. Начин исплата услужних штета за друге заједнице осигирања регулише се посебним уговором-споразумом између осталих осигуравајућих завода. Исплата може бити извршена и другом лицу које има оверено пуномоћје од надлежног органа за пријем новца.

8.4. Архивирање предмета штете

Предмети штете који су окончани одлуком разводе се по књигама и одлажу у архиву. Сматра се да је предмет окончан ако је по њему закључено поравнање или донета одлука о решењу захтева и на исту није било приговора или је исти био решен. Предмети по којима постоји основ за остварење регреса упућују се надлежној служби са потребном документацијом ради остварења регреса, у року од три дана од дана исплате штете.

ЗАКЉУЧАК

Методологија процене штете на моторним возилима у нашој земљи дефинисана је Законом о обавезном осигурању у саобраћају и интерним прописима, које свако осигуравајуће друштво доноси посебно. У земљама у окружењу процена штете на моторним возилима обавља се на исти начин као код нас, с тим што су присутне незнатне разлике у интерним прописима сваког осигуравајућег друштва.

Процедура процене штете битно се не разликује између осигуравајућих друштава. У нашој пракси поступак накнаде штете ће бити коректно спроведен и окончан уколико је случај правилно пријављен, заведен у осигуравајућој кући, штета правилно процењена и исплаћена.

Од тренутка настанка штете до тренутка исплате, услов за завршетак посла је добра сарадња између полиције, осигурања и сервиса који врши поправку. Најслабија тачка система је сарадња са сервисима, где су могуће разне малверзације. Овај проблем се решава ако се установе званичне цене норма часа према страним критеријумима, а не користе се застарели критеријуми за норма час за савремена возила.

У процедури процене штете веома је важно утврдити стварну вредност возила у тренутку настанка штетног догађаја. Стварна вредност возила утврђује се на основу старости возила, пређене километраже и додатне опреме на возилу. Управо овде, могуће су разне злоупотребе од стране проценитеља. У циљу спречавања овога, неопходне је вршити едукацију и контролу над проценитељима.

Имајући све наведено у виду, коректно оспособљено и сервисирано возило позитивно утиче на безбедност саобраћаја, јер нису ретки случајеви да се оштећена возила поправљају у нестручним сервисима са неадекватним резервним деловима, па возила као таква могу бити узрочници саобраћајних незгода.

За одређивање висине штете на моторним возилима најучесталија је визуелна метода. Утврђивање висине штете на овакав начин највише зависи од искуства и оспособљености проценитеља. Да би се ово спречило, неопходно је користити и дијагностичке методе у одређеним случајевима.

Процес од тренутка осигурања возила у процесу регистрације, преко настанка штете и на крају исплате оштећеном, обухвата осигураника, оштећеног, полицијске службе, запослене у осигурању, проценитеље штете, сервисне радионице и судство. Да би процес био једноставнији за крајњег корисника потребно је формирати систем који обједињује службе које су у њега укључене али функционишу независно.

На тај начин би била остварена боља комуникација и сарадња и отклоњени недостаци постојећег поступка, а све то би се изузетно позитивно одразило на ниво безбедности саобраћаја и процену штете на моторним возилима.

Приликом анализе саобраћајне незгоде сви материјални трагови и елементи који описују незгоду су важни.

Уколико постоји дилема да ли неки елеменат (фотографија, оштећење, траг и сл.) треба да буде саставни део документације, увек треба изабрати могућност да сви доступни елементи буду садржани. Радници осигуравајућих кућа треба да имају ово у виду и да се труде да у фази прикупљања података о незгоди, прикупе што је могуће више елемената, материјалних доказа, изјава које описују конкретну незгоду.

Значајно је да се правовремено сачине квалитетне фотографије оштећења возила пријављеног за наплату штете.

Детаљна и квалитетна анализа свих саобраћајних незгода, а посебно саобраћајних незгода које су се наводно догодиле (фингиране саобраћајне незгоде) помаже осигуравајућим компанијама да смање број превара и да благовремено спрече исплате лажних штета.

Јединствени критеријуми за процену штете на моторним возилима су добра основа коју треба усавршавати и иновирати у складу са новим захтевима које тржиште моторних возила поставља.

У циљу побољшања процене штете на моторним возилима уводе се софтверски пакети који омогућавају бржу и лакшу процену.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Службени гласник Р. Србије, бр. 52/2009, Закон о обавезном осигурању у саобраћају, на снази од 12.10.2009.
- [2] Светозар Костић, Технике безбедности и контроле саобраћаја, Факултет техничких наука, Нови Сад, 2002.
- [3] Владимир Д. Папић, Увод у технологију одржавања транспортних средстава, Београд, 2005.
- [4] Живорад Ристић, Милош Ристић, Процена штете на моторним возилима, VII Симпозијум о саобраћајно-техничком вештачењу и процени штете, Врњачка Бања, 2009.
- [5] Удружење осигуравајућих организација Југославије, Јединствени критеријуми за процену штете на возилима, 1997.
- [6] Милан Божовић, Владан Баровић, Милош Милошевић, Покушаји превара у осигурању, X Симпозијум, Анализа сложених саобраћајних незгода и преваре у осигурању, Златибор, 2011.
- [7] Милан Вујанић, Тихомир Ђурић, Милорад Цвијан, Провера веродостојности настанка штетеног догађаја, X Симпозијум, Анализа сложених саобраћајних незгода и преваре у осигурању, Златибор, 2011.
- [8] Живорад Ристић, Настанак и могућности сузбијања превара у осигурању са посебним акцентом на осигурање моторних возила, XI Симпозијум, Анализа сложених саобраћајних незгода и преваре у осигурању, Златибор 2012.
- [9] Компанија Таково осигурање, АД, Крагујевац, 2012.

ПРИЛОГ А

ЗАКОН О ОБАВЕЗНОМ ОСИГУРАЊУ У САОБРАЋАЈУ ("Сл. гласник РС", бр. 51/2009 На снази од 12/10/2009)¹

І ОСНОВНЕ ОДРЕДБЕ

Предмет уређивања

Члан 1

Овим законом уређује се обавезно осигурање у саобраћају, оснива се Гарантни фонд, уређује се његова надлежност и начин финансирања и поверавају се јавна овлашћења Удружењу осигуравача Србије (у даљем тексту: Удружење).

Врсте обавезног осигурања у саобраћају

Члан 2

Врсте обавезног осигурања у саобраћају (у даљем тексту: обавезно осигурање), у смислу овог закона, су:

- 1) осигурање путника у јавном превозу од последица несрећног случаја;
- 2) осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима;
- 3) осигурање власника ваздухоплова од одговорности за штету причињену трећим лицима и путницима;
- 4) осигурање власника чамаца од одговорности за штету причињену трећим лицима.

Под власником из става 1. овог члана подразумева се и корисник или друго лице на које је регистровано превозно средство у складу са прописима.

Осигурањем власника превозног средства од одговорности за штету нанесену трећим лицима покривене су, под условима и на начин прописан овим законом, штете које то превозно средство причини трећим лицима, независно од тога ко управља превозним средством.

Значење појединих појмова

Члан 3

Поједини појмови, у смислу овог закона, имају следеће значење:

- 1) "саобраћајна незгода" је догађај у коме је настала штета због употребе превозног средства;
- 2) "превозно средство" које обухвата моторно возило, ваздухоплов, чамац и друго превозно средство предвиђено овим законом има значење утврђено законом којим се уређује одговарајућа врста

¹ До приступања Републике Србије Европској унији примењиваће се одредбе чл. 1. до 101. овог закона, осим за питања која су одредбама чл. 103. до 108. овог закона друкчије уређена. Поједине одредбе овог закона примењиваће се почев од, и то: 1) одредбе чл. 6, 27, 33, 34, 36, 37. и 38, члана 42. став 1, чл. 46. до 49, члана 50. став 3. тачка 6) и став 8, члана 51, чл. 53. до 57. и члана 60, од дана приступања Републике Србије Европској унији; 2) одредбе члана 22. ст. 1, 2, 4. и 5. и члана 43. став 3, по истеку три године од дана ступања на снагу овог закона; 3) одредбе члана 42. ст. 2. до 4. и члана 43. став 1, по истеку једне године од дана ступања на снагу овог закона; 4) одредбе члана 61. ст. 2. до 7. и став 9. и члана 62, од 1. јануара 2010. године; 5) одредбе члана 96, од дана приступања Републике Србије Светској трговинској организацији. Даном приступања Републике Србије Европској унији престају да важе одредбе пододелка 1. одељка Х. овог закона (чл. 102. до 108), осим: 1) одредаба члана 104, које престају да важе даном приступања Републике Србије Светској трговинској организацији; 2) одредаба члана 107, које престају да важе 1. јануара 2010. године; 3) одредаба члана 108, које престају да важе деведесетог дана од дана приступања Републике Србије Европској унији.

- саобраћаја, с тим што моторно возило обухвата и прикључно возило;
- 3) "корисник превозног средства" је физичко или правно лице које вољом власника користи превозно средство;
 - 4) "одговорно друштво за осигурање" је друштво за осигурање са којим је власник превозног средства, којим је проузрокована штета, закључио уговор о обавезном осигурању;
 - 5) "оштећено лице" је свако лице које има право на накнаду штете на основу овог закона;
 - 6) "Мултилатерални споразум" је споразум закључен између националних бироа осигурања држава чланица Европског привредног простора и других придружених држава, према коме сваки национални биро осигурања гарантује за штете које настану на његовом подручју употребом моторног возила које се уобичајено налази на територији друге државе потписнице споразума, без обзира да ли су та возила осигурана или не;
 - 7) "територија на којој се моторно возило уобичајено налази" представља територију државе чланице Европске уније:
 - чију регистарску таблицу моторно возило носи, без обзира да ли су таблице трајне или привремене,
 - у којој је издата ознака осигурања или знак распознавања сличан регистарској табlici коју моторно возило носи, у случају кад регистрација за одређени тип тог возила није потребна,
 - у којој корисник моторног возила има пребивалиште, у случају кад за одређени тип тог возила није потребна регистарска таблица нити други знак распознавања сличан регистарској табlici,
 - у којој се саобраћајна незгода догодила, у случају кад моторно возило које је учествовало у саобраћајној незгоди нема никакву регистарску таблицу или има регистарску таблицу која не одговара или више не одговара возилу;
 - 8) "Специјално право вучења (*Специал Дравинг Ригхтс* - у даљем тексту: СДР)" је обрачунска јединица коју одређује Међународни монетарни фонд;
 - 9) "Највиша допуштена маса ваздухоплова при узлетању (*Махимум Таке Офф Масс* - у даљем тексту: МТОМ)" је највиша допуштена маса ваздухоплова при полетању која одговара одобреној маси специфичној за сваки тип ваздухоплова и која је утврђена у уверењу о пловидбености ваздухоплова.

Уговор о обавезном осигурању

Члан 4

Власници превозних средстава којима се обавља јавни превоз путника и власници других превозних средстава из члана 2. став 1. овог закона, дужни су да закључе уговор о обавезном осигурању пре него што се превозно средство стави у саобраћај.

У случају покретања стечајног поступка над друштвом за осигурање, закључени уговори о обавезном осигурању остају на снази до истека времена на које су закључени.

Дејство уговора о обавезном осигурању

Члан 5

Друштво за осигурање дужно је да закључи уговор о обавезном осигурању у складу са условима осигурања и тарифама премија који су на снази у време закључења тог уговора.

Друштво за осигурање не може одбити понуду за закључење уговора о обавезном осигурању ако уговарач осигурања прихвата услове осигурања и тарифу премија друштва за односну врсту осигурања који важе у време достављања понуде за закључење уговора о осигурању.

Услови осигурања саставни су део уговора о обавезном осигурању и друштво за осигурање дужно је да исте уручи уговарачу осигурања при закључењу уговора.

Одредбе услова осигурања којима се утврђују мања права оштећених лица од права предвиђених овим законом, немају правно дејство.

Обавеза друштва за осигурање из уговора о обавезном осигурању почиње по истеку двадесет четвртог часа дана који је у исправи о осигурању наведен као почетак осигурања, а престаје по истеку двадесет четвртог часа дана који је у исправи о осигурању наведен као дан истека трајања осигурања, ако није друкчије уговорено.

Обавештавање о условима осигурања и тарифама премија

Члан 6

Друштво за осигурање дужно је да достави Народној банци Србије услове обавезног осигурања, тарифу и премијски систем са техничким основама премије тог осигурања, најкасније 90 дана пре почетка примене, и то искључиво ради провере њихове усаглашености са прописима, актуарским начелима и правилима струке осигурања.

Друштво за осигурање истовремено доставља Народној банци Србије и мишљење овлашћеног актуара о довољности премије осигурања за трајно измирење свих обавеза из уговора о обавезном осигурању и трошкова спровођења тог осигурања, као и трогодишњи пословни план друштва који показује довољност обрачунатих премија.

Ако Народна банка Србије утврди да услови осигурања, тарифа и премијски систем осигурања из става 1. овог члана нису сачињени у складу са прописима, актуарским начелима и правилима струке осигурања, издаје налог друштву за осигурање да их усклади са истима у року од 30 дана.

Ако Народна банка Србије изда налог из става 3. овог члана, друштво за осигурање не може примењивати услове обавезног осигурања и премијски систем тог осигурања због којих је тај налог издат, до испуњења налога из тог става.

Сума осигурања и осигурана сума

Члан 7

Обавеза друштва за осигурање по основу обавезног осигурања ограничена је сумом осигурања, односно осигураном сумом важећом на дан настанка штетног догађаја, ако уговором о осигурању није уговорена виша сума.

Сума осигурања, односно осигурана сума из става 1. овог члана представља максималну обавезу друштва за осигурање, по једном штетном догађају.

Динарска противвредност суме осигурања, односно осигуране суме, одштетног захтева за мале штете и учешћа у штети из члана 92. став 2. овог закона, обрачунава се по средњем курсу Народне банке Србије на дан настанка штетног догађаја.

Обавезе власника, односно лица које управља превозним средством

Члан 8

Лице које управља превозним средством (у даљем тексту: возач) дужно је да за време употребе превозног средства у саобраћају има полису осигурања или други доказ о закљученом уговору о осигурању који мора предочити на захтев овлашћеног службеног лица.

У случају кад превозним средством управља возач који није власник тог превозног средства, власник превозног средства дужан је да возачу омогући да за време употребе превозног средства има полису осигурања или други доказ о закљученом уговору о осигурању, а власник моторног возила и Европски извештај о саобраћајној незгоди.

Изузетно од става 1. овог члана, лице које управља ваздухопловом дужно је да полису осигурања или други доказ о закљученом уговору о обавезном осигурању из члана 2. став 1. тач. 1) и 3) овог закона предочи на захтев овлашћеног службеног лица пре полетања или после слетања ваздухоплова.

У случају саобраћајне незгоде, возач је дужан да свим учесницима саобраћајне незгоде који имају право подношења одштетног захтева по овом закону, да личне податке и податке о обавезном осигурању.

Обавеза прикупљања података од стране друштва за осигурање

Члан 9

Друштво за осигурање дужно је да прикупља, обрађује и чува податке о осигураницима, осигураним превозним средствима, штетним догађајима и ликвидацији штета, по основу обавезног осигурања.

У обављању посла из става 1. овог члана друштво за осигурање организује, чува и одржава базу података:

- 1) о осигураницима;
- 2) о превозним средствима;
- 3) о штетним догађајима;
- 4) за процену и ликвидацију штета.

Подаци из става 2. овог члана прикупљају се, обрађују, чувају и користе, у складу са законом којим се уређује заштита података о личности и прописима о начину прикупљања, чувања и достављања података из области осигурања, предвиђеним овим законом.

Удружење ближе прописује садржину података из става 2. овог члана и начин њиховог прикупљања, чувања и достављања.

Начин прикупљања, чувања и коришћења базе података друштва за осигурање

Члан 10

Подаци из члана 9. став 2. овог закона прикупљају се непосредно од лица на која се ти подаци односе и од других лица (учесника и сведока штетног догађаја).

Кад о подацима из става 1. овог члана одговарајуће евиденције воде органи надлежни за безбедност саобраћаја, правосудни органи, организације за здравствено, пензијско и инвалидско осигурање, здравствене установе и установе за социјални рад, подаци се прибављају од тих органа и организација.

Органи, организације и појединци који поседују податке или базе података из става 1. овог члана дужни су да, на захтев, проследе те податке друштву за осигурање.

Подаци из става 1. овог члана чувају се десет година по истеку уговора о осигурању, односно по окончању поступка накнаде штете.

Податке из става 1. овог члана могу користити, без накнаде, и оштећена лица, приликом подношења захтева за накнаду штете друштву за осигурање.

Изузетак од обавезног осигурања

Члан 11

Одредбе овог закона не односе се на превозна средства Војске Србије.

Примена одредаба Закона о осигурању

Члан 12

На оснивање, пословање и вршење надзора над пословањем друштва за осигурање које обавља послове обавезног осигурања, примењују се одредбе закона којим се уређује делатност осигурања (у даљем тексту: Закон о осигурању), ако овим законом поједина питања нису друкчије уређена.

Примена других закона

Члан 13

На уговоре о обавезном осигурању примењује се закон којим се уређују облигациони односи и други одговарајући закони којима се уређују уговори у појединим врстама осигурања, ако овим законом поједина питања нису друкчије уређена.

II ОСИГУРАЊЕ ПУТНИКА У ЈАВНОМ ПРЕВОЗУ ОД ПОСЛЕДИЦА НЕСРЕЋНОГ СЛУЧАЈА

Обавеза осигурања путника у јавном превозу од последица несрећног случаја

Члан 14

Власници превозних средстава којима се обавља јавни превоз путника дужни су да закључе уговор о осигурању путника у јавном превозу од последица несрећног случаја.

Уговор из става 1. овог члана дужни су да закључе власници:

- 1) аутобуса којим се обавља јавни превоз у градском, приградском, међуградском и међународном линијском и ванлинијском превозу;
- 2) аутобуса којим се обавља превоз запослених на посао и са посла;
- 3) аутобуса којим се обавља превоз деце и ученика до предшколских, односно школских установа и од предшколских, односно школских установа;
- 4) аутобуса за превоз туриста;
- 5) путничких аутомобила којима се обавља ауто-такси превоз и "рент-а-кар" возила;
- 6) шинских возила за превоз путника;
- 7) свих врста пловних објеката, којима се на редовним линијама или слободно превозе путници, укључујући и крстарења и превоз туриста;
- 8) свих врста "рент-а-кар" пловних објеката из тачке 7) овог става;
- 9) ваздухоплова чија је намена јавни авио-превоз (редовни, чартер, авио-такси);
- 10) туристичких ваздухоплова који се користе за краће прелете и панорамске летове и "рент-а-кар" ваздухоплова;
- 11) других превозних средстава, без обзира на врсту погона, којима се превозе путници, уз наплату превоза, у виду регистроване делатности.

Закључење уговора из става 1. овог члана, не искључује обавезу закључења уговора о осигурању од одговорности.

Дозвола за стављање у саобраћај, односно други акт надлежног органа којим се утврђује способност за стављање у саобраћај превозног средства из става 2. овог члана може се издати по подношењу доказа том органу о закљученом уговору о осигурању из става 1. овог члана.

Власник превозног средства из става 2. овог члана, дужан је да на видном месту у превозном средству и возној карти назначи податке о закљученом уговору о осигурању из става 1. овог члана, а нарочито назив друштва за осигурање и права путника по основу тог уговора.

Појам путника у јавном превозу

Члан 15

Путници у јавном превозу, у смислу овог закона, су:

- 1) лица која се налазе у превозном средству којим се обавља јавни превоз и која имају намеру да путују, без обзира да ли су купила возну карту или нису;
- 2) лица која се налазе у кругу станице, пристаништа, луке, аеродрома или у непосредној близини превозног средства, пре укрцавања, која имају намеру да путују;
- 3) лица која су обавила путовање и напустила превозно средство, а налазе се у непосредној близини превозног средства, у кругу станице, пристаништа, луке или аеродрома.

Путницима из става 1. овог члана сматрају се и лица која имају право на бесплатну вожњу.

Путницима из става 1. овог члана не сматрају се лица којима је место рада на превозном средству.

Висина осигуране суме

Члан 16

Износ најниже осигуране суме на коју може бити уговорено осигурање путника у јавном превозу од последица несрећног случаја, по једном путнику утврђује Влада, на предлог Народне банке Србије.

Осигурана сума из става 1, овог члана не може бити нижа од:

1) за случај смрти путника	8.000 евра;
2) за случај трајног губитка опште радне способности (инвалидитета) путника	16.000 евра;
3) за случај привремене спречености за рад и стварних и нужних трошкова лечења путника	4.000 евра.

Одлука из става 1. овог члана објављује се у "Службеном гласнику Републике Србије".

Право на исплату осигуране суме

Члан 17

Путник кога задеси несрећни случај, односно одређени корисник према условима осигурања у случају смрти путника, има право да захтева да друштво за осигурање са којим је закључен уговор о осигурању из члана 14. став 1. овог закона, непосредно њему изврши своју обавезу из уговора о осигурању.

Ако власник превозног средства није закључио уговор о осигурању из члана 14. став 1. овог закона, или је закључио уговор о осигурању са друштвом за осигурање над којим је покренут стечајни поступак, а десио се несрећни случај, лице из става 1. овог члана може захтевати исплату осигуране суме из средстава Гарантног фонда, у складу са одредбама овог закона.

Право на осигурану суму из члана 16. овог закона има путник, односно корисник осигурања, независно од тога да ли има право на накнаду штете по основу одговорности превозиоца.

III ОСИГУРАЊЕ ВЛАСНИКА МОТОРНИХ ВОЗИЛА ОД ОДГОВОРНОСТИ ЗА ШТЕТУ ПРИЧИНЈЕНУ ТРЕЋИМ ЛИЦИМА

1. Уговор о осигурању од аутоодговорности и његово дејство

Обавеза осигурања од аутоодговорности

Члан 18

Власник моторног возила дужан је да закључи уговор о осигурању од одговорности за штету коју употребом моторног возила причини трећим лицима услед смрти, повреде тела, нарушавања здравља, уништења или оштећења ствари, осим за штете на стварима које је примио на превоз (у даљем тексту: осигурање од аутоодговорности).

Изузетно од одредбе става 1. овог члана, осигурање од аутоодговорности покрива и штете на стварима које су примљене на превоз, уколико те ствари служе за личну употребу лица која су се налазила у возилу.

Под штетом из става 1. овог члана, подразумева се и штета која је причињена трећем лицу услед пада ствари са моторног возила.

Уговор о осигурању од аутоодговорности - полиса осигурања

Члан 19

Уговор о осигурању од аутоодговорности - полиса осигурања једнообразна је за територију Републике Србије.

Садржину обрасца полисе осигурања из става 1. овог члана и начин вођења евиденције преузетих полиса прописује Народна банка Србије.

Образац полисе осигурања из става 1. овог члана штампа Народна банка Србије - Завод за израду новчаница и кованог новца.

Закључење уговора о осигурању од аутоодговорности и регистрација моторног возила

Члан 20

Власник моторног возила, чије возило подлеже обавези регистрације, дужан је да, при регистрацији моторног возила, продужењу регистрације и издавању пробних таблица, органу надлежном за регистрацију поднесе доказ о закљученом уговору о осигурању од аутоодговорности.

Власник моторног возила које не подлеже обавези регистрације сваке године дужан је да закључи уговор о осигурању од аутоодговорности приликом добијања одговарајуће дозволе за употребу и да обнавља то осигурање за све време док је моторно возило у саобраћају.

Лица која немају право на накнаду штете

Члан 21

Право на накнаду штете, по основу осигурања од аутоодговорности, нема:

- 1) власник моторног возила чијом му је употребом причињена штета, за штете на стварима;
- 2) возач моторног возила чијом му је употребом причињена штета;
- 3) лице које је својеволјно ушло у моторно возило чијом му је употребом причињена штета, а које је знало да је то возило противправно одузето;
- 4) лице које је штету претрпело:
 - употребом моторног возила за време званично одобрених ауто-мото и картинг такмичења и делова тих такмичења на затвореним стазама, на којима је циљ постизање максималне брзине, као и на пробама (тренингу) за та такмичења,
 - услед дејства нуклеарне енергије током превоза нуклеарног материјала,
 - услед војних операција, војних маневара, побуна или терористичких акција, ако постоји узрочна веза између тих дејстава и настале штете.

Висина суме осигурања

Члан 22

Износ најниже суме осигурања на коју може бити уговорено осигурање од аутоодговорности утврђује Влада, на предлог Народне банке Србије.

Износ из става 1, овог члана не може бити нижи од:

1) за штету на лицима, по једном штетном догађају, без обзира на број оштећених лица	1.000.000 евра;
2) за штету на стварима, по једном штетном догађају, без обзира на број оштећених лица	200.000 евра.

Друге најниже суме осигурања на које може бити уговорено осигурање дефинисане критеријумима из члана 26. за новчану накнаду штета на лицима утврђује Влада Републике Србије на предлог Народне банке Србије.

Ако има више оштећених лица, а укупна накнада штете је већа од износа из става 1. овог члана, права оштећених лица према друштву за осигурање сразмерно се смањују, до износа из тог става.

Одлука из става 1. овог члана објављује се у "Службеном гласнику Републике Србије".

Обавештење о саобраћајној незгоди

Члан 23

Власник моторног возила, односно учесник у саобраћајној незгоди, дужан је да одговорно друштво за осигурање обавести о саобраћајној незгоди у року од 15 дана од дана када се догодила саобраћајна незгода.

Захтев за накнаду штете и право на подношење тужбе

Члан 24

Потраживање по основу осигурања од аутоодговорности оштећено лице остварује подношењем одштетног захтева непосредно друштву за осигурање.

Оштећено лице може поднети захтев за накнаду штете друштву за осигурање са којим је то лице закључило уговор о осигурању од аутоодговорности, ако је таква могућност предвиђена тим уговором, сагласно актима пословне политике друштва.

Ако друштво за осигурање не достави образложену понуду за накнаду штете, односно обавештење из члана 25. став 5. овог закона у року од 90 дана од дана пријема одштетног захтева, односно не исплати малу штету у року из члана 27. овог закона, оштећено лице може поднети тужбу суду и о томе обавестити Народну банку Србије.

Друштво за осигурање дужно је да захтев из става 1. овог члана евидентира у посебној књизи штета са даном пријема захтева, по редоследу пријема.

У случају накнаде штете по захтеву из става 2. овог члана, друштво за осигурање које је исплатило штету има право на регрес од друштва за осигурање чији је осигураник одговоран за штету.

Поступак и рокови за одлучивање о захтеву за накнаду штете

Члан 25

Друштво за осигурање је дужно да у року од 14 дана од дана пријема одштетног захтева утврди основ и висину тог захтева, да достави подносиоцу захтева образложену понуду за накнаду штете и да исплати накнаду штете.

Уколико поднети одштетни захтев није потпун, друштво за осигурање је дужно да се у року од осам дана од дана пријема захтева писмено обрати подносиоцу захтева и затражи комплетирање документације.

Изузетно од става 1. овог члана, ако у року од 14 дана од дана пријема одштетног захтева није могуће утврдити основ и висину тог захтева, друштво за осигурање је дужно да их утврди у року од 45 дана од дана пријема тог захтева за штету на стварима, а у року од 90 дана од дана пријема тог захтева за штету на лицима и да достави подносиоцу захтева образложену понуду за накнаду штете, а у даљем року од 14 дана да исплати накнаду штете.

У случају када је понуђена висина накнаде штете из ст. 1. и 3. овог члана мања од потраживања оштећеног лица, друштво за осигурање је дужно да оштећеном лицу понуди и изврши исплату неспорног дела своје обавезе на име предујма, у роковима утврђеним тим ставовима. Прихватање неспорног дела накнаде штете не утиче на право на потраживање спорног дела накнаде.

У случају када друштво за осигурање оцени да нема основа за накнаду штете о томе ће писмено, са образложењем, обавестити подносиоца одштетног захтева, у року од осам дана од утврђивања непостојања основа, а сагласно роковима за одлучивање о одштетном захтеву утврђеним одредбама ст. 1. и 3. овог члана.

Накнада штета на лицима

Члан 26

Друштво за осигурање новчану накнаду штета на лицима утврђује применом прописаних критеријума за накнаду те штете.

Влада ближе прописује начин и критеријуме за утврђивање материјалне штете и начин и критеријуме за утврђивање нематеријалне штете, зависно од тежине телесне повреде или нарушеног здравља, односно од степена делимичне онеспособљености за рад, као и круг лица која имају право на накнаду и максимални износ накнаде за претрпљене болове услед смрти или тешког инвалидитета неког лица.

Накнада мале штете

Члан 27

Штете за које одштетни захтев износи мање од 1.000 евра у динарској противвредности и за које су уз захтев достављени докази на основу којих се може утврдити обавеза друштва за осигурање, сматрају се малим штетама.

Друштво за осигурање је дужно да накнаду штете из става 1. овог члана исплати у року од осам дана од дана пријема захтева.

Друштво за осигурање је дужно да штету исплати у року из става 2. овог члана и у случају кад у поступку накнаде штете утврди да је износ штете до 1.000 евра у динарској противвредности, иако захтев за накнаду штете није опредељен као захтев за накнаду штете из става 1. овог члана.

Члан 28

Кад оштећено лице поднесе одштетни захтев друштву за осигурање, друштво не може у одговору на такав захтев истицати приговоре које би на основу закона или уговора о осигурању могло истаћи према осигуранику због непридржавања закона или уговора.

Друштво за осигурање које накнади штету оштећеном лицу ступа у његово право према лицу одговорном за штету, за износ исплаћене накнаде, камату од исплате накнаде и трошкове поступка, ако обавеза друштва није наступила према условима уговора о осигурању од аутоодговорности.

Накнада штете у случају губитка права из осигурања

Члан 29

Осигурано лице губи права из осигурања у следећим случајевима:

- 1) ако возач није користио моторно возило у складу са његовом наменом;
- 2) ако возач није имао возачку дозволу за управљање моторним возилом одређене категорије, осим ако је возилом управљало лице које је кандидат за возача за време обуке за управљање возилом, уз поштовање прописа којима је та обука регулисана;
- 3) ако је возачу одузета возачка дозвола или је искључен из саобраћаја или му је изречена заштитна мера забране управљања моторним возилом, односно заштитна мера забране употребе иностране возачке дозволе на територији Републике Србије;
- 4) ако је возач управљао моторним возилом под утицајем алкохола изнад дозвољене границе, опојних дрога, односно забрањених лекова или других психоактивних супстанци;
- 5) ако је возач штету проузроковао намерно;
- 6) ако је штета настала због тога што је моторно возило било технички неисправно, а та је околност возачу возила била позната;
- 7) ако је возач после саобраћајне незгоде напустио место догађаја, а да није дао своје личне податке и податке о осигурању.

Губитак права из осигурања на основу става 1. овог члана нема утицаја на право оштећеног лица на накнаду штете.

Друштво за осигурање које накнади штету оштећеном лицу из става 2. овог члана, ступа у права оштећеног лица према лицу које је одговорно за штету, за износ исплаћене накнаде, камату од исплате накнаде и трошкове поступка.

Накнада штете коју проузрокује неовлашћено лице

Члан 30

Осигурањем од аутоодговорности обухваћене су, у складу са одредбама овог закона, и штете проузроковане употребом моторног возила које је користило, односно којим је управљало неовлашћено лице.

Друштво за осигурање које накнади оштећеном лицу штету из става 1. овог члана, ступа у права оштећеног лица према лицу које је одговорно за штету, за износ исплаћене накнаде, камату од исплате накнаде и трошкове поступка.

Европски извештај о саобраћајној незгоди

Члан 31

У случају саобраћајне незгоде, учесници су дужни да попуне, потпишу и међусобно размене Европски извештај о саобраћајној незгоди, сагласно закону којим се уређује безбедност саобраћаја на путевима. Уредно попуњен Европски извештај о саобраћајној незгоди оштећено лице и осигураник могу користити као одштетни захтев по основу осигурања од аутоодговорности.

Друштво за осигурање дужно је да уговарачу осигурања, уз полису осигурања од аутоодговорности, уручи Европски извештај о саобраћајној незгоди.

За време употребе моторног возила у саобраћају, возач је дужан да има Европски извештај о саобраћајној незгоди и да га предочи на захтев овлашћеног службеног лица.

Промена власника моторног возила

Члан 32

Ако се у току важења уговора о осигурању од аутоодговорности промени власник моторног возила, права и обавезе из тог уговора прелазе на новог власника и трају до истека текућег периода осигурања.

Територијална важност осигурања од аутоодговорности

Члан 33

Осигурање од аутоодговорности покрива штете настале на територији држава чланица Европске уније и територији држава чланица Система међународне карте осигурања или држава чији је национални биро осигурања потписник Мултилатералног споразума, без плаћања додатне премије осигурања.

Накнада штете проузроковане у иностранству

Члан 34

Одговорно друштво за осигурање дужно је да накнади штету која је употребом моторног возила проузрокована на територији држава чланица Европске уније и територији држава чланица Система међународне карте осигурања или држава чији је национални биро осигурања потписник Мултилатералног споразума, до висине одређене прописима о осигурању од аутоодговорности државе у којој је штета настала. Ако је најнижа сума осигурања те државе нижа од суме осигурања из члана 22. овог закона, штета ће се накнадити до износа из тог члана.

Ако одговорно друштво за осигурање из става 1. овог члана не исплати накнаду штете, штету ће накнадити Удружење.

За штету коју проузрокује возач неосигураног моторног возила које се уобичајено налази на територији Републике Србије на територији држава чланица Европске уније или држава чији је национални биро осигурања потписник Мултилатералног споразума или државе у којој регистарска таблица замењује важећу међународну исправу о осигурању од аутоодговорности, одговара Гарантни фонд, у складу са закљученим међународним споразумима.

Истицање регресних захтева правних лица из области социјалног осигурања

Члан 35

Правна лица која обављају послове здравственог, пензијског и инвалидског осигурања могу, на име исплаћених обавеза за своје осигуранике, према друштву за осигурање истицати регресне захтеве по основу осигурања од аутоодговорности у износу стварне штете, до износа највише обавезе друштва, у случајевима кад те захтеве, према одговарајућим прописима, могу истицати према лицу одговорном за штету.

Стварном штетом из става 1. овог члана сматрају се трошкови лечења и други нужни трошкови проузроковани лечењем, као и сразмеран износ пензије оштећеног лица односно чланова његове породице, а који се одређује у капитализованом износу према преосталом времену стажа осигурања и годинама живота лица потребних за стицање права на старосну пензију.

2. Накнада штете проузроковане употребом моторног возила иностране регистрације

Међународна исправа о осигурању од аутоодговорности

Члан 36

Возач који улази на територију Републике Србије моторним возилом које се уобичајено налази на територији државе чији национални биро осигурања није потписник Мултилатералног споразума, дужан је да има ваљану међународну исправу о осигурању од аутоодговорности која важи за територију Европске уније или неки други доказ о постојању таквог осигурања.

Међународну исправу из става 1. овог члана, за моторно возило које се уобичајено налази на територији државе чији је национални биро осигурања потписник Мултилатералног споразума, замењује регистарска таблица.

У случају кад је моторно возило послато са територије државе чланице Европске уније на територију Републике Србије, сматра се да се ризик налази у Републици Србији за време од тридесет дана од непосредног пријема возила од стране купца, и кад возило није регистровано у Републици Србији.

Ваљаност међународне исправе о осигурању од аутоодговорности

Члан 37

Међународном исправом и доказом из члана 36. став 1. овог закона сматра се исправа и доказ чију ваљаност признаје Удружење, у складу са закљученим међународним споразумима.

Удружење је гарант за обавезе засноване на исправи из става 1. овог члана, до износа из члана 22. овог закона.

Гранично осигурање

Члан 38

Возач моторног возила које се уобичајено налази на територији државе чији национални биро осигурања није потписник Мултилатералног споразума који нема ваљану међународну исправу или доказ о постојању осигурања од аутоодговорности из члана 36. овог закона, дужан је да закључи уговор о осигурању од аутоодговорности (гранично осигурање) које важи на територији држава чланица Европске уније с важношћу за време његовог боравка на територији државе чланице Европске уније, а најмање на 15 дана.

Надзор над испуњавањем обавеза возача моторног возила са иностраном регистрацијом из става 1. овог члана и из члана 36. овог закона, спроводи орган надлежан за унутрашње послове. Кад моторна возила, која се уобичајено налазе на територији друге државе чланице Европске уније или треће државе, улазе у Републику Србију са територије друге државе чланице, орган надлежан за унутрашње послове обавља надзор несистематичним проверавањем, које није усмерено искључиво на проверавање осигурања од аутоодговорности.

Накнада штете проузроковане употребом моторног возила иностране регистрације

Члан 39

Лице коме је причињена штета употребом моторног возила иностране регистрације на територији Републике Србије, за које постоји ваљана међународна исправа или други доказ о осигурању од аутоодговорности, подноси одштетни захтев друштву за осигурање које је добило овлашћење Удружења за обављање послова који произлазе из међународног споразума о осигурању власника моторних возила од одговорности за штете настале употребом моторних возила у земљи или иностранству.

Ако друштво за осигурање коме је поднет одштетни захтев из става 1. овог члана у року од 60 дана од дана пријема тог захтева не исплати накнаду штете, оштећено лице има право да одштетни захтев поднесе Удружењу.

Ако Удружење не исплати накнаду штете у року од 30 дана од дана пријема одштетног захтева, оштећено лице може поднети тужбу против Удружења или друштва за осигурање из става 1. овог члана и о томе обавестити Народну банку Србије.

Накнада штете по основу граничног осигурања

Члан 40

Штету проузроковану употребом моторног возила иностране регистрације, чији се власник осигурао од аутоодговорности код домаћег друштва за осигурање, накнађује то друштво, према одредбама овог закона које важе за осигурање власника моторног возила домаће регистрације.

Накнада штете од неосигураног моторног возила иностране регистрације

Члан 41

Штету која је проузрокована употребом моторног возила иностране регистрације, чији се власник није осигурао од аутоодговорности, накнађује Гарантни фонд.

3. Премија за обавезно осигурање - премијски систем

Утврђивање и прописивање премије за обавезно осигурање

Члан 42

Друштво за осигурање дужно је да обрачун премије за сваку тарифну групу премијског система обавезног осигурања врши на основу одговарајућих података за ту тарифну групу.

Податке за обрачун премије за сваку тарифну групу премијског система чине подаци о закљученим уговорима о осигурању, пријављеним, решеним, исплаћеним и резервисаним штетама, трошковима у вези са решавањем и исплатом штета, као и остали подаци потребни за процену ризика и утврђивање премије.

Податке из става 2. овог члана друштво за осигурање дужно је да доставља Удружењу, у року који пропише то удружење.

Удружење обрађује податке из става 2. овог члана и објављује их на свом веб сајту најмање једном годишње.

Бонус - малус систем

Члан 43

Друштво за осигурање дужно је да у свој премијски систем, односно тарифу укључи и приликом закључивања осигурања од аутоодговорности примењује бонус - малус систем.

Основне критеријуме бонус - малус система, податке за примену тог система, као и највиши бонус, утврђује Народна банка Србије.

Друштво за осигурање може да утврди и друге додатне критеријуме који нису у супротности са критеријумима из става 2. овог члана.

4. Продаја полиса осигурања и пословање друштва за осигурање

Члан 44

Продају полиса осигурања од аутоодговорности, поред лица предвиђених Законом о осигурању, могу обављати и правна лица која су у складу са прописима о безбедности саобраћаја на путевима овлашћена за вршење техничког прегледа возила (у даљем тексту: технички преглед).

Продаја полиса осигурања од аутоодговорности од стране техничких прегледа не сматра се пословима заступања у осигурању у смислу Закона о осигурању.

Продају полиса осигурања од аутоодговорности код техничког прегледа могу вршити само запослени у том лицу, који имају овлашћење за обављање послова заступања у осигурању издато сагласно Закону о осигурању.

Друштво за осигурање и технички преглед, као и са њима повезана лица, не могу, осим уговора о продаји полиса осигурања, закључивати уговоре о закупу пословног простора, нити друге правне послове којима технички преглед остварује друге приходе и погодности из средстава друштва за осигурање или са њим повезаног лица.

Технички преглед не може наплаћивати премију осигурања.

Члан 45

Режијски додатак у обављању послова осигурања од аутоодговорности може износити до 23% бруто премије тог осигурања.

Трошкови спровођења осигурања од аутоодговорности, укључујући и трошкове прибаве, не могу бити већи од оствареног режијског додатка из става 1. овог члана, а провизија за продају полиса осигурања од аутоодговорности не може износити више од 5% бруто премије тог осигурања.

Друштво за осигурање дужно је да у оквиру финансијских извештаја посебно саставља упоредни преглед прихода и расхода и да утврђује и исказује добит, односно вишак и губитак, односно мањак за обављање послова осигурања од аутоодговорности.

Друштво за осигурање дужно је да 1,2% бруто премије осигурања од аутоодговорности издвоји као део превентиве и да квартално уплаћује на посебан рачун за увођење, функционисање и унапређење система за праћење, контролу и регулисање саобраћаја - видео надзор над путевима.

Друштва за осигурање ће издвајања из става 4. овог члана вршити у року од пет година.

Средства из става 4. овог члана користе се у складу са законом којим се уређује безбедност саобраћаја на путевима.

5. Посебне одредбе о спровођењу осигурања од аутоодговорности

1) Овлашћени представник за одлучивање о одштетном захтеву

Члан 46

Овлашћени представник за одлучивање о одштетном захтеву по основу осигурања од аутоодговорности (у даљем тексту: овлашћени представник) је лице које у име и за рачун одговорног друштва за осигурање прикупља информације, предузима мере потребне за одлучивање о одштетном захтеву и у држави пребивалишта оштећеног лица врши одговарајуће исплате у случају штета насталих због саобраћајне незгоде у држави чланици Европске уније која није држава пребивалишта оштећеног лица, односно у трећим државама чији је национални биро осигурања члан Система међународне карте осигурања, а проузрокованих употребом моторних возила која су осигурана и уобичајено се налазе у некој од држава чланица Европске уније различитој од државе пребивалишта оштећеног лица.

Овлашћени представник мора имати сва потребна овлашћења за заступање друштва за осигурање у односу на оштећено лице и државне органе, и у тој држави мора имати своје седиште, односно пребивалиште.

Овлашћени представник мора бити оспособљен за обраду одштетних захтева на службеном језику државе за коју је именован.

Овлашћени представник може радити за једно или за више друштава за осигурање.

Изузетно од става 1. овог члана, оштећено лице може одштетни захтев остваривати непосредно од оног ко је проузроковао саобраћајну незгоду или од одговорног друштва за осигурање.

Правна лица из члана 35. овог закона и друга правна лица на која су, на основу овог закона, пренета права оштећеног лица на накнаду, немају право да остварују накнаду штете од овлашћеног представника.

Члан 47

Друштво за осигурање које обавља послове осигурања од аутоодговорности на територији Републике Србије, дужно је да у свим другим државама чланицама Европске уније именује овлашћене представнике.

Друштво за осигурање преко Информационог центра из члана 50. овог закона, обавештава информационе центре других држава чланица Европске уније о имену и пребивалишту, односно седишту овлашћеног представника из става 1. овог члана.

Члан 48

Именовање овлашћених представника у државама чланицама Европске уније не утиче на материјално право које се примењује при обради одштетних захтева, нити мења судску надлежност.

Члан 49

Одговорно друштво за осигурање или његов овлашћени представник, дужни су да у року од три месеца од дана подношења одштетног захтева, оштећеном лицу доставе:

- 1) образложену понуду за накнаду штете, ако су основ и висина штете неспорни;
- 2) образложени одговор, ако су основ и висина штете спорни.

Ако друштво за осигурање или његов овлашћени представник, у року из става 1. овог члана, оштећеном лицу не доставе образложену понуду за накнаду штете, односно образложени одговор, оштећено лице против одговорног друштва за осигурање може поднети тужбу у месту свог пребивалишта.

Народна банка Србије ће обавестити надзорни орган државе чланице Европске уније ако одговорно друштво за осигурање или његов овлашћени представник поступају супротно обавези из става 1. овог члана.

2) Информациони центар

Члан 50

Информациони центар организује се у оквиру Удружења ради што ефикаснијег остваривања одштетног захтева у случају штете настале употребом моторних возила.

Информациони центар:

- 1) прикупља податке од значаја за остваривање одштетних захтева и води регистар тих података;
- 2) омогућује увид у податке из тачке 1) овог става;
- 3) пружа помоћ оштећеним лицима при прикупљању података из регистра из тачке 1) овог става и из регистра информационих центара других држава чланица Европске уније.

Регистар из става 2. тачка 1) овог члана садржи податке о:

- 1) регистарским ознакама, врстама, маркама, типовима и бројевима шасија моторних возила регистрованих у Републици Србији;
- 2) бројевима полиса осигурања од аутоодговорности за возила из тачке 1) овог става;
- 3) трајању осигуравајућег покрића на основу уговора о осигурању од аутоодговорности;
- 4) пословном имену и седишту друштва за осигурање које пружа осигуравајуће покриће на основу уговора о осигурању из тачке 3) овог става;
- 5) имену и презимену, датуму рођења, пребивалишту, односно пословном имену и седишту осигураника;
- 6) имену и пребивалишту, односно седишту овлашћених представника које су именовала друштва за осигурање из Републике Србије у другим државама чланицама Европске уније;
- 7) списку власника моторних возила који су у Републици Србији изузети од обавезе осигурања од аутоодговорности.

Подаци из става 3. овог члана прикупљају се од друштава за осигурање и из евиденције регистрованих моторних возила у Републици Србији.

На захтев оштећеног лица, податке из става 3. овог члана Удружење ће затражити и из регистра информационих центара других држава чланица Европске уније.

Друштво за осигурање и орган надлежан за евиденцију регистрованих моторних возила у Републици Србији, дужни су да податке из става 3. овог члана редовно достављају Удружењу.

Податке из става 3. тач. 1) до 5) овог члана, Информациони центар чува најмање десет година од дана одјаве регистрације моторног возила или престанка важења полисе осигурања.

Ради пружања помоћи при прикупљању података из става 2. тачка 3) овог члана, Информациони центар сарађује са информационим центрима других држава чланица Европске уније.

Члан 51

Информациони центар је дужан да оштећеним лицима, у року од десет година од дана саобраћајне незгоде, из свог или из регистра информационог центра друге државе чланице Европске уније, без одлагања омогући увид у следеће податке:

- 1) пословно име и седиште одговорног друштва за осигурање;
- 2) број полисе осигурања друштва из тачке 1) овог става;
- 3) име и презиме, односно пословно име и пребивалиште, односно седиште овлашћеног представника у Републици Србији, кога је именovalo одговорно друштво за осигурање.

Информациони центар, на захтев оштећеног лица, прикупља податке о имену и презимену, односно пословном имену и пребивалишту, односно седишту власника, уобичајеног возача или евидентираног корисника моторног возила, ако је оштећено лице исказало правни интерес за прикупљање такве информације. Информациони центар податке прикупља, пре свега, од друштава за осигурање и од органа надлежног за регистрацију моторних возила.

Информациони центар прикупља за оштећено лице податке о имену и презимену, односно пословном имену и пребивалишту, односно седишту лица које је одговорно за штету проузроковану употребом моторног возила за које важи изузетак од обавезе осигурања од аутоодговорности.

Члан 52

Информациони центар је дужан да свим оштећеним лицима и другим учесницима саобраћајне незгоде омогући увид у податке и коришћење података, у складу са овим законом.

Обрада и чување података, омогућавање увида у податке и коришћење података који су по својој природи лични подаци, обавља се сагласно одредбама члана 9. став 3. овога закона.

- 3) *Биро за накнаду штете*

Члан 53

Биро за накнаду штете организује се у оквиру Удружења.

Оштећено лице са пребивалиштем у Републици Србији одштетни захтев може поднети Бироу за накнаду штете, ако је саобраћајна незгода настала у другој држави чланици Европске уније, односно у трећој држави чији је национални биро осигурања члан Система међународне карте осигурања, а проузрокована је моторним возилом које је осигурано, односно уобичајено се налази у другој држави чланици Европске уније.

Биро за накнаду штете одговоран је само у изузетним случајевима кад одговорно друштво за осигурање, односно његов овлашћени представник нису испунили своје обавезе прописане овим законом.

Оштећено лице из става 2. овог члана може одштетни захтев поднети Бироу за накнаду штете ако:

- 1) у року од три месеца од дана подношења одштетног захтева одговорном друштву за осигурање или његовом овлашћеном представнику, то друштво за осигурање или његов овлашћени представник нису поступили у складу са чланом 49. овога закона;
- 2) одговорно друштво за осигурање у Републици Србији није именovalo овлашћеног представника, осим ако је оштећено лице већ поднело одштетни захтев непосредно одговорном друштву за осигурање и ако је то лице у року од три месеца од дана подношења одштетног захтева добило образложен одговор одговорног друштва за осигурање;
- 3) у року од два месеца од дана подношења одштетног захтева, није било могуће идентификовати моторно возило, односно одговорно друштво за осигурање.

Члан 54

Биро за накнаду штете дужан је да се изјасни о одштетном захтеву у року од два месеца од дана подношења одштетног захтева. Биро за накнаду штете обуставиће поступак ако друштво за осигурање или његов овлашћени представник испуне своје обавезе из члана 49. овога закона.

Биро за накнаду штете о пријему одштетног захтева и о томе да ће у року од два месеца од дана пријема одштетног захтева поступити на одговарајући начин одмах обавештава:

- 1) одговорно друштво за осигурање или његовог овлашћеног представника;
- 2) орган за накнаду штете у држави чланици Европске уније у којој је регистровано седиште друштва за осигурање код којег је закључен уговор о осигурању од аутоодговорности;
- 3) лице које је проузроковало саобраћајну незгоду, ако је оно познато.

Члан 55

Оштећено лице из члана 53. став 2. овога закона не може поднети Бироу за накнаду штете одштетни захтев ако је покренуло судски поступак непосредно против лица које је проузроковало саобраћајну незгоду или одговорног друштва за осигурање.

Правна лица, на која су на основу закона прешла права оштећених лица на накнаду штете према лицу које је проузроковало саобраћајну незгоду или одговорном друштву за осигурање и правна лица из члана 35. овог закона, немају право на накнаду штете од Бироа за накнаду штете.

Ако је Биро за накнаду штете оштећеном лицу из члана 53. став 2. овог закона исплатио штету, има право на накнаду исплаћеног износа штете и трошкова од органа за накнаду штете оне државе чланице Европске уније код чијег је друштва за осигурање, у складу са закљученим међународним споразумима, закључен уговор о осигурању од аутоодговорности.

Биро за накнаду штете дужан је да, у складу са закљученим међународним споразумима, накнади исплаћени износ штете органу за накнаду штете државе чланице Европске уније, ако се ради о обавези на основу уговора о осигурању од аутоодговорности друштва за осигурање које је регистровано на територији Републике Србије.

Члан 56

Ако није могуће идентификовати моторно возило које је проузроковало штету, односно ако у року од два месеца од дана подношења одштетног захтева није било могуће утврдити одговорно друштво за осигурање, оштећено лице из члана 53. став 2. овог закона може свој одштетни захтев поднети Бироу за накнаду штете.

Биро за накнаду штете који накнади штету оштећеном лицу има право на накнаду исплаћеног износа штете и трошкова, у складу са закљученим међународним споразумима, и то:

- 1) у случају да није било могуће утврдити одговорно друштво за осигурање - од гарантног фонда државе чланице Европске уније у којој се моторно возило уобичајено налази;
- 2) у случају да није могуће идентификовати моторно возило - од гарантног фонда државе чланице Европске уније у којој се саобраћајна незгода догодила;
- 3) у случају моторног возила из трећих држава - од гарантног фонда државе чланице Европске уније у којој се саобраћајна незгода догодила.

Члан 57

Средства потребна за рад Бироа за накнаду штете формирају се из доприноса друштава за осигурање која обављају послове осигурања од аутоодговорности. Висину потребних средстава утврђује Удружење и о томе обавештава друштва за осигурање. Допринос појединог друштва за осигурање сразмеран је његовом уделу у броју закључених уговора о осигурању од аутоодговорности у Републици Србији у претходној години.

Друштва за осигурање дужна су да уплате доприносе из става 1. овог члана, у року од 15 дана од дана пријема обавештења Удружења.

Средства Бироа за накнаду штете воде се на посебном рачуну Удружења.

- 4) *Регистар штетних догађаја*

Члан 58

Регистар штетних догађаја организује се у оквиру Удружења, ради обезбеђења података о штетним догађајима, односно одштетним захтевима оштећених лица по основу осигурања од аутоодговорности, а обухвата податке за период од последњих пет година у коме осигураник има закључен уговор о осигурању од аутоодговорности.

Друштво за осигурање дужно је да, за потребе Регистра из става 1. овог члана, достави Удружењу податке о штетним догађајима, по основу закључених уговора о осигурању од аутоодговорности, за поједино моторно возило и осигураника, односно о постављеним одштетним захтевима.

Члан 59

Друштво за осигурање дужно је да осигуранику изда потврду о поднетим одштетним захтевима по основу његовог осигурања од аутоодговорности, у року од 15 дана од дана подношења захтева, а која се односи на период из члана 58. став 1. овог закона.

- 5) *Обављање послова осигурања од аутоодговорности од стране лица из Европске уније, односно стране државе*

Члан 60

Друштво за осигурање државе чланице Европске уније, односно стране државе и огранак тог друштва који према Закону о осигурању могу обављати послове обавезног осигурања на територији Републике Србије, мора бити члан Удружења и на њих се сходно примењују одредбе члана 75. овог закона.

Друштво за осигурање, односно огранак из става 1. овог члана, дужно је да именује представника који има седиште, односно пребивалиште у Републици Србији и да његово име, односно пословно име и пребивалиште, односно седиште проследи Народној банци Србије и Удружењу.

Именовани представник из става 2. овог члана, у име и за рачун друштва за осигурање, односно огранка из става 1. овог члана, обрађује одштетне захтеве и исплађује штете оштећеним лицима, заступа друштво пред судовима и надлежним органима у Републици Србији.

Именовани представник из става 2. овог члана може обављати и послове овлашћеног представника из члана 46. овог закона.

Именовани представник из става 2. овог члана, дужан је да послове из ст. 3. и 4. овог члана обавља на српском језику.

IV ОСИГУРАЊЕ ВЛАСНИКА ВАЗДУХОПЛОВА ОД ОДГОВОРНОСТИ ЗА ШТЕТУ ПРИЧИНЈЕНУ ТРЕЋИМ ЛИЦИМА И ПУТНИЦИМА

Обавеза осигурања власника ваздухоплова од одговорности за штету причињену трећим лицима и путницима

Члан 61

Власник ваздухоплова дужан је да закључи уговор о осигурању од одговорности за штету коју употребом ваздухоплова причини трећим лицима и путницима.

Треће лице из става 1. овог члана је свако лице, осим путника и чланова летачке и кабинске посаде ваздухоплова који су на дужности у току лета.

Путник из става 1. овог члана је свако лице које се превози ваздухопловом, уз сагласност власника ваздухоплова, осим чланова летачке и кабинске посаде ваздухоплова који су на дужности у току лета.

Уговор о осигурању из става 1. овог члана покрива и штете причињене терету и пртљагу.

Уговор о осигурању из става 1. овог члана не мора покривати штете причињене терету и пртљагу, ако се ваздухоплов не користи у комерцијалне сврхе.

Уговором о осигурању из става 1. овог члана покривене су и штете због ризика рата и тероризма.

Изузетно од става 6. овог члана, за ваздухоплове којима МТОМ износи до 500 кг, уговор о осигурању из става 1. овог члана не мора покривати штете због ризика рата и тероризма.

Власник иностраног ваздухоплова који улази у ваздушни простор Републике Србије мора бити осигуран од одговорности за штету из става 1. овог члана, ако нема друго обезбеђење за накнаду штете или ако међународним уговором није друкчије уређено.

Изузетно од става 8. овог члана, власник ваздухоплова који није регистрован у Републици Србији, односно држави чланици Европске уније, односно чији је ваздухоплов регистрован изван територије Европске уније и

чији летови не укључују слетање на територију или полетање са територије Европске уније, него само лет у ваздушном простору Републике Србије, не мора уговором о осигурању из става 1. овог члана имати покривене штете причињене путницима, терету и пртљагу.

Регистрација ваздухоплова и продужење регистрације може се извршити кад се органу надлежном за регистрацију поднесе доказ о закљученом уговору о осигурању из става 1. овог члана.

Власник ваздухоплова који не подлеже обавезној годишњој регистрацији, дужан је да закључи уговор о осигурању из става 1. овог члана приликом добијања одговарајуће дозволе за употребу.

Висина суме осигурања

Члан 62

Износ најниже суме осигурања, по једном штетном догађају, одређене уговором о осигурању из члана 61. став 1. овог закона утврђује Влада, на предлог Народне банке Србије.

Најнижа сума осигурања из става 1. овог члана не може бити нижа од:

1) за штете причињене трећим лицима:	
(1) за моторне једрилице којима МТОМ износи више од 20 кг	10.000 СДР
(2) за слободне балоне са посадом	20.000 СДР
(3) за ваздухоплове којима МТОМ износи:	
- мање од 500 кг	750.000 СДР
- мање од 1.000 кг	1.500.000 СДР
- мање од 2.700 кг	3.000.000 СДР
- мање од 6.000 кг	7.000.000 СДР
- мање од 12.000 кг	18.000.000 СДР
- мање од 25.000 кг	80.000.000 СДР
- мање од 50.000 кг	150.000.000 СДР
- мање од 200.000 кг	300.000.000 СДР
- мање од 500.000 кг	500.000.000 СДР
- 500.000 кг и више	700.000.000 СДР
2) за појединог путника	250.000 СДР
3) за личне ствари путника које се налазе у кабини ваздухоплова	1.000 СДР
4) за терет и регистрован пртљак, по кг	17 СДР

Изузетно од става 2. тачка 2) овог члана, најнижа сума осигурања, по једном штетном догађају, одређена уговором о осигурању из члана 61. став 1. овог закона за ваздухоплове којима МТОМ износи 2.700 кг или мање, који се не користе у комерцијалне сврхе, за појединог путника износи 100.000 СДР.

Одлука из става 1. овог члана објављује се у "Службеном гласнику Републике Србије".

Примена одредаба о накнади штете

Члан 63

На питања одговорности власника ваздухоплова за штету коју причини трећим лицима и путницима, која нису уређена одредбама овог одељка, сходно се примењују одредбе овог закона које се односе на накнаду штете причињене трећим лицима употребом моторног возила, као и одредбе закона којима су уређени облигациони односи и основи својинскоправних односа у ваздушном саобраћају.

У ОСИГУРАЊЕ ВЛАСНИКА ЧАМАЦА ОД ОДГОВОРНОСТИ ЗА ШТЕТУ ПРИЧИНЈЕНУ ТРЕЋИМ ЛИЦИМА

Обавеза осигурања власника чамаца од одговорности за штету причињену трећим лицима

Члан 64

Власник чамца са сопственим погоном снаге мотора преко 15 kW, који се сагласно прописима о регистрацији чамаца уписује у одговарајући регистар, дужан је да закључи уговор о осигурању од одговорности за штету коју употребом чамца причини трећим лицима услед смрти, повреде тела или нарушавања здравља.

Под штетом из става 1. овог члана подразумева се и штета која је причињена трећем лицу услед пада или избацивањем ствари из чамца.

Трећим лицем из става 1. овог члана не сматра се лице које се превози чамцем.

Власник иностраног чамца који плови у домаћим територијалним водама мора бити осигуран од одговорности за штету из става 1. овог члана, ако нема друго обезбеђење за накнаду штете или ако међународним уговором није друкчије уређено.

Регистрација чамца и продужење регистрације може се извршити кад се органу надлежном за регистрацију поднесе доказ о закљученом уговору о осигурању из става 1. овог члана.

Висина суме осигурања

Члан 65

Износ најниже суме осигурања, по једном штетном догађају, на коју може бити уговорено осигурање из члана 64. став 1. овог закона утврђује Влада, на предлог Народне банке Србије.

Најнижа сума осигурања из става 1. овог члана не може бити нижа од 200.000 евра.

Одлука из става 1. овог члана објављује се у "Службеном гласнику Републике Србије".

Примена одредаба о накнади штете

Члан 66

На питања одговорности власника чамца за штету коју причини трећим лицима, која нису уређена одредбама овог одељка, сходно се примењују одредбе овог закона које се односе на накнаду штете причињене трећим лицима употребом моторног возила, као и одредбе закона којима су уређени облигациони односи и основи својинскоправних односа у унутрашњој и поморској пловидби.

VI МЕРЕ НАДЗОРА

Врсте мера

Члан 67

Кад у вршењу надзора утврди да је друштво за осигурање повредило обавезе из члана 6, члана 9, чл. 24. до 27, чл. 39. и 40, чл. 42. до 45. и чл. 70, 106. и 108. овог закона, Народна банка Србије може, независно од мера надзора предвиђених Законом о осигурању, изрећи и следеће мере, и то:

- 1) јавно објавити информације о неизвршавању или неблаговременом извршавању обавеза друштва или о пословању друштва супротно прописима, на терет друштва;
- 2) одузети сагласност директору или другом одговорном лицу у друштву, дату сагласно Закону о осигурању;
- 3) привремено забранити друштву обављање послова обавезног осигурања;
- 4) одузети друштву дозволу за обављање послова обавезног осигурања;
- 5) изрећи новчану казну друштву, као и председнику, односно члану органа друштва.

Новчана казна

Члан 68

Новчана казна из члана 67. тачка 5) овог закона, која се изриче друштву за осигурање не може бити мања од 1% ни већа од 5% прописаног износа новчаног дела основног капитала друштва за осигурање за обављање послова

обавезног осигурања, а председнику, односно члану органа друштва, мања од једне зараде ни већа од збира дванаест зарада које су та лица примала у периоду до дана доношења решења.

Новчане казне из става 1. овог члана уплаћују се у корист буџета Републике Србије.

Решење о изрицању новчане казне, након достављања лицу из става 1. овог члана, представља извршну исправу.

Критеријуми за изрицање мера

Члан 69

- 1) Народна банка Србије одлуку о мерама из члана 67. овог закона, доноси на основу оцене;
- 2) тежине, односно последица неизвршавања или неблаговременог извршавања обавеза друштва за осигурање утврђених овим законом и њиховог обима, као и пословања друштва супротно прописима;
- 3) степена угрожавања стабилности тржишта осигурања, односно развоја обавезног осигурања;
- 4) дотадашњег степена утврђених незаконитости и неправилности у пословању друштва за осигурање;
- 5) показане спремности и способности органа друштва за осигурање да отклоне утврђене неправилности у пословању друштва.

VII ПОВЕРАВАЊЕ ЈАВНИХ ОВЛАШЋЕЊА УДРУЖЕЊУ ОСИГУРАВАЧА СРБИЈЕ

Члан 70

Удружење, чији су чланови сва друштва за осигурање која обављају послове обавезног осигурања у саобраћају, врши следећа јавна овлашћења:

- 1) обавља послове националног бироа осигурања који произлазе из међународног споразума о осигурању власника моторних возила од одговорности за штете настале употребом моторних возила у земљи или иностранству;
- 2) прописује и штампа обрасце и врши контролу употребе међународне карте осигурања власника моторних возила од одговорности за штете настале употребом моторних возила у земљи или иностранству, као и обраду одштетних захтева у вези с тим осигурањем (зелена карта);
- 3) води Информациони центар, Биро за накнаду штете и Регистар штетних догађаја;
- 4) прикупља, обрађује, чува, доставља, односно објављује на свом веб сајту податке од значаја за обављање послова поверених овим законом, укључујући и податке о постављеним одштетним захтевима по свакој полиси осигурања за примену бонус - малус система, које су друштва за осигурање дужна да достављају Удружењу;
- 5) представља друштва за осигурање пред државним и другим надлежним органима у земљи и међународним организацијама за осигурање;
- 6) утврђује висину доприноса који уплаћују друштва за осигурање ради обезбеђивања средстава за извршење послова Удружења поверених овим законом;
- 7) доноси кодекс о понашању у пословима обавезног осигурања;
- 8) обавља друге послове утврђене овим законом.

Удружење обавештава Народну банку Србије о висини доприноса из става 1. тачка 6) овог члана.

Удружење саставља обрачун прихода и расхода који се односи на вршење јавних овлашћења и доставља га министарству надлежном за послове финансија.

Удружење је дужно да податке за примену бонус - малус система, по захтеву, достави Народној банци Србије и друштву за осигурање.

Члан 71

Надзор над вршењем јавних овлашћења од стране Удружења врши министарство надлежно за послове финансија.

Ако министарство надлежно за послове финансија утврди да се јавна овлашћења не врше у складу са међународним споразумом и овим законом, наложиће да се утврђене неправилности отклоне у одређеном року.

Члан 72

Влада даје сагласност на део статута Удружења који се односи на вршење јавних овлашћења, по претходно прибављеном мишљењу министарства надлежног за послове финансија Републике Србије и Народне банке Србије.

Удружење подноси Влади годишњи извештај о вршењу јавних овлашћења најкасније до 31. марта текуће године за претходну годину.

VIII ГАРАНТНИ ФОНД

Оснивање

Члан 73

Овим законом оснива се Гарантни фонд.

Гарантни фонд има својство правног лица, које стиче даном уписа у регистар.

Седиште Гарантног фонда је у Београду.

Средства за оснивање и почетак рада Гарантног фонда обезбеђују се у буџету Републике Србије.

Послови

Члан 74

Гарантни фонд се оснива ради економске заштите путника у јавном превозу и трећих оштећених лица, у случајевима када је штета причињена употребом неосигураног или непознатог превозног средства, као и за штету за чију накнаду је одговорно друштво за осигурање над којим је покренут стечајни поступак, у складу са овим законом.

У обављању послова из става 1. овог члана Гарантни фонд:

- 1) прима одштетне захтеве и врши њихову процену и ликвидацију;
- 2) исплаћује осигурану суму, односно накнаду штете;
- 3) остварује регресне захтеве у случајевима предвиђеним овим законом;
- 4) образује резерве.

Обраду одштетних захтева, исплату осигуране суме, односно накнаде штете и остваривање регресних захтева Гарантни фонд може уговором поверити друштву за осигурање.

Средства

Члан 75

Извори средстава Гарантног фонда су:

- 1) доприноси друштава за осигурање;
- 2) средства буџета Републике Србије у првој години рада;
- 3) приходи од улагања и други приходи Гарантног фонда;
- 4) други извори у складу са законом.

Средства која се образују доприносом друштава за осигурање служе за покриће обавеза из члана 74. овог закона и за покриће трошкова пословања Гарантног фонда.

Друштва за осигурање средства из става 2. овог члана обезбеђују издвајањем из премије обавезних осигурања.

Доприноси друштва за осигурање исказују се у процентуалном износу у односу на бруто премију обавезних осигурања остварену у претходној години.

Висину доприноса друштва за осигурање утврђује управни одбор Гарантног фонда, уз сагласност Владе.

Намена средстава

Члан 76

- 1) Средства Гарантног фонда користе се за исплату осигуране суме, односно накнаду штете оштећеним лицима, и то:
- 2) проузроковане употребом моторног возила, ваздухоплова, чамца или другог превозног средства за које није био закључен уговор о обавезном осигурању, у смислу овог закона;
- 3) проузроковане употребом непознатог моторног возила, ваздухоплова и чамца;
- 4) проузроковане употребом моторног возила, ваздухоплова, чамца или другог превозног средства за које је закључен уговор о обавезном осигурању са друштвом за осигурање над којим је покренут стечајни поступак.

За обавезе Гарантног фонда из става 1. овог члана не одговара друштво за осигурање.

Искључење права регреса

Члан 77

Правна лица која обављају послове здравственог, пензијског и инвалидског осигурања, као и друга правна и физичка лица, која су на било који начин непосредно оштећеном лицу накнадила штету проузроковану употребом неосигураног или непознатог превозног средства, као и штету проузроковану употребом превозног средства за које је закључен уговор о обавезном осигурању са друштвом за осигурање над којим је покренут стечајни поступак, не могу истицати регресне захтеве према Гарантном фонду.

Вођење и улагање средстава намењених за исплату штета

Члан 78

Гарантни фонд је дужан да своја средства која су намењена за исплату осигуране суме, односно накнаду штета држи на посебном депозитном рачуну отвореном код Народне банке Србије.

Средства из става 1. овог члана Гарантни фонд улаже сходном применом прописа којима је регулисано депоновање и улагање средстава осигурања друштава за осигурање.

Средства из става 1. овог члана не могу бити предмет принудне наплате.

Одговорност

Члан 79

Гарантни фонд за своје обавезе одговара својом имовином.

Општа акта и зараде

Члан 80

Гарантни фонд има статут и друге опште акте, у складу са законом и статутом.

Статут доноси управни одбор Гарантног фонда, уз сагласност Владе.

Статут се пре достављања Влади на сагласност доставља Народној банци Србије на мишљење. Управни одбор Гарантног фонда дужан је да размотри примедбе Народне банке Србије. О примедбама које није прихватио и разложима неприхватања тих примедба, управни одбор Гарантног фонда обавештава Владу приликом достављања статута на сагласност.

Статутом Гарантног фонда уређују се организација и пословање Гарантног фонда.

На зараде, накнаде и друга примања запослених у Гарантном фонду сходно се примењују прописи о зарадама, накнадама и другим примањима у јавним службама.

Органи

Члан 81

Органи Гарантног фонда су управни одбор и директор.

Састав и избор управног одбора

Члан 82

Управни одбор има пет чланова, укључујући и председника.

Председника и чланове управног одбора именује и разрешава Влада, и то:

- 1) председника и једног члана - на предлог министарства надлежног за послове финансија;
- 2) једног члана - на предлог Народне банке Србије;
- 3) два члана - на предлог удружења друштава за осигурање.

Председник и чланови управног одбора именују се на период од четири године и могу бити поново именовани.

Председник и чланови управног одбора нису запослени у Гарантном фонду.

Председник и чланови управног одбора остварују накнаду за свој рад у Гарантном фонду.

Надлежност управног одбора

Члан 83

Управни одбор:

- 1) доноси статут и друга општа акта Гарантног фонда;
- 2) одлучује о висини доприноса друштва за осигурање из члана 75. овог закона;
- 3) усваја годишњи план рада Гарантног фонда;
- 4) усваја годишњи извештај о пословању Гарантног фонда;
- 5) усваја годишњи рачун и извештај о ревизији Гарантног фонда;
- 6) бира и разрешава овлашћеног ревизора који врши ревизију годишњег рачуна Гарантног фонда;
- 7) доноси пословник о свом раду;
- 8) врши друге послове утврђене законом и статутом Гарантног фонда.

Директор

Члан 84

Директора Гарантног фонда именује и разрешава управни одбор, уз сагласност Владе.

Директор Гарантног фонда именује се на период од четири године и може бити поново именован.

Директор Гарантног фонда представља и заступа Гарантни фонд, предлаже управном одбору доношење аката и одлука из његове надлежности и стара се о извршавању одлука управног одбора.

Директор Гарантног фонда обавља и друге послове из надлежности Гарантног фонда, ако овим законом није одређено да је за обављање тих послова надлежан управни одбор.

Услови за именовање председника и чланова управног одбора и директора

Члан 85

За председника и члана управног одбора, односно директора Гарантног фонда може бити именовано лице које:

- 1) има држављанство Републике Србије;
- 2) има високо образовање;
- 3) је признати стручњак у области осигурања, права или економије;
- 4) у последње три године није било члан управног или надзорног одбора или директор или носилац

- посебних овлашћења у правном лицу над којим је отворен или спроведен поступак принудне ликвидације, односно стечаја;
- 5) није безусловно осуђивано на казну затвора дуже од шест месеци или за кажњиво дело које га чини неподобним за вршење ове функције.

Сукоб интереса

Члан 86

Председник и чланови управног одбора Гарантног фонда, као и чланови њихових породица, не могу имати акције, оснивачке улоге ни дужничке хартије од вредности, нити могу бити спољни сарадници или чланови органа друштава за осигурање, предузећа за ревизију које врши ревизију финансијских извештаја Гарантног фонда или других правних лица са којима Гарантни фонд сарађује у обављању послова из своје надлежности.

Директор Гарантног фонда не може бити функционер у смислу закона којим се уређује спречавање сукоба интереса при вршењу јавних функција, ни функционер политичке или синдикалне организације, нити спољни сарадник или члан органа правних лица из става 1. овог члана.

Вишак, односно мањак прихода над расходима

Члан 87

Вишак прихода над расходима Гарантног фонда преноси се у наредну годину и урачунава се приликом одређивања висине потребних средстава Гарантног фонда за наредни период.

Вишак расхода над приходима Гарантног фонда покрива се из доприноса из члана 75. овог закона за наредни период, зависно од доспелих, а неизмирених обавеза Гарантног фонда.

Надзор

Члан 88

Надзор над пословањем Гарантног фонда врши Народна банка Србије.

Надзор из става 1. овог члана, врши се сходном применом прописа којима је уређено вршење надзора над пословањем друштава за осигурање.

Ако се у поступку надзора над пословањем Гарантног фонда утврде незаконитости, Народна банка Србије ће наложити мере за њихово отклањање сходном применом прописа којима су утврђене мере које Народна банка Србије може изрећи према друштву за осигурање.

Пословање Гарантног фонда подлеже ревизији у складу са законом.

Годишњи рачун

Члан 89

Годишњи рачун за претходну годину, са извештајем о пословању и извештајем овлашћеног ревизора, Гарантни фонд подноси Народној банци Србије и министарству надлежном за послове финансија до 30. априла текуће године.

Примена одредаба о праву на исплату осигуране суме, односно накнаду штете

Члан 90

Одредбе овог закона које се односе на поступак остваривања права на исплату осигуране суме, односно права на накнаду штете оштећеним лицима сходно се примењују и на Гарантни фонд, ако одредбама овог одељка није друкчије уређено.

Исплата осигуране суме, односно накнада штете када није закључен уговор о обавезном осигурању

Члан 91

Штета проузрокована употребом моторног возила, ваздухоплова, чамца или другог превозног средства чији власник није закључио уговор о обавезном осигурању, а био је дужан да се осигура према одредбама овог закона, накнађује се у истом обиму и према истим условима као да је, на дан настанка штетног догађаја, био закључен уговор о обавезном осигурању.

Регресни захтев, по исплати осигуране суме, односно накнаде штете, остварује се од власника моторног возила, ваздухоплова, чамца или другог превозног средства који није закључио уговор о обавезном осигурању, за износ исплаћене накнаде, камату од исплате накнаде и трошкове поступка.

Накнада штете проузроковане употребом непознатог превозног средства

Члан 92

Штета због смрти, повреде тела или нарушавања здравља проузрокована употребом непознатог моторног возила, ваздухоплова и чамца накнађује се до износа на који је овим законом ограничена обавеза друштва за осигурање за штету проузроковану употребом тих превозних средстава, на дан настанка штетног догађаја.

У случају штете проузроковане непознатим моторним возилом, Гарантни фонд ће штете на стварима накнадити ако је неком учеснику саобраћајне незгоде накнадио штету због тешке телесне повреде које су захтевале болничко лечење, уз учешће оштећеног лица у штети од 10%, с тим што то учешће не може износити више од 500 евра у динарској противвредности на дан штетног догађаја.

Ако се после накнаде штете установи да је моторно возило, ваздухоплов или чамац проузроковао штету, регресни захтев се остварује према друштву за осигурање са којим је био закључен уговор о обавезном осигурању, за износ исплаћене накнаде, камату од исплате накнаде и трошкове поступка.

Исплата осигуране суме, односно накнада штете од друштва за осигурање над којим је покренут стечајни поступак

Члан 93

Штета проузрокована употребом моторног возила, ваздухоплова, чамца или другог превозног средства, а уговор о обавезном осигурању је био закључен са друштвом за осигурање над којим је покренут стечајни поступак, накнађује се из средстава Гарантног фонда.

На Гарантни фонд који је исплатио осигурану суму, односно накнаду штете, прелазе права оштећеног лица према стечајној маси. Гарантни фонд има право да пријави ово потраживање до окончања стечајног поступка друштва из става 1. овог члана.

Обавеза оштећеног лица приликом подношења захтева за накнаду штете

Члан 94

Захтев за накнаду штете причињене у случајевима из члана 74. став 1. овог закона, оштећено лице подноси Гарантном фонду.

Уз захтев из става 1. овог члана, оштећено лице је дужно да приложи и одговарајући доказ да је штету проузроковало неосигурано превозно средство, непознато превозно средство, односно превозно средство које је осигурано код друштва за осигурање над којим је покренут стечајни поступак.

Тужба против Гарантног фонда

Члан 95

Ако Гарантни фонд не одговори на захтев за накнаду штете у року од 90 дана од дана пријема захтева, оштећено лице може поднети тужбу суду против Гарантног фонда и о томе обавестити Народну банку Србије.

Исплата осигуране суме, односно накнада штете лицу које није држављанин Републике Србије

Члан 96

Лице које није држављанин Републике Србије, а коме је на територији Републике Србије употребом моторног возила, ваздухоплова, чамца или другог превозног средства у случајевима из члана 74. став 1. овог закона проузрокована штета, има право на исплату осигуране суме, односно право на накнаду штете према одредбама овог закона.

IX КАЗНЕНЕ ОДРЕДБЕ

Привредни преступи

Члан 97

Новчаном казном од 100.000 до 3.000.000 динара казниће се за привредни преступ привредно друштво или друго правно лице:

- 1) ако, као власник превозног средства, стави у саобраћај превозно средство за које није закључен уговор о обавезном осигурању (члан 4. став 1, члан 14. став 1, члан 18. став 1, члан 61. став 1. и члан 64. став 1);
- 2) ако, као власник превозног средства, возачу превозног средства не омогући да за време употребе превозног средства има полису осигурања или други доказ о закљученом уговору о осигурању, а као власник моторног возила и Европски извештај о саобраћајној незгоди (чл. 8, 31, 36, 38. и 105);
- 3) ако, као власник превозног средства које служи за превоз путника у јавном превозу, на видном месту у превозном средству и на возној карти не назначи податке о закљученом уговору о обавезном осигурању (члан 14. став 5);
- 4) ако, као власник превозног средства, у року из члана 23. овог закона не обавести одговорно друштво за осигурање о саобраћајној незгоди (чл. 23, 63. и 66);
- 5) ако у том лицу продају полиса осигурања од аутоодговорности врше лица која немају овлашћење за обављање послова заступања у осигурању (члан 44. став 3);
- 6) ако са друштвом за осигурање или са њим повезаним лицем закључи уговор супротно члану 44. став 4. овог закона;
- 7) За привредни преступ из става 1. овог члана казниће се и одговорно лице у привредном друштву или другом правном лицу новчаном казном од 20.000 до 200.000 динара.

Члан 98

Новчаном казном од 300.000 до 3.000.000 динара казниће се за привредни преступ друштво за осигурање:

- 1) ако не закључи уговор о обавезном осигурању у складу са условима осигурања и тарифама премија, који су на снази у време закључења уговора о осигурању или одбије понуду за закључење тог уговора или уз закључен уговор о осигурању не преда услове осигурања и Европски извештај о саобраћајној незгоди (члан 5. ст. 1. до 3. и члан 31. став 2);
- 2) ако отпочне да примењује услове обавезног осигурања, тарифу и премијски систем пре истека рока из члана 6. став 1. овог закона или после издавања налога из става 3. тог члана;
- 3) ако закључи уговор о обавезном осигурању супротно члану 7. овог закона;
- 4) ако не прикупља, не обрађује и не чува податке о осигураницима, осигураним превозним средствима, штетним догађајима и ликвидацији штета и друге податке, по основу обавезног осигурања и не одржава базу података о тим подацима или те податке не доставља Удружењу на прописан начин (члан 9. и члан 42. став 3);
- 5) ако не закључи уговор о осигурању од аутоодговорности на обрасцу полисе осигурања јединственом за територију Републике Србије (члан 19. став 1);
- 6) ако даном пријема одштетног захтева не евидентира захтев у посебној књизи штета, по редоследу пријема или ако у прописаним роковима од дана пријема одштетног захтева не утврди основ и висину тог захтева, не достави образложену понуду за накнаду штете, не исплати неспорни део накнаде штете, односно накнаду штете оштећеном лицу, односно не обавести то лице о непостојању основа на накнаду штете (члан 24. став 4, чл. 25. и 27, члан 39. став 2, члан 40, члан 49. и члан 106);
- 7) ако не врши обрачун премије осигурања сагласно одредбама чл. 42. и 43. овог закона;
- 8) ако са техничким прегледом или са њим повезаним лицем закључи уговор супротно члану 44. став 4. овог закона;
- 9) ако омогући техничком прегледу наплату премије осигурања (члан 44. став 5);
- 10) ако послује супротно одредбама члана 45. овог закона;

- 11) ако не одреди овлашћеног представника за решавање штета у државама чланицама Европске уније (члан 47);
- 12) ако Удружењу не доставља податке прописане чланом 50. став 6. овог закона;
- 13) ако благовремено не изда потврду из члана 59. овог закона;
- 14) ако не уплаћује доприносе у Гарантни фонд, односно Удружење сагласно одредбама чл. 57, 70, 75. и 112. овог закона;
- 15) ако поступа супротно члану 108. овог закона.

За привредни преступ из става 1. овог члана казниће се и одговорно лице у друштву за осигурање новчаном казном од 100.000 до 200.000 динара.

Члан 99

Новчаном казном од 100.000 до 500.000 динара казниће се за привредни преступ одговорно лице у Удружењу:

- 1) ако не исплати накнаду штете оштећеном лицу у року из члана 39. став 3. овог закона;
- 2) ако на свом веб сајту не објављује благовремено податке из члана 42. став 4. и члана 70. став 1. тачка 4) овог закона;
- 3) ако не организује Информациони центар, Биро за накнаду штете и Регистар штетних догађаја и не обезбеди њихов рад у складу са овим законом (чл. 50. до 58. и члан 70);
- 4) ако не доставља податке сагласно члану 70. став 4. овог закона.

Прекршаји

Члан 100

Новчаном казном од 10.000 до 300.000 динара казниће се за прекршај предузетник - власник превозног средства:

- 1) ако, као власник превозног средства, стави у саобраћај превозно средство за које није закључен уговор о обавезном осигурању (члан 4. став 1, члан 14. став 1, члан 18. став 1, члан 61. став 1. и члан 64. став 1);
- 2) ако, као власник превозног средства, возачу превозног средства не омогући да за време употребе превозног средства има полису осигурања или други доказ о закљученом уговору о осигурању, а као власник моторног возила и Европски извештај о саобраћајној незгоди (чл. 8, 31, 36, 38. и 105);
- 3) ако, као власник превозног средства које служи за превоз путника у јавном превозу, на видном месту у превозном средству и на возној карти не назначи податке о закљученом уговору о обавезном осигурању (члан 14. став 5);
- 4) ако, као власник превозног средства, у року из члана 23. овог закона не обавести одговорно друштво за осигурање о саобраћајној незгоди (чл. 23, 63. и 66).

За прекршај из става 1. овог члана казниће се и физичко лице - власник превозног средства новчаном казном од 10.000 до 50.000 динара.

Члан 101

Новчаном казном од 10.000 до 50.000 динара казниће се за прекршај возач превозног средства:

- 1) ако за време употребе превозног средства нема полису осигурања или други доказ о закљученом уговору о осигурању, међународну исправу о осигурању од аутоодговорности или други доказ о постојању таквог осигурања или гранично осигурање и Европски извештај о саобраћајној незгоди или исте не предочи на захтев овлашћеног службеног лица или ако у случају саобраћајне незгоде свим учесницима те незгоде који на основу те полисе имају право подношења одштетног захтева не пружи личне податке и податке о осигурању, нити размени попуњен Европски извештај о саобраћајној незгоди (чл. 8, 31, 36, 38. и 105);
- 2) ако не пружи податке из члана 9. став 2. овог закона (члан 10. ст. 1. и 3).

За прекршај из става 1. тачка 2) овог члана казниће се и физичко лице - учесник штетног догађаја новчаном казном од 100.000 до 200.000 динара.

Х ПРЕЛАЗНЕ И ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

1. Прелазне одредбе које ће се примењивати до приступања Европској унији

Члан 102

До приступања Републике Србије Европској унији примењиваће се одредбе чл. 1. до 101. овог закона, осим за питања која су одредбама чл. 103. до 108. овог закона друкчије уређена.

Члан 103

Уговор о обавезном осигурању од аутоодговорности покрива штете настале на територији Републике Србије, ако међународним уговором није друкчије одређено.

Власник моторног возила дужан је да пре преласка границе моторним возилом закључи уговор о осигурању од аутоодговорности за штете причињене у иностранству и да о томе има међународну исправу.

Друштво за осигурање које је власнику моторног возила издало међународну исправу о постојању осигурања од аутоодговорности са покрићем ризика у иностранству, дужно је да оштећеном лицу накнади штету која је употребом тог возила проузрокована у иностранству, до висине одређене прописима о осигурању од аутоодговорности државе у којој је штета настала, односно у складу са међународним споразумом, уколико међународна исправа важи у земљи у којој је штета настала.

Удружење прописује и штампа образац међународне исправе из ст. 2. и 3. овог члана и врши контролу његове употребе, као и обраду одштетних захтева у вези с тим осигурањем.

Члан 104

Страна правна лица која обављају послове здравственог, пензијског и инвалидског осигурања имају право истицања регресних захтева према друштву за осигурање сагласно члану 35. овог закона и под условом реципроцитета.

Лице које није држављанин Републике Србије, а коме је на територији Републике Србије употребом моторног возила, ваздухоплова, чамца или другог превозног средства у случајевима из члана 74. став 1. овог закона проузрокована штета, има право на исплату осигуране суме, односно право на накнаду штете према одредбама овог закона под условом реципроцитета.

Члан 105

Возач моторног возила иностране регистрације дужан је да, приликом уласка на територију Републике Србије, има ваљану међународну исправу о осигурању од аутоодговорности која важи за територију Републике Србије, која покрива штете најмање до износа утврђеног овим законом.

Међународном исправом из става 1. овог члана сматра се исправа чију ваљаност признаје Удружење, као члан Система међународне карте осигурања (зелена карта).

Удружење је гарант за обавезе засноване на исправи из става 1. овог члана, до износа суме осигурања важеће на дан настанка штетног догађаја.

Удружење благовремено обавештава орган надлежан за унутрашње послове о томе која се међународна исправа из става 1. овог члана сматра ваљаном.

Ваљаност међународне исправе о осигурању проверава орган надлежан за унутрашње послове на граничном прелазу, при уласку моторног возила на територију Републике Србије, као и приликом контроле саобраћаја.

Међународна исправа из става 1. овог члана потребна је и за моторно возило које се допрема у Републику Србију неким превозним средством, осим ако у Републици Србији неће бити коришћено.

Лица која немају ваљану међународну исправу из става 1. овог члана, дужна су да на граници закључе уговор о осигурању од аутоодговорности (гранично осигурање) са домаћим друштвом за осигурање, који важи само за територију Републике Србије.

Гранично осигурање из става 7. овог члана закључује се за време боравка на територији Републике Србије.

Члан 106

Штете за које одштетни захтев износи мање од 500 евра у динарској противвредности и за које су уз захтев достављени докази на основу којих се може утврдити обавеза друштва за осигурање, сматрају се малим штетама.

Друштво за осигурање је дужно да накнаду штете из става 1. овог члана исплати у року од осам дана од дана пријема захтева.

Друштво за осигурање је дужно да штету исплати у року из става 2. овог члана и у случају кад у поступку накнаде штете утврди да је износ штете до 500 евра у динарској противвредности, иако захтев за накнаду штете није одређен као захтев за накнаду штете из става 1. овог члана.

Члан 107

Најнижа сума осигурања, по једном штетном догађају, на коју може бити уговорено осигурање из члана 61. став 1. овог закона износи:

1) за ваздухоплове који се користе за јавни превоз путника и робе у домаћем и међународном ваздушном саобраћају:	
маса до 2.700 кг	50.000 евра
маса од 2.701 кг до 5.700 кг	110.000 евра
маса од 5.701 кг до 27.000 кг	310.000 евра
маса од 27.001 кг до 72.000 кг	620.000 евра
маса преко 72.000 кг	1.000.000 евра
2) за остале ваздухоплове без обзира на намену (змајеви, ултралаке једрилице, парагладери, једрилице, балони, змајеви са мотором, ултралаки ваздухоплови са мотором, ваздухоплови са сопственим погоном и остали ваздухоплови)	40.000 евра

Члан 108

Друштва за осигурање која обављају послове осигурања од аутоодговорности дужна су да примењују заједничке услове осигурања, премијски систем са јединственим основама премије осигурања за те послове и минималну тарифу, који садрже и бонус - малус систем из члана 43. овог закона.

Народна банка Србије даје претходну сагласност на заједничке услове, премијски систем и тарифу из става 1. овог члана које доноси Удружење, као и на њихове измене и допуне.

2. Усклађивање пословања и завршне одредбе

Усклађивање пословања друштава за осигурање и успостављање базе података

Члан 109

Друштва за осигурање која се баве пословима обавезног осигурања дужна су да своје пословање ускладе са одредбама овог закона у року од 60 дана од његовог ступања на снагу, осим ако одредбама овог закона за поједина питања није одређен други рок.

Друштво за осигурање организоваће базе података из члана 9. став 2. овог закона у року од шест месеци од дана ступања на снагу акта из члана 9. став 4. овог закона.

Усклађивање пословања Удружења

Члан 110

Удружење је дужно да, у року од 60 дана од дана ступања на снагу овог закона, усклади одредбе статута Удружења које се односе на вршење јавних овлашћења и да га достави Влади на сагласност, у складу са чланом 72. овог закона.

Удружење ће обавезе гарантног фонда при Удружењу, настале до дана ступања на снагу овог закона, измиривати сагласно прописима који су били на снази до дана ступања на снагу овог закона.

Удружење је дужно да, у року од 90 дана од дана ступања на снагу овог закона, донесе пропис из члана 9. став 4. овог закона.

Информациони центар из члана 50. овог закона отпочеће са радом у року од једне године од дана ступања на снагу овог закона.

Регистар штетних догађаја из члана 58. овог закона успоставиће се по истеку једне године од дана ступања на снагу овог закона, од када ће и друштво за осигурање отпочети са издавањем потврде из члана 59. овог закона за период за који располаже одговарајућим подацима.

Почетак рада Гарантног фонда

Члан 111

Гарантни фонд отпочеће са обављањем послова утврђених овим законом по истеку две године од дана ступања на снагу овог закона.

До почетка рада Гарантног фонда послове из његовог делокруга обављаће Удружење, сагласно прописима који су били на снази до дана ступања на снагу овог закона.

Удружење је дужно да пословање настало по основу обавеза гарантног фонда при Удружењу проистеклих по основу уговора о обавезном осигурању закљученим са друштвима за осигурање којима је одузета дозвола за обављање послова осигурања до дана ступања на снагу овог закона, обавља преко посебног наменског рачуна гарантног фонда при Удружењу.

Посебан наменски рачун гарантног фонда при Удружењу из става 3. овог члана Удружење је дужно да отвори по ступању на снагу овог закона.

Даном почетка рада Гарантног фонда Удружење ће том фонду пренети средства, права и обавезе у вези са тим средствима, који се односе на територију Републике Србије, као и припадајућу опрему, архиву и документацију која је служила за обављање послова тог фонда, осим оних који се односе на измиривање обавеза из става 3. овог члана. Гарантни фонд ће преузети и запослене у Удружењу који су у Удружењу, на дан ступања на снагу овог закона, обављали послове Гарантног фонда из става 2. овог члана.

Извори средстава за измиривање обавеза од стране гарантног фонда при Удружењу

Члан 112

Извори средстава гарантног фонда при Удружењу за покриће обавеза из члана 111. став 3. овог закона су: додатни допринос друштава за осигурање и други извори сагласно прописима који су били на снази до дана ступања на снагу овог закона.

Додатни допринос из става 1. овог члана уплаћују друштва за осигурање издвајањем из премије обавезног осигурања и средстава остварених од регресних захтева према лицима која нису закључила уговор о осигурању од одговорности, на начин, у роковима и обиму које утврђује министар надлежан за послове финансија.

Под другим изворима из става 1. овог члана сматрају се средства прибављена из буџета Републике Србије, део средстава остварених приватизацијом друштава за осигурање, донације домаћих и страних правних лица и друга средства која утврди министар надлежан за послове финансија.

Висину средстава из буџета Републике Србије утврђује министар надлежан за послове финансија.

Агенција за осигурање депозита, која обавља функцију стечајног управника у друштвима за осигурање којима је одузета дозвола за обављање послова осигурања до дана ступања на снагу овог закона и над којима је покренут поступак стечаја, дужна је да министарству надлежном за послове финансија доставља месечне извештаје о пријављеним потраживањима, као и пројекцију очекиваног доспећа обавеза за наредна три месеца за штете настале по основу закључених уговора о обавезном осигурању са тим друштвима за осигурање.

Удружење улаже средства која су намењена за измирење обавеза гарантног фонда при Удружењу, сходном применом прописа којима је регулисано депоновање и улагање средстава осигурања друштава за осигурање.

Именовање чланова управног одбора Гарантног фонда

Члан 113

Влада ће именовати председника и чланове управног одбора Гарантног фонда најкасније 60 дана пре почетка рада Гарантног фонда.

Доношење статута и именовање директора Гарантног фонда

Члан 114

Управни одбор Гарантног фонда ће у року од 30 дана од дана именовања председника и чланова управног одбора донети статут Гарантног фонда и именовати директора Гарантног фонда.

Рок за доношење прописа за извршавање овог закона

Члан 115

Прописи за извршавање овог закона из члана 19. став 2, члана 26, члана 42. став 3. и члана 43. став 2. овог закона, донеће се у року од шест месеци од дана ступања на снагу овог закона.

Почетак примене обавезног осигурања за власнике чамца

Члан 116

Власник чамца из члана 64. став 1. овог закона дужан је да закључи уговор о осигурању из тог члана, у складу са одредбама овог закона, најкасније до дана уписа чамца у одговарајући регистар, односно до дана обнављања тог уписа.

Одложена примена појединих одредаба Закона

Члан 117

Поједине одредбе овог закона примењиваће се почев од, и то:

- 1) одредбе чл. 6, 27, 33, 34, 36, 37. и 38, члана 42. став 1, чл. 46. до 49, члана 50. став 3. тачка б) и став 8, члана 51, чл. 53. до 57. и члана 60, од дана приступања Републике Србије Европској унији;
- 2) одредбе члана 22. ст. 1, 2, 4. и 5. и члана 43. став 3, по истеку три године од дана ступања на снагу овог закона;
- 3) одредбе члана 42. ст. 2. до 4. и члана 43. став 1, по истеку једне године од дана ступања на снагу овог закона;
- 4) одредбе члана 61. ст. 2. до 7. и став 9. и члана 62, од 1. јануара 2010. године;
- 5) одредбе члана 96, од дана приступања Републике Србије Светској трговинској организацији.

Престанак важења прописа

Члан 118

Даном ступања на снагу овог закона престају да важе одредбе о обавезном осигурању (чл. 73. до 108, чл. 111. и 112) и одредбе чл. 143. до 146. Закона о осигурању имовине и лица ("Службени лист СРЈ", бр. 30/96, 57/98, 53/99 и 55/99 и "Службени гласник РС", број 55/04), осим одредаба члана 86. тог закона које престају да важе по истеку три године од дана ступања на снагу овог закона.

Даном приступања Републике Србије Европској унији престају да важе одредбе поделеља 1. одеља Х. овог закона (чл. 102. до 108), осим:

- 1) одредаба члана 104, које престају да важе даном приступања Републике Србије Светској трговинској организацији;
- 2) одредаба члана 107, које престају да важе 1. јануара 2010. године;
- 3) одредаба члана 108, које престају да важе деведесетог дана од дана приступања Републике Србије

Европској унији.

Ступање на снагу Закона

Члан 119

Овај закон ступа на снагу деведесетог дана од дана објављивања у "Службеном гласнику Републике Србије".

ПРИЛОГ Б



TAKOVO OSIGURANJE a.d.o.

Kragujevac, Dr Zorana Đinđića 15A
Tel. (034) 30 30 00, 30 30 01
Fax: (034) 30 30 54
www.takovo-osiguranje.rs
E-mail: office@takovo-osiguranje.rs

Штета број:

Полиса број:

ЗАХТЕВ ЗА НАКНАДУ ШТЕТЕ

ИЗ ОСНОВА ОСИГУРАЊА АУТООДГОВОРНОСТИ И АУТОКАСКА

1. Подаци о оштећенику - подносиоцу захтева		Правно лице: Мат. бр. _____ ПИБ: _____
		Физичко лице: ЈМБГ: _____
Назив-Име и презиме оштећеног: _____		Моб.тел. _____
		Телефон _____
Адреса: ул. _____ бр. _____ пош.бр. _____ место _____		
Презиме и име возача: _____		Моб.тел. _____
		Телефон _____
Адреса: ул. _____ бр. _____ пош.бр. _____ место _____		
Број возачке дозволе _____ категорија А, Б, Ц, Д, Е важи до _____		
Регистарски број возила: _____, врста возила _____, марка и тип _____		
Осигуравајуће друштво _____, врста осигурања _____		1) АУТООДГОВОРНОСТ 2) АУТОКАСКО
		Број полисе: _____
Возило набављено ново-половно дана _____ по цени од: _____		
2. Подаци о осигуранику - проузроковачу штете		
Власник возила: _____		Моб.тел. _____
		Телефон _____
Адреса: ул. _____ бр. _____ пош.бр. _____ место _____		
Презиме и име возача: _____		Моб.тел. _____
		Телефон _____
Адреса: ул. _____ бр. _____ пош.бр. _____ место _____		
Број возачке дозволе _____ категорија А, Б, Ц, Д, Е важи до _____		
Регистарски број возила: _____, врста возила _____, марка и тип _____		
Осигуравајуће друштво _____		Број полисе: _____
Важност полисе: од _____ до _____		
3. Подаци о саобраћајној несрећи		
Саобраћајна незгода се догодила дана _____ године у _____ часова.		
Место незгоде: _____, општина: _____		
Улица/релација _____		
Орган унутрашњих послова где је незгода пријављена: _____		
Ако није пријављена навести разлог непријављивања: _____		
Име и презиме и адреса очевидаца _____		

4. Детаљан опис времена, места и околности незгоде (изјава)		
5. Скица саобраћајне незгоде (траса пута-улица, позиције возила у моменту незгоде, знаци на путу)		
6. Опис оштећења на возилу и осталим стварима		
7. Спецификација одштетног захтева		
8. Повређена лица		
Презиме и име	Адреса	Сродство са осигураником
1.		
2.		
3.		
8. Напомена		
Изјашњавам се да ми обрачун штете урадите по: 1. калкулацији 2. по рачунима _____		
Изјашњавам се за следећи начин исплате (заокружити): 1. У готовом у централни у Крагујевцу (само за физичка лица) 2. На текући рачун бр. _____ код _____ 3. Поштанском упутницом на кућну адресу (само за физичка лица)		
За тачност података о узроку штете и других података наведених у овом захтеву за накнаду штете одговорам морално и материјално и носим све последице које из тога проистичу. Уколико се од стране надлежних органа или на неки други начин утврди да у смислу услова за осигурање корисника, односно сопственика моторних возила од одговорности за штете причињене трећим лицима и Законом о обавезном осигурању у саобраћају нема права на накнаду штете, обавезујем се да ћу износ примљен на име одштете вратити "ТАКОВО ОСИГУРАЊУ" а.д.о. и то у року од 30 дана од дана саопштења да ми у смислу поменутих услова односно Закона не припада накнада за насталу штету. Подносилац захтева У _____ дана _____ године л.к.бр. _____ СУП _____		
Податке из полисе осигураника-проузроковача штете дате у овом захтеву под тачком 2., проверио и допунио Радник "ТАКОВО ОСИГУРАЊА" а.д.о. дана _____ године		

ПРИЛОГ В



A.D. ZA OSIGURANJE TAKOVO
Kragujevac, Dr Zorana Đinđića 15A
tel:(034)303-000,303-001; Fax:(034)303-054
Zapisnik o oštećenju vozila

Br. štete: **AO2101/121**
Vrsta osiguranja: Auto odgovornost
Polisa:
Franšiza:
Datum pregleda: 21.06.2012

Oštećeni

Korisnik vozila
Dat štete

17.06.2012

Reg. oznaka

Vrsta vozila
Putničko

Marka i tip vozila:
FIAT TEMPRA

Broj šasije
Broj motora

ZFA15900005031721

Prva reg

God
proizvodnje

KW(KS)

ccm

Oblik
karoserije

Br
vrata

Boja vozila

Pred k
m

Nosivost(t)

13.04.1998

1998

62

1581

4

siva metalikirana

0

Mesto nastanka štete:

Arandjelovac

Uzrok štete:

Sudar sa vozilom

OPIS OŠTEĆENJA

Delovi za zamenu

1. Z BRAMK
2. HAUBA PRTLJAŽNIKA
3. BRAVA Z HAUBE
4. Z L NATPIS
5. Z D NATPIS
6. Z SVETLO L KPL
7. D Z SVETLO KPL

Delovi za opravku

1. Z VEZM LIM V
2. Z D BOČNA STRANICA S
3. POD PRTLJAŽNIKA S
4. Z D UZDUŽNI NOSAČ S
5. Maska H-d M

Delovi za kontrolu

Ostali radovi

Amortizacija na nove originalne metalne delove 50%.

Napomena:

Stanje vozila:

Prosečno

Fotografisano

NE

Rekonstrukcija

NE

U slučaju popravke po računu, oštećeni je dužan da dostavi fiskalne račune sa detaljnom specifikacijom delova i radova

Napomena: sva naknadno ustanovljena oštećenja, koja su posledica predmetnog udesa, priznaće se samo po prethodnom odobrenju ovlašćenog procenitelja.

Ovaj zapisnik ne predstavlja radni nalog i ne obavezuje osiguravača na isplatu štete.

Procenitelj:

Farbarski materijal:

Sitan i potrošni materijal:

Materijal za antikorozijsku zaštitu:

%

DIN

Rad 10.50h

Farbanje 8.90h

Delovi

Ukupno rad 19.40h

Cena usluge po kalkulaciji

Oštećeni:

39. SIRENA VIS.TONA

40. DRŽAČ SIRENE

Ispitati ekonomsku opravdanost popravke vozila. Amortizacija na nove originalne metalne delove 50%. Mogućnost dopune zapisnika.

Napomena:

Stanje vozila:

Prosečno

Fotografisano

NE

Rekonstrukcija

NE

U slučaju popravke po računu, oštećeni je dužan da dostavi fiskalne račune sa detaljnom specifikacijom delova i radova

Napomena: sva naknadno ustanovljena oštećenja, koja su posledica predmetnog udesa, priznaće se samo po prethodnom odobrenju ovlašćenog procenitelja.

Ovaj zapisnik ne predstavlja radni nalog i ne obavezuje osiguravača na isplatu štete.

Procenitelj:

Farbarski materijal:

Sitan i potrošni materijal:

Materijal za antikorozionu zaštitu:

%

DIN

Rad 35.30h

Farbanje 10.40h

Delovi

Ukupno rad 45.70h

Cena usluge po kalkulaciji

Oštećeni:

ПРИЛОГ Д

Име и презиме власника возила

Адреса

Датум настанка штете

ЗАПИСНИК

О ОШТЕЋЕЊУ ПУТНИЧКОГ АУТОМОБИЛА

Марке „AUDI A6“

Оштећено дана _____

1. ПОДАЦИ О ВОЗИЛУ

- регистарска ознака
- врста
- марка и тип
- број шасије/мотора
- снага мотора
- боја
- стање у km. sata
- година производње
- датум штете
- опште стање

Путничко, лимузина, 4в.

AUDI A6 (B4)

81 (kW) / 1896 ccm.

Црна

- (km)

2000 год. / Рег. 16.03.2005 год. (1.7.2000)

- / Стар. 4 г. и 0 м.

Надпросечно очуван и одржавано.



2.1. Делови за замену

Браник предњи облог	(281)
PVC решетка у бранику предњем 3 дала	(299+297+298)
Шина браника П.	(340)
Лајсне браника П/(Л+Д)	(353+354)
Одбојници на краку шасије П/(Л+Д)	(761+762)
Фар за маглу П/(Л+Д)	(637+638)
Фар П/(Л+Д)	(561+562)
Маска за амблем на масци П	(431+410)
Одбојник П браника	(321+322)
Поклопац мотора	(471)
Брава поклопца мотора	(493)
Блатобран П/Д спољашњи	(742)
PVC заштита блатобрана П/Д	(842)
Пнеуматик П/Д точка Continental 235/45R17	(7227)
Al наплатак П/Д точка	(7201)
Ваздушни јастук за возача	(7445)
Ваздушни јастук за сувозача	(4325)
Централни део Airbag	(7405)
Везни лим П	(930)
PVC заштита мотора доња	(8771)
Хладњак мотора	(7761)
Хладњак уља	(7774)
PVC усмеривач хладњака мотора	(7755+7751)
Носач вентилатора хладњака мотора	(7787)
Црево хладњака уља	(7789)
Вентилатори хладњака	(7790)
Виско вентилатор са лежајем	(7793+7801)
Црева хладњака мотора	(7777+7893)
Хладњак клима уређаја	(8745)
Црева хладњака климе	(8762+8764)
Полуосовина П/Д	(7035)
Осцилујуће раме П/Д - г	(7057)
PVC заштита мотора	(8237)
Резервоар течности климе	(8179)
Баланс штангла П точкова	(7261)
Централни носач предњег вешања	(7011)

ПРОЦЕНА ПОПРАВКЕ БР. AUDI A6

ВЛАСНИК			Рс
ВРСТА ОШТЕЋ	Ауто одговорност		
ПРОИЗВОЂАЧ	AUDI	A6 (4B)	ОСНОВНИ МОДЕЛ МОДЕЛ БР. 00 31 01
ПРВА РЕГ.			
ДАТ.НЕСР.			
ОПЦИЈЕ		АУТ КЛИМ-УРЕЂАЈ	ФАР ЗА МАГЛУ
ОПЦИЈЕ	1896 ccm 81 kW TDI AFN Al-y ФЕЛНЕ 7 J X 16	СЕРВО УПРАВЉАЊЕ ОПРЕМА ADVANCE	ЛЕВИ/ДЕСНИ AIRBAG

РАД	ВРЕМЕНСКА БАЗА	10 ЈР = 1 ЧАС ЦЕНА/КЛ 1 = 2500 ДИН/ЧАС ЦЕНА/КЛ 2 = 2500 ДИН/ЧАС ЦЕНА/КЛ 3 = 2500 ДИН/ЧАС		
ОПРАВКА / АУДА БР.	ДЕТАЉИ О ОПРАВЦИ	КЛ	ЈР	ЦЕНА ЦЕНА
63 29 55 50	ЗАМЕНА П БРАНИКА ОБУХВАТА: ДЕМОНТ/НОСАЧА ОДБОЈНИКА	2	7	1750
50 55 19 50	ДЕМОНТАЖА/МОНТАЖА П Д БЛАТОБРАНА (БРАНИК ДЕМОНТИРА) ОБУХВАТА: ДЕМОНТАЖУ/МОНТАЖУ ПОДКРИЛА	2	9	2250
50 55 55 50	ЗАМЕНА П Д БЛАТОБРАНА (ДЕМОНТ) ОБУХВАТА: ДЕМОНТАЖУ/МОНТАЖУ БОЧНОГ МИГAVЦА	2	1	250
55 22 19 00	ДЕМОНТАЖА/МОНТАЖА П ХАУБЕ УКЉУЧУЈЕ: ПОДЕШАВАЊЕ ХАУБЕ	2	7	1750
55 22 55 50	ЗАМЕНА П ПОКЛОПЦА (ПОКЛОПАЦ ДЕМОНТИРАН) УКЉУЧУЈЕ: ДЕМОНТ/МОНТАЖА СВИХ ДЕЛОВА	2	4	1000
94 64 19 ZAX	ДЕМОНТАЖА/МОНТАЖА Л ФАРА ЗА МАГЛУ (БРАНИК ДЕМОНТИРАН) БЕЗ: ПОДЕШАВАЊЕ ФАРА ЗА МАГЛУ	2	1	250
94 64 19 ZAX	ДЕМОНТАЖА/МОНТАЖА Д ФАРА ЗА МАГЛУ (БРАНИК ДЕМОНТИРАН) БЕЗ: ПОДЕШАЊЕ ФАРА ЗА МАГЛУ	2	1	250
94 15 55 50	ЗАМЕНА ФАРА Л (ДЕМОНТ)	2	1	250
94 15 55 50	ЗАМЕНА Д ФАРА (ДЕМОНТ)	2	1	250
50 38 19 00	ДЕМОНТАЖА/МОНТАЖА П НОСАЧА БРАВЕ ОБУХВАТА: ДЕМОНТАЖУ/МОНТАЖУ БРАНИКА И П ТОЧКОВА, ОТПУШТ/ПРИЧВР КОНДЕНЗАТОРА, ОЗРАЧИВАЊЕ СИСТЕМА ЗА ХЛАЂЕЊЕ, ПОДЕШАВАЊЕ БРАНИКА И ФАРБА	2	29	7250
50 38 55 50	ЗАМЕНА НОСАЧА П БРАВЕ ОБУХВАТА: ДЕМОНТАЖУ/МОНТАЖУ ФАРА, П ДО ПОПРЕЧНОГ НОСАЧА, ХЛАДЊАКА, ПРИГУШИВАЧА УДАРА И ДО ДЕЛА БРАВЕ	2	11	2750
94 64 16 00	ПОДЕШАВАЊЕ ФАРА ЗА МАГЛУ	2	2	500

ПРОЦЕНА ПОПРАВКЕ БР. AUDI A6

РАД	ВРЕМЕНСКА БАЗА	10 ЈР = 1 ЧАС ЦЕНА/КЛ 1 = 2500 ДИН/ЧАС ЦЕНА/КЛ 2 = 2500 ДИН/ЧАС ЦЕНА/КЛ 3 = 2500 ДИН/ЧАС		
ОПРАВКА / АУДА БР.	ДЕТАЉИ О ОПРАВЦИ	КЛ	ЈР	ЦЕНА ЦЕНА
21 43 19 37) КН	ДЕМ/МОНТ ИНТЕРКУЛЕРА	2	2	500
КН	ДЕМОНТАЖА/МОНТАЖА ПОТИСНУТОГ ЦРЕВА	2	2	500
19 70 55 ZAX	ЗАМЕНА ХЛАДЊАКА (ДЕМОНТИРАН) ОБУХВАТА: ПРЕНОШЕЊЕ СТАРИХ ПРИКЉУЧНИХ ДЕЛОВА	2	4	1000
69 11 20 00)	ДЕМ/МОНТ ОБА П ПОЈАСА НА ТРИ ТАЧКЕ (УН ЛАЈСНЕ ПРАГА ДЕМОНТИРАНЕ)	2	10	2500
68 05 19 00	ДЕМОНТАЖА/МОНТАЖА УН Л ЛАЈСНЕ ПРАГА	2	3	750
68 05 19 00	ДЕМОНТАЖА/МОНТАЖА УН Д ЛАЈСНЕ ПРАГА	2	3	750
70 18 19 00)	ДЕМОНТАЖА/МОНТАЖА КОМАНДНЕ ТАБЛЕ (П И 3 СРЕДИШЊА КОНЗОЛА ДЕМОНТИРАНЕ) ОБУХВАТА: ДЕМОНТАЖУ/МОНТАЖУ ВОЛАНА, ЈЕДИНИЦЕ AIRBAGА ВОЗАЧА, УЛОШКА ТАБЛЕ СА ПРЕКИДАЧИМА, РУЧИЦЕ ВОЛАНА, ПРЕГРАДЕ И КОМАНДНЕ ТАБЛЕ И ПРЕГРАДЕ ЗА РУКАВИЦЕ, ПОДЕШАВАЊЕ КОМАНДНЕ ТАБЛЕ, БЕЗ: СОПСТВЕНЕ ДИЈАГНОЗЕ МЕМОРИСАНИХ ГРЕШАКА.	2	21	5250
70 18 55 50	ЗАМЕНА КОМАНДНЕ ТАБЛЕ (КОМАНДНА ТАБЛА ДЕМОНТ) ОБУХВАТА: ДЕМОНТАЖУ/МОНТАЖУ ЈЕДИНИЦЕ AIRBAGА СУВОЗАЧА И ПРИКЉУЧНИХ ДЕЛОВА	2	7	1750
68 17 19 03	ДЕМОНТАЖА/МОНТАЖА 3 СРЕДИШЊЕ КОНЗОЛЕ	2	9	2250
68 17 19 52	ДЕМОНТАЖА/МОНТАЖА П СР КОНЗОЛЕ (3 СР КОНЗОЛЕ ДЕМОНТ)		7	1750
19 62 19 50	ДЕМОНТ/МОНТ ДО ЦРЕВА РАСХЛАДНЕ ТЕЧНОСТИ	2	1	250
19 49 19 87	ДЕМОНТАЖА/МОНТАЖА ВИСКО СПОЈНИЦЕ ВЕНТИЛАТОРА (НОСАЧ БРАВЕ ОТПУШТЕН)	2	2	500
40 07 19 00)	ДЕМОНТАЖА/МОНТАЖА НОСАЧА АГРЕГАТА (ТОЧКОВИ ДЕМОНТИРАНИ) УКЉУЧУЈЕ: ОТПУШТ/ПРИЧВРШЋ ДО ВИЉУШКЕ БЕЗ: МЕРЕЊА ВОЗИЛА НАПРЕД И ПОЗАДИ	2	17	4250
40 07 55 50	ЗАМЕНА НОСАЧА АГРЕГАТА (ДЕМОНТ)	2	9	2250
40 77 19 00)	ОТПУШТАЊЕ/ПРИЧВРШЋИВАЊЕ СТАБИЛИЗАТОРА	2	3	750
40 77 19 00)	ДЕМ/МОНТ СТАБИЛИЗАТОРА	2	4	1000
44 10 55 50	МОНТ/БАЛАНС П Д ТОЧКА (ТОЧАК ДЕМОНТ)	2	2	500
40 16 19 50)	ОТПУШТАЊЕ/ПРИЧВР П ДО Д ВОЋИЦЕ УПРАВЉАЧА	2	2	500
40 16 19 50)	ДЕМ/МОНТ П ДО Д ВОДЕЋЕ СПОНЕ УПРАВЉАЧА (ТОЧАК ДЕМОНТИРАН)	2	5	1250
40 41 19 00)	ОТПУШТ/ПРИЧВРШЋ П Д ПОЛУОСОВИНЕ	2	3	750
40 41 19 00)	ДЕМОНТАЖА/МОНТАЖА П Д ЗГЛОБНОГ ВРАТИЛА (ТОЧАК ДЕМОНТИРАН)	2	4	1000
69 53 19 50	ДЕМ/МОНТ УРЕЂАЈА ОТПУШТАЊЕ AIRBAGА (СРЕДИШЊА КОНЗОЛА ДЕМОНТИРАНА)	2	2	500
01 29 00 50	АУТОДИЈАГНОЗА: ОЧИТАВ МЕМОРИСАН ГРЕШАКА (В. А. Г 1551 / В. А. С 5051)	2	1	250

ПРОЦЕНА ПОПРАВКЕ БР. AUDI A6

РАД	ВРЕМЕНСКА БАЗА	10 ЈР = 1 ЧАС ЦЕНА/КЛ 1 = 2500 ДИН/ЧАС ЦЕНА/КЛ 2 = 2500 ДИН/ЧАС ЦЕНА/КЛ 3 = 2500 ДИН/ЧАС		
ОПРАВКА / АУДА БР.	ДЕТАЉИ О ОПРАВЦИ	КЛ	ЈР	ЦЕНА ЦЕНА
87 55 19 50	ДЕМОНТАЖА / МОНТАЖА СУШАЧА (БРАНИК ДЕМОНТ), БЕЗ: ПРАЖЊЕЊА / ПУЊЕЊА РАСХЛАДНЕ ТЕЧНОСТИ	2	3	750
87 55 55 50	ЗАМЕНА СУШАЧА (ДЕМОНТ)	2	1	250
87 50 19 50	ДЕМОНТАЖА / МОНТАЖА КОНДЕНЗАТОРА (БРАНИК ДЕМОНТИРАН) БЕЗ: ИСПУШТАЊА И ПУЊЕЊА РАСХЛАДНЕ ТЕЧНОСТИ	2	3	750
87 03 17 00	ПРАЖЊЕЊЕ И ПУЊЕЊЕ РАСХЛАДНЕ ТЕЧНОСТИ (В. А. Г. 1770 / 1771)	2	5	1250

ФАРБАРСКИ РАД	ВРЕМЕНСКА БАЗА	10 ЈР = 1 ЧАС ЦЕНА/КЛ 1 = 2500 ДИН/ЧАС ЦЕНА/КЛ 2 = 2500 ДИН/ЧАС ЦЕНА/КЛ 3 = 2500 ДИН/ЧАС		
ОПЕРАЦИЈА / КОДНИ БР.	ОПИС	2-СЛОЈНИ-МЕТАЛИК	ЈР	ЦЕНА ЦЕНА
63 29 61 50	П БРАНИК	ФАРБА ЗА НОВИ ДЕО С1	7	1750
55 22 61 00	П ПОКЛОПАЦ	ФАРБА ЗА НОВИ ДЕО С1	19	4750
50 55 61 00	П Д БЛАТОБРАН	ФАРБА ЗА НОВИ ДЕО С1	9	2250
51 01 71 13	ПРИПРЕМНИ РАДОВИ ЗА ФАРБАЊЕ НОВОГ ДЕЛА С1 МЕТАЛНИ (ДЕО/ДЕЛОВИ УГРАЂЕН)		19	4750
51 01 71 93	ПРИПРЕМНИ РАДОВИ ЗА ФАРБАЊЕ (ПЛАСТИЧНИ) (ВЕЗНИ РАД)		7	1750
	ТРОШКОВИ ЗА МАТЕРИЈАЛ – ФАРБАЊЕ			ЦЕНА
	СИТАН ФАРБАРСКИ МАТЕРИ.	60		992
	ФАРБАЊЕ НОВОГ ДЕЛА	034 x 280 KDM		9559

РЕЗЕРВНИ ДЕЛОВИ

АУДА БР.	ОПИС	БРОЈ ДЕЛА	ЦЕНА
0281	П БРАНИК ГРУНДИРАН	+4B0 807 103BA7DL	34320
0297	П Л РЕШ. ДОВОДА ВАЗД.	+4B0 807 681G 01C	1446
0298	П Д РЕШЕТКА ДОВ.ВАЗД.	+4B0 807 682S 01C	1446
0299	СР РЕШЕТ. ДОВОДА ВАЗ.	+4B0 807 683F 01C	2073
0321	Л ДРЖАЧ П БРАНИКА	4B0 807 133B	4235
0322	Д ДРЖАЧ П БРАНИКА	4B0 807 134B	4235
0340	ОДБ. УДАРА П БРАНИКА	4B0 807 109D	12485
0353	Л МАСКА П БРАНИКА	+4B0 807 173 2ZZ	3245

ПРОЦЕНА ПОПРАВКЕ БР. AUDI A6

РЕЗЕРВНИ ДЕЛОВИ

АУДА БР.	ОПИС	БРОЈ ДЕЛА	ЦЕНА
0354	Д МАСКА П БРАНИКА	+4B0 807 174 2ZZ	3245
0410	РЕШЕТ. ХЛАДЊАКА КПЛ	+4B0 853 651A 3FZ	9680
0471	П ПОКЛОПАЦ	4B1 823 029B	54450
0493	ДО ДЕО БРАВЕ	8L0 823 509E	3860
0494	НОСЕЋА КУКА П ПОКЛ.	4B0 823 480E	4004
0561	Л ФАР КПЛ	4B0 941 029N	28380
0562	Д ФАР КПЛ	4B0 941 030N	28380
0637	Л ФАР ЗА МАГЛУ КПЛ	4B0 941 699A	10769
0638	Д ФАР ЗА МАГЛУ КПЛ	4B0 941 700A	10769
0742	Д БЛАТОБРАН	4B0 821 106A	21285
0842	П Д ПОТКРИЛО	4B0 821 172C	1848
0930	НОСАЧ П БРАВЕ	4B0 805 588M	17985
4321	ДРЖАЧ Д AIRBAG	4B1 880 295	3360
4323	AIRBAG-СИСТЕМ СУВОЗ.	ЗАМЕНА	
4325	AIRBAG СУВОЗАЧА	4B1 880 204G	69300
4331	КОМАНДНА ТАБЛА	+4B1 857 008L 2YS	97570
4465	КОНДЕНЗАТОР	4B0 260 403T	49940
4467	БОЦА СУШАЧА	8D0 820 193A	14374
4661	П Л СИГУРНОСНИ ПОЈАС	+4B0 857 705A V04	14410
4662	П Д СИГУРНОСНИ ПОЈАС	+4B0 857 706A V04	14410
7011	НОСЕЋИ РАМ П ОСОВИНЕ	4B0 399 313DB	44550
7034	ЗАМ Д ПОЛУОСОВИНЕ	#4B0 407 452CX	52813
7048	ДО Д РАМЕ	8E0 407 694AG	17902
7202	П Д ФЕЛНА AL	:4B3 601 025K Z17	33990
7228	П Д ГУМА	195/65 R 15 ..T	5959B
7261	П СТАБИЛИЗАТОР	4B0 411 309G	13475
7405	AIRBAG-СИСТЕМ ВОЗАЧА	ЗАМЕНА	
7435	КЛИЗНИ ПРСТЕН	1J0 959 653C	5955
7441	УПРАВ. УРЕЂАЈ AIRBAG	4B0 959 655	42570
7445	AIRBAG ВОЗАЧА	+4B0 880 201AH01C	52360
7761	ХЛАДЊАК ЗА ВОДУ	8D0 121 251P	21656
7773	ЦРЕВО ЗА ВОДУ ДО	4B0 121 055G	2922
7790	ЕЛЕКТРИЧНИ ВЕНТИЛА.	8D0 959 455C	26378
7793	РОТОР ВЕНТИЛАТОРА	050 121 301B	4395
8723	ПОТ. ЦРЕВО ТУРБО ПУЊ.	8D0 145 828L	3337
8745	ИНТЕРКУЛЕР	058 145 805G	9894
8771	П ЗВУЧНА ИЗОЛАЦИЈА	4B0 863 821S	13585

ПРОЦЕНА ПОПРАВКЕ БР. AUDI A6

ФИНАЛНА КАЛКУЛАЦИЈА

РАД	ВРЕМЕНСКА БАЗА	10 ЈР = 1 ЧАС	ДИН.	ДИН.
УКУПНО КЛ 2	209 ЈР X	2500 ДИН/ЧАС	52 250	
УКУПНО ЗА РАД				52 250
ФАРБАРСКИ РАД	ВРЕМЕНСКА БАЗА	10 ЈР = 1 ЧАС		
РАД	61 ЈР X	2500 ДИН/ЧАС	15 250	
МАТЕР. ЗА ФАРБАЊЕ			10 551	
УКУПНО ЗА ФАРБАЊЕ СА МАТЕРИЈАЛОМ				25 801
ДЕЛОВИ			873 245	
УКУПНО ЗА ДЕЛОВЕ				873 245
ТРОШКОВИ ПОПРАВКЕ БЕЗ PDV-A				951 296
ТРОШКОВИ ПОПРАВКЕ СА PDV-ОМ				1 122 529

КОНТРОЛНА БР. AUDI A6

ВЛАСНИК			
ВРСТА ОШТЕЋЕЊА	Ауто одговорност		
ПРОИЗВОЂАЧ	AUDI	A6 (4Б)	ОСНОВНИ МОДЕЛ
ПРВА РЕГИСТРАЦИЈА			МОДЕЛ БР. 00 31 01
ДАТ.НЕСР.			

БР-КЛ / КОД КЛИЈЕНТА	858780	CSL00321	CLASSDIRECT VERZ. 3. 37
			ВЕРЗИЈЕ 3. 37. 03
ДАТУМ ПОНУДЕ	04. 01.2012		
-ОПЦИЈЕ МОДЕЛА-			
УНОС - - - - - >	D1 F2 I2 O3 Q1 Q6 T6 X1 Y4		

ДЕЛОВИ / ФАРБАЊЕ					
МЕТОД ОПРАВКЕ / КОД БРОЈ	E	0431 EL / E	4323 - - - > E	4321 Z	4331 Z
	E	4323 - - - >	4325 Z / E	4323 - - - > E	4662 Z
	E	7405 - - - >	4661 Z / E	4323 - - - > E	7441 Z
	E	7405 - - - >	7435 Z / E	4323 - - - > E	
	E	7405 - - - >	7445 Z		

ЦЕНЕ РАДА		
ВРЕМЕНСКА БАЗА	10 ЈР = 1 ЧАС	
МЕХАНИЧКИ	2 500 ДИН/ЧАС	2 500 ДИН/ЧАС
	2 500 ДИН/ЧАС	
ФАРБАЊЕ	2 500 ДИН/ЧАС	

- ИД БЛОК КОДОДВИ -	
АКТИВНИ КОДОДВИ	: 28 0 / 45 6 000

РЕЗЕРВНИ ДЕЛОВИ	
ДАТУМ ЦЕНЕ ДЕЛА	
- ДАТУМ МАСТЕР ЦЕНА	
- ЗАМЕЊЕН ОД	
- ЦЕНЕ ВАЛИДНЕ ОД	
- КУРС	

- ФАРБАЊЕ -	
МЕТОД ПОПР / КОД - БР	: ЛЕ 0281 / ЛЕ 0471 ЛЕ 0742

ФАРБАРСКИ МАТЕРИЈАЛ	
- ЗАМЕЊЕН ОД	
- ЦЕНЕ ВАЛИДНЕ ОД	
- КУРС	

- БРОЈ ПОЗИЦИЈЕ	
УНОС - - - - - >	: 38
ИЗМЕНЕ - - - - - >	

ПРЕГЛЕД					
РАД:	52 250	ФАРБА:	25 801	ДЕЛОВИ:	873 245
ПОПР. :	951 296	PDV:	171 233	ПОПР. У:	1 122 529

КОНТРОЛНА БР. AUDI A6

ДЕТАЉИ УНЕТИХ ПОДАТАКА				
E 0281	E0299	E0297	E0298	E0340
E0353	E0354	E0321	E0322	E0637
E0638	E0561	E0562	E0410	E0431
E0471	E0493	E0494	E0742	E0842
E7228	E7202	E7405	E4323	E0930
E8771	E7761	E8745	E7790	E7793
E8723	E7773	E4465	E7034	E7048
E4467	E7261	E7011		

Оштећени
Корисник возила

Дат. штете	Рег. ознака	Врста возила	Марка и тип возила:		Број шасије	
		Путничко	AUDI A6 (4B)		Број мотора	
Прва рег.	Година производње 2000	kW (KS) ccm 81 1896	Облик каросерије	Бр. врата 4	Боја возила ЦРНА МЕТАЛИК	Пређ. km Носивост (t)
Место настанка штете				Узрок штете		

ОПИС ОШТЕЋЕЊА

Делови за замену

1. П БРАНИК ГРУНДИРАН
2. П Л РЕШ. ДОВОДА ВАЗД.
3. П Д РЕШЕТКА ДОВ ВАЗД.
4. СР РЕШЕТ ДОВОДА ВАЗД.
5. Л ДРЖАЧ П БРАНИКА
6. Д ДРЖАЧ П БРАНИКА
7. ОДБ УДАРА П БРАНИКА
8. Л МАСКА П БРАНИКА
9. Д МАСКА П БРАНИКА
10. РЕШЕТ ХЛАДЊАКА КПЛ
11. П ПОКЛОПАЦ
12. ДО ДЕО БРАВЕ
13. НОСЕЋА КУКА П ПОКЛ.
14. Л ФАР КПЛ
15. Д ФАР КПЛ
16. Л ФАР ЗА МАГЛУ КПЛ
17. Д ФАР ЗА МАГЛУ КПЛ
18. Д БЛАТОБРАН
19. П Д ПОДКРИЛО
20. НОСАЧ П БРАВЕ
21. ДРЖАЧ Д AIRBAG
22. AIRBAG СУВОЗАЧА
23. КОМАНДНА ТАБЛА
24. КОНДЕНЗАТОР
25. БОЦА СУШАЧА
26. П Л СИГУРНОСНИ ПОЈАС
27. П Д СИГУРНОСНИ ПОЈАС
28. НОСЕЋИ РАМ П ОСОВИНЕ
29. ЗАМ. Д ПОЛУОСОВИНЕ
30. ДО Д РАМЕ
31. П Д ФЕЛНА АЛУ
32. П Д ГУМА
33. П СТАБИЛИЗАТОР
34. КЛИЗНИ ПРСТЕН
35. УПРАВ. УРЕЂАЈ AIRBAG
36. AIRBAG ВОЗАЧА
37. ХЛАДЊАК ЗА ВОДУ
38. ЦРЕВО ЗА ВОДУ ДО
39. ЕЛЕКТРИЧНИ ВЕНТИЛАТ
40. РОТОР ВЕНТИЛАТОРА

Делови за оправку

Делови за контролу

Остали радови

Напомена	Фарбарски материјал	
Стање возила: изнад просека Фотографисано ДА	Ситан и потрошни материјал	%
Реконструкција НЕ	Материјал за антикорозиону заштиту	ДИН
У случају поправке по рачуну, оштећени је дужан да достави фискалне рачуне са детаљном спецификацијом делова и радова	Рад 20.90h Фарбање 6.10h Делови	
Напомена: сва накнадно установљена оштећења, која су последица предметног удеса, признаће се само по предходном одобрењу овлашћеног проценитеља. Овај записник не представља радни налог и не обавезује осигуравача на исплату штете.	Укупно рад 27.00h	
	Цена услуге по калкулацији	

Проценитељ:

Оштећени:

ОБРАЧУН ТОТАЛНЕ ШТЕТЕ

Подаци о возилу:

Регистарски број	Прва регистрација	Год. произв. 2000	Врста возила путничко	Марка и тип AUDI A6 (4B)	Бр. врата 4
Број шасије	Број мотора		Km/h рада	Снага и запремина	Боја возила Тона

Основица за обрачун штете – цена новог возила из каталога AMCC I/2012.

2.977.915.00 ДИН

(А)

Вредност возила по основу:

- Старост за <u>5</u> година и <u>0</u> месеци	41.60%
- Km / Mh корекција за _____ мање/више Km / Mh	0.00%
- Застарелост типа	0.00%
- Општег стања возила	0.00%
- Начин експлоатације	0.00%
- Инвестициона улагања	0.00%
- Понуде и потражње	5.00%

УКУПНА ВРЕДНОСТ ВОЗИЛА

46.60%

(В)

1.387.708.39 ДИН

(Ц=А*Б)

Процењена вредност остатка

1. Мотор	14.00%
2. Мењач	5.00%
3. Предње вешање	0.50%
4. Задње вешање	1.00%
5. Управљачки механизам	0.50%
6. Точкови комплет	1.50%
7. Поклопац предњи	0.00%
8. Поклопац задњи	0.50%
9. Врата	4.00%
10. Стакло предње	1.00%
11. Стакло задње	0.50%
12. Седиште предње	0.20%
13. Седиште задње	0.20%
14. Браници, предњи и задњи	0.30%
15. Остало	3.00%

Збирно

32.20%.

Фактор корекције понуде и тражње спашених делова: → 0.00%

Укупно :

32.20%

(Д)

Вредност остатка:

446.842.10 ДИН

(Е=Д*Ц)

Вредност штете:

940.866.29 ДИН

(Ф=Ц-Е)

Ф – Х

Датум: _____ године

Обрачун урадио: _____