

УДК 347.518:656.1 ; 617.53-001

др Зоран ИЛКИЋ

правни заступник у штетама „ДДОР НОВИ САД“ а.д.о. Нови Сад

ПРИМЕНА ЕВРОПСКОГ ИЗВЕШТАЈА О САОБРАЋАЈНОЈ НЕЗГОДИ, СА ОСВРТОМ НА ТРЗАЈНУ ПОВРЕДУ ВРАТА

Резиме

Током вишегодишње ујошребе, осигуравачи и судови у развијеним земљама углавном су успели своје ставове везане за примену Европског извештаја о саобраћајној незгоди. У раду се указује да је код нас, међутим, евидентно да се у пракси свакодневно јављају различити проблеми, а најчешће несправности узрокују контрадикторни ставови о томе до којег износа су илацивни материјалне штете само по основу извештаја, те да ли треба признавати и нематеријалне штете без записника овлашћеног службеника полиције. Као изузетно сјорна, анализира се и трзајна повреда врата, која је остала најчешћа нематеријална штета, али коју је тешко клинички доказати, поштово када се ради о лакшим телесним повредама. Због тога оштећени имају потешкоћа у остваривању својих права, али је, с друге стране, и веома јојодна за наилашћу неоснованих одштетних захтева.

Кључне речи: Европски извештај, трзајна повреда врата, превара, нематеријална штета, оштећени.

I Примена Европског извештаја о саобраћајној незгоди

Европски извештај о саобраћајној незгоди (*European report on the accident*) први пут је примењен у Француској, 70-их година прошлог века, одакле је брзо преузиман и у суседне земље, да би га данас користио свих 27 земаља ЕУ, па и неке које нису чланице уније (Швајцарска, Андора, Норвешка, Исланд, Хрватска и Србија). Комисија Европског одбора за осигурање сачинила је образац, који се и дан-данас примењује као званични формулар Европске федерације осигурања и реосигурања (*European Insurance and Reinsurance Federation – CEA*).¹ Како су европски законодавци уложили завидан напор у смеру унификације норми које се односе на саобраћај и осигурање од аутоодговорности, као један од проблема идентификоване су и велике тешкоће које оштећени имају због непоседовања података и документације на основу које би остварили своја права у случају доживљавања саобраћајне незгоде. Стога је Директивом бр. 2005/14/СЕ Европског парламента и Савета од 11. маја 2005, којом се мењају Директиве 72/166, 84/5 и 90/232 и Директива 2000/26 Европског парламента и Савета о осигурању од грађанске одговорности за штете из употребе моторних возила (тзв. Пета директива)² од држава чланица затражено да предузму све расположиве мере, како би оштећени, њихови осигураваачи и пуномоћници, лакше дошли до података неопходних за реализацију њиховог одштетног захтева.³ Ради се, пре свега, о подацима садржаним у Европском извештају. Наведеном Директивом обавезане су осигуравајуће компаније да својим осигураницима предају образац извештаја, како би се омогућило ефикасније прибављање података релевантних за наплату претрпљених штета.⁴ Крајњи циљ је да се, што је могуће више, поједностави, убрза и појефтини поступак наплате одштете, а да се уредно попуњени извештај користи као одштетни захтев, како би се намера и успешно реализовала у пракси.

Обавеза размењивања података и докумената постојала је и у нашим ранијим законима који су регулисали поступање учесника у саобраћају у случају настанка саобраћајног инцидента. Међутим, Зако-

1 Милан Церовић, „Европски извештај о саобраћајној незгоди, са нагласком на проблеме у примени у Србији“, у: Јован Славнић, Слободан Јовановић (уредници), *Изазови усклађивања права осигурања Србије са европским (ЕУ) правом осигурања*, Палић, 2012, стр. 281.

2 Fifth Directive 2005/14/EC of the European Parliament and of the Council of 11 May 2005 amending Council Directives 72/166/EEC, 84/5/EEC, 88/357/EEC and 90/232/EEC and Directive 2000/26/EC of the European Parliament and of the Council relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, *O.J. L.* 149 од 11.6.2005. год., стр. 0014–0021 (даље у фуснотама: Пета директива).

3 Пета директива, чл. 26.

4 Пета директива, чл. 4.б.

ном о безбедности саобраћаја на путевима⁵ прецизно су утврђене дужности учесника уколико се догоди саобраћајна незгода, уводећи по први пут у наш правни систем и постојање и примену Европског извештаја о саобраћајној незгоди.⁶ Возач, други учесник у саобраћајној несрећи и лице које се затекне или наиђе на место саобраћајне незгоде дужни су да, уколико је неко лице задобило телесне повреде или погинуло или је наступила велика материјална штета, позову полицију и/или службу медицинске помоћи. Узајамна обавеза обавештавања постоји и за орган МУП-а и здравствену установу. Полицијски службеник, међутим, дужан је да изађе на место несреће само ако има повређених или погинулих лица или када је проузрокована велика материјална штета, и тада је обавезан да обезбеди комплетну увиђајну документацију.⁷ Али, ако је наступила мања материјална штета, дужан је да изађе на лице места и изврши увиђај само, ако то захтева један од учесника у несрећи или лице које је претрпело материјалну штету. Ако се увиђај не врши, возач, тј. учесник несреће у којој је настала само мања материјална штета дужан је да попуни Европски извештај о саобраћајној незгоди (који је добио од свог осигуравача од аутоодговорности још приликом закључења уговора о осигурању). Осигуравачи су дужни да воде евиденцију о пријављеним саобраћајним незгодама за које је сачињен само извештај и добијене податке из извештаја достављају месечно МУП-у и Агенцији за безбедност саобраћаја.

Европски извештај не представља признање одговорности штетника, већ служи за идентификацију учесника и њихових осигуравача и само на основу њега не може се покренути прекршајни или кривични поступак, јер исти нема снагу јавне исправе. Попуњава се у два примерка, оригинал задржава оштећени, а индиговану копију задржава штетник. Уколико има више учесника у несрећи, попуњава се више извештаја, увек један мање од броја учесника. Сами учесници дужни су да попуне сва празна поља у формулару, како би се обезбедила потпуност неопходних података и како би извештај у чињеничном погледу могао да замени записник о увиђају МУП-а. Први проблеми настају ако су подаци непотпуни и недовољни или се учесници првобитно сложе о свим околностима случаја, а потом промене мишљење, не сачине извештај или дају надлежном осигуравачу контрадикторне изјаве. Чест је и случај да учесници не могу на лицу места да утврде да ли се ради

5 Службени гласник РС, бр. 41/2009 и 53/2010.

6 Пета директива, чл. 167–177.

7 Пресуда Првог основног суда у Београду, 84 П. бр. 13696/2011 од 14.06.2012. год., из образложења: „...Чињеница да није сачињен записник о увиђају саобраћајне незгоде није пропуст који би се могао приписати учесницима у незгоди, већ пропуст полиције, која се није одазвала њиховом позиву.“

о малој штети или не, па погрешно процене да штета износи само неколико десетина хиљада динара. Такође, и уколико је дошао полицијски службеник, неретко он одустаје од вршења увиђаја, фотографисања и сачињавања записника, већ упућује странке да се договоре и обратe штетниковом осигуравачу, ради мирног регулисања накнаде штете. Чињеница је да најчешће ни странке, ни полицијски службеници нису довољно стручни да процене колико отприлике износи штета на возилима, већ то могу само машински инжењери, тј. овлашћени проценитељи у осигуравајућим друштвима. Па чак и они, понекад, не могу у целости да сагледају сва унутрашња оштећења, све док се возило не однесе код мајстора, који ће отворити сабијене механичке делове. Тада се накнадно установљава да је штета далеко већа, него што су то првобитно мислили учесници несреће. Тако највећи проблем, што се тиче материјалних штета, представља опредељење које су штете плативе од стране осигуравача, а које не. Другим речима, отворена је проблематика шта се сматра под тзв. „малим штетама“, а шта не, будући да Закон о безбедности саобраћаја на путевима не прецизира о ком је износу реч.

Законом о обавезном осигурању у саобраћају⁸ потврђена је обавеза власника превозног средства да у возилу увек поседује примерак Европског извештаја о саобраћајној незгоди, те да са другим учесницима у несрећи размени личне и податке о обавезном осигурању.⁹ Као мала штета дефинисана је она, код које је одштетни захтев мањи од 500 евра у динарској противвредности или код које осигуравач утврди да не прелази наведени износ. Ове штете је осигуравач, уколико је документација комплетна и неспорна, дужан исплатити у року од осам дана, с тим, што ће се наведени износ од дана приступања Србије Европској унији аутоматски повисити на 1.000 евра.¹⁰ Како се ради о закону који непосредно регулише њихову струковну област, осигуравачи га се стриктно придржавају и махом не исплаћују штете веће од наведеног износа уколико не постоји барем службена забелешка радника МУП-а који је био на лицу места.

Међутим, овом је супротстављен став Министарства унутрашњих послова, кога се, наравно, придржавају његови службеници, да записник о увиђају не треба сачињавати уколико материјална штета не превазилази 200.000 динара. Ово схватања засновано је на члану 289. ст. 1 Кривичног закона,¹¹ по коме је тај износ граница до које се штетник не гони по службеној дужности за кривично дело угрожавања јавног саобраћаја,

8 Службени гласник РС, бр. 51/2009, 78/2011 и 101/2011.

9 Пета директива, чл. 8 ст. 2 и 4.

10 Пета директива, чл. 27 и 106.

11 Службени гласник РС, бр. 85/2005, 88/2005, 107/2005, 72/2009 и 111/2009.

тј. представља практично границу између прекршајне и кривичне одговорности. Супротно Закону о обавезном осигурању у саобраћају, овај Закон не дефинише шта се подразумева под „малом штетом“. Износ наведен у њему ипак је утврђен у циљу квалификовања бића кривичног дела угрожавања јавне безбедности. Сем тога, усвојен је четири године пре него што је Европски записник уведен у наш правни систем и законодавац, при том, није могао имати у виду да ће се наведена цифра користити за дефинисање појма мале штете.

У западноевропским земљама, Европски извештај се користи у случају настанка сваке материјалне штете, значи без икаквог номиналног ограничења, већ је једини услов да нема повређених или погинулих лица. Код нас, проблеми су се појавили већ од првог дана његове примене, првобитно због проблема у утврђивању колико износи претрпљена штета, а понајвише због тога што МУП и осигуравачи о дефиницији мале штете, већ више од две године, имају различита гледишта. Највише трпе, као и обично оштећени, који су принуђени да потраже судску заштиту. Међутим, и она је шаролика, па су у пракси могуће и усвајајуће и одбијајуће пресуде.¹²

Посебан проблем представљају ситуације код нематеријалних штета. Закон, дакле, недвосмислено наводи да су учесници у случају телесних повреда дужни да зову саобраћајну полицију. Међутим, дешава се да они то, из различитих разлога ипак не учине или ако и учине, до увиђаја ипак не дође. Због тога, могу остати без обештећења,¹³ што опет

12 Пресуда Вишег суда у Панчеву, 2-Гж. бр. 679/2011 од 13.09.2011. год., из образложења: „...Због тога што није испоштована императивна норма да полиција сачини записник о штети већег обима тужилац не може на основу Европског извештаја о саобраћајној незгоди да успешно оствари захтев да му штета буде надокнађена у пуном обиму ... Сваком учеснику саобраћајне незгоде у којој је настала мала штета остаје на савесности да процени висину штете на свом возилу и да ли ће позвати полицију, па кад сам бринући се савесно и поштено о својој имовини и интересима се са другим учесником договори да штета износи до висине мале штете, онда он више не може успешно на основу тога тражити већи износ од легитимисаног осигуравајућег друштва.“

13 Пресуда Вишег суда у Панчеву, 1-Гж. бр. 966/2011 од 25.10.2011. год., из образложења: „...тужила не може на основу Европског извештаја о саобраћајној незгоди да успешно оствари захтев за накнаду нематеријалне штете, јер из наведене законске одредбе проистиче да се на основу Европског извештаја о саобраћајној незгоди може надокнадити само материјална штета“. Пресуда Основног суда у Новом Саду, II. бр. 2272/2011 од 24.11.2011. год., из образложења: „...тужила није доказала да је дана ... био у току штрајк полиције, из којег разлога полиција иако је изашла на лице места није вршила увиђај, већ је учесницима само препоручила да сачине Европски извештај, што су они и учинили, те тако није сачињен записник о увиђају саобраћајне незгоде који је потребан као документ на основу кога тужила може потраживати основано накнаду нематеријалне штете...“. Пресуда Вишег суда у Панчеву, 1-Гж. бр. 1475/2011 од 21.12.2011. год., из образложења: „... полиција је

може зависити од става поступајућег суда.¹⁴ Као посебно симптоматична и најчешће спорна, у пракси се појављује тзв. трзајна повреда врата.

II Трзајна повреда врата

Трзајна повреда вратне кичме (енгл. *Whiplash Injury*) може се одредити као *Whiplash* траума, тј. механизам индиректне трауме вратне кичме проузроковане убрзавајуће – успоравајућим механизмом кретања главе и врата, до кога долази након удара у возило одназад или као *Whiplash* повреда (енгл. *Whiplash Associated Disorders – WAD*), односно функционално оштећење које се дешава приликом трзајне повреде врата.¹⁵ Није искључено да се догоди и у другачијим животним ситуацијама, али је карактеристична по томе што се најчешће дешава у саобраћају. При томе, ударци у возило, у коме се налази оштећени, могу бити и од напред и са бока, али повреда далеко чешће настаје при удару у возило од назад, када оно буде снажно одбачено према напред, заједно са столицом и људским телом. Међутим, глава заостаје до крајње ретрофлексије, а затим креће нагло према напред. Уколико још и возило нагло застане због препреке испред, глава се зауставља у хиперфлексији.¹⁶ Услед инерције, тело се креће према напред, због чега се глава снажно савија уназад и може ударити у продужетак наслона. Одмах потом, тело креће уназад ка седишту, а глава унапред, док не заузме неутралан положај (тзв. „бич ефекат“). Могуће је да удар настане тако, што једно возило на путу сустигне отпозади друго, али су најчешћи удеси пред семафором (*Traffic light accident*), када једно возило мирује, а друго га удара од назад.¹⁷ Нагла промена брзине лица у ударе-

била на лицу места, предпочила учасницима саобраћајне незгоде да имају могућност избора или да попуне Европски извештај о саобраћајној незгоди или да полиција изврши увиђај, којом приликом је тужилац рекао да није повређен и одлучио да попуни Европски извештај. Због тога што није испоштована императивна норма...“

- 14 *Билџен судске љраксе (Апелациони суд Нови Сад)*, бр. 3/2011, пресуда Апелационог суда у Новом Саду, Гж. бр. 2733/2011 од 1.9.2011. год., аутор сентенце Марија Козомара: „Попуњавање Европског извештаја о саобраћајној незгоди од стране учесника саобраћајне незгоде не искључује право оштећеног на накнаду нематеријалне штете, када је због природе повреде, за исту накнадно сазнао“, стр. 79–81; пресуда Основног суда у Панчеву, 3 П. бр. 4740/2010 од 6.7.2012. год.
- 15 Милан Станковић, „Трзајна повреда вратне кичме“, *Мегицински љреплед*, бр. 1–2/2011, стр. 5.
- 16 Горан Бајек, „Озљеде краљешнице“, Ријека, 2010, доступно на адреси: <http://www.medri.uniri.hr>, 12.5.2012, стр. 26.
- 17 Реномирани произвођачи аутомобила велики значај придају пасивној безбедности лица у возилима, те су још пре 15-ак година почели тражити решења у различитим

ном возилу се, преко вратног дела кичме, преноси на главу, која заостаје за торзом.

Због прекомерног и неконтролисаног инерционог и трзајног хиперистегнућа врата и лигаментралних структура горњег сегмента кичме, долази до повреде вратних мишића, међупршљенских зглобова, дискуса, нерава и нервних коренова. У тежим случајевима, долази и до прелома и већих измештања пршљенских тела, тј. лезије дискуса, који могу погоршати постојеће стање вратне спондилозе. У већини случајева ради се о бенигној повреди, с потпуном функцијском реституцијом, али повреде могу постати и хроничне и утицати на квалитет живљења и радну способност повређеног. Најчешће клиничке манифестације су бол у врату и раменима/рукама, укоченост, главобоља, вртоглавица, забринутост, губитак пажње и психолошка узнемиреност тј. страх. Најбројнија клиничка симптоматологија везана је за истегнуће мишића врата (*Distensio musculorum colli*).

Према класификацији Квебек радног тима (*The Quebec Task Force – QTF*), поред нултог, који подразумева само анамнестичке податке о могућој повреди, сва оштећења сврстана су у четири степена. Повреде из прва два степена не могу се дијагностицирати техничким средствима и објективно утврдити. Оштећења сврстана у тежа два степена могу се утврдити радиолошки, с тим, да четврти степен подразумева и могућност настанка неуролошких сметњи или смртог исхода.¹⁸ Трзајне повреде најлакшег степена не настају, по правилу, при сударним брзинама до 10 км/час, вероватне су за брзину од 10–15 км/час под условом да је оштећени већ раније претрпео повреду врата, а и за претходно неповређене особе вероватне су при сударним брзинама већим од 15 км/час.¹⁹

III Накнада штете и могућности злоупотребе

Повреде врата појављују се код 2–5% лечених повређених лица и представљају 1/3 свих оштећења кичменог стуба.²⁰ Пријављивање трзајне повреде врата је у експоненцијалном порасту у свим развијеним земљама, што се доводи у везу с повећаном моторизацијом становништва. Сматра се да је постала најчешћа повреда у саобраћајним

системима тзв. „активних наслона за главу“ (*Active Head Restraint*), који могу и до у 2/3 случајева сачувати путнике од повреда.

18 Закључци са Саветовања „Трзајна повреда вратне кичме“, Нови Сад, 2010, доступно на: <http://forensicexp-vojvodina.org.rs/docs/zakljucci03.12.2010.pdf>, 12.8.2012., стр. 2.

19 *Idem.*, стр. 1.

20 Горан Бајек, „Озљеде краљешнице“, стр. 19.

несрећама у западним земљама. Сваке године око 20.000 Швеђана и око 30.000 Холанђана задобије ову повреду, у Канади и САД повреди се до 7/1.000 људи, па се на њено санирање у САД годишње потроши око 29 милијарди долара.²¹

Према једном истраживању, обављеном према подацима прикупљеним од 10 наших највећих осигураваача, пријављено је 1.346 случајева повређивања у саобраћају (осим у случају неколико изузетака који потичу из претходних година, око 98% свих штета настало је у 2009-ој или 2010-ој години), где преко 70% повреда чине повреде вратног дела кичме, углавном саме, а понегде су наведене и повреде других делова тела. Повреде врата од стране службеника МУП-а евидентирани су само у око 50% случајева, а највећи број пријава потиче са територија Новог Сада, Београда, Крушевца и Зрењанина.²²

У пракси се често дешава да оштећени не реагују одмах и адекватно на претрпљену повреду, јер сматрају да нису озбиљније повређени, па се не пријаве у здравствену установу, већ само сачине и потпишу Европски извештај о саобраћајној незгоди. Први симптоми могу да се појаве и тек након 10–15 часова, пре свега као бол у врату, али и у раменима, леђима, рукама, грудној кости. Тек тада се пацијенти јављају лекару, који најчешће констатује да је налаз уредан, што значи да се повреда остварила само на неким ткивима, у виду истегнућа и уганућа. А тада је касно да се од МУП-а затражи да изврши увиђај.

По правилу, не постоје објективни докази о настанку повреде, нити адекватан дијагностички тест. Дијагноза се може поставити само на основу пацијентовог субјективног осећаја о тегобама, јер рендген и друге *imaging* технике углавном нису довољне да би се установила структурална лезија.²³

Плашећи се превара,²⁴ и у одсуству комплетне документације која би неопориво доказала да је подносилац захтева заиста претрпео повреду коју наводи, осигураваачи нерадо плаћају овакве штете. Неспорно

21 М. Станковић, *нав. чланак*, стр. 5.

22 Извор: Привредна Комора Србије, подаци прикупљени закључно са јануаром 2011. год.

23 *International Association for the Study of Pain (IASP)*, 2009, доступно на: <http://www.iasp-pain.org>, 7.8.2012., стр. 2.

24 Симптоматично је да, према неким иностраним истраживањима, чак 10–20% становништва сматра да је морално сасвим у реду преварити осигуравајућу компанију. У Немачкој, 22% осигурника који су били задовољни својим осигураваачем вршило је преваре, а 36% осигураника злоупотребило је свог осигураваача ако више пута није било задовољно његовим поступцима. У САД и Канади, од укупног броја захтева за накнадом штете из осигурања, око 10–20% били су лажни. Према: Зоран Радовић, Живојин Алексић, Здравко Петровић, Томислав Петровић, *Преваре у осигурању*, Београд, 2003, стр. 287–288 и 246.

је да употреба Европског извештаја отвара значајне могућности за злоупотребе у осигурању. Одсуством овлашћеног службеника МУП-а, који би на лицу места утврдио све релевантне околности, лако се прикрива чињеница да је неко од учесника био под утицајем алкохола, опојних дрога или није поседовао валидну возачку дозволу. Ово су све основи за регрес осигуравача према одговорном осигуранику, који бивају осујећени. Даље, учесници у несрећи се могу договорити да сачине два Европска извештаја (јер они немају серијске бројеве и издају се без посебне евиденције), у којима ће навести оног другог учесника као кривца и тако наплатити одштету од оба осигуравача. Могу се пријавити и штете на возилима којих није било (због тога осигуравачи редовно захтевају да се упореде оштећења на оба возила, како би се утврдило да ли је заиста било контакта између означених возила). Или, возачи се могу договорити да се као оштећени пријави лице које је скривило незгоду, ако је штета на његовом возилу многоструко већа, а штетник ће правом оштећеном лично накнадити штету. Такође се могу фингирати и лакше, нематеријалне штете, за што се у пракси показало да је управо најлакше остварљиво код трзајних повреда врата.²⁵

У случају судског спора, приговори осигуравајућих друштава да нема доказа о предметној повреди и да она није евидентирана у записнику МУП-а углавном не успевају, јер се, због специфичности повреде, вештаци на суду изјашњавају да се симптоми повреде не морају одмах манифестовати.²⁶ Прихватајући у целости налазе вештака, судови истегнуће мишића вратног сегмента кичменог стуба класификују као лаку телесну повреду, која не узрокује наруженост, нити умањује општу животну активност²⁷ или умањење, са ортопедског и неуропсихијатријског аспекта, износи максимално до 3 или 4%.²⁸ Ређи су тежи случајеви, када

25 У циљу откривања лажних одштетних захтева, осигуравачи траже помоћ и у најновијим техничким достигнућима. Једна од потенцијалних могућности би могао да буде ново програмско решење названо „*Whiplash Injury Toolkit*“ или скраћено „*Witkit*“, који је развијен у сарадњи Центра за истраживање аутомобилске сигурности *Thatcham* и неколико осигуравајућих компанија. Ради се о *softver*-у који анализира постојеће податке о околностима под којима се догодила несрећа, аутомобилима и оштећеном, на основу чега се процењује стварна вероватноћа повређивања. Сличан систем већ користи и *Allianz*, који је тиме смањио број исплаћених пријављених штета за око 30%.

26 Катарина Иванчевић, „Процена оправданости захтева за накнаду нематеријалне штете настале као последица трзајне повреде вратног дела кичме у саобраћајним незгодама“, у: Здравко Петровић (уредник), *Актуелни проблеми законодавства у Републици Србији*, Београд, 2007, стр. 245–256.

27 Нпр.: пресуда Основног суда у Новом Саду, П. бр. 11244/2010 од 28.9.2011. год.

28 Нпр.: пресуде Основног суда у Новом Саду, П. бр. 4605/2011 од 28.9.2011. год. и П. бр. 53404/2010 од 29.3.2012. год.; пресуде Апелационог суда у Новом Саду, Гж. бр. 10227/2010 од 24.8.2011. год. и Гж. бр. 10615/2010 од 6.9.2011. год.

се констатује да се ради о лакој телесној повреди, али се процени да умањење ОЖА износи до 10%.²⁹

У немачкој судској пракси трзајне повреде врата подељене су у три степена. Први је лаки, где се као последица јавља само лакши бол у врату и незнатно ограничење покретљивости. Други степен подразумева средњетешке повреде, које су могу дијагностификовати рендгеном. Трећи степен означава тешке повреде са фрактурама и другим озбиљнијим оштећењима. Што се тиче досуђених накнада, оне могу ићи и до 25.000 евра, мада су најчешће оне до 500 евра. Двонедељно ношење тзв. шанцове крагне претпоставља накнаду од 600 евра, дисторзија врата 2.000 евра, тешка повреда врата 7.000 евра, а вегетативна трајна штета око 17.000 евра.³⁰

IV Закључци

1) Корисност Европског извештаја о саобраћајној незгоди не може бити доведена у питање. Његове предности су вишеструке, јер омогућава оштећенима да лакше, брже, једноставније и јефтиније остваре накнаду штете од надлежног осигуравача. Међутим, ни после скоро три године од његовог увођења у наш правни систем, нису превазиђени проблеми који су се јављали и на почетку његове примене. Адекватност процене материјалне штете на возилима од стране учесника у саобраћајној несрећи и службеника саобраћајне полиције јављаће се као спорна и у будућности, јер они најчешће нису у могућности и довољно стручни да реално утврде да ли је штета мања или већа од 500 евра. Због погрешне процене висине штете, дешаваће се, као и до сада, да осигуравач одбије да исплати износ већи од 500 евра. Једно од решења могло би бити, да се грађани, што је могуће више, информишу о проблемима и последицама које могу настати при наплати малих штета, те да је ипак пожељно да увек, када постоји сумња да је штета већа или да има и повређених лица, позову службенике МУП-а да изврше увиђај и сачине записник, без обзира што ће за то морати да плате затражени износ. Проблеми би се махом решили, када би представници МУП-а и осигуравајућих компанија најзад постигли заједнички договор о висини мале штете и начину поступања у лакшим саобраћајним несрећама. Крајње решење била би измена закона, где би се, као и у западноевропским земљама, предвидело да је Европски извештај валидан у случају свих материјалних штета, без обзира на њихову висину, а да се нематеријалне штете (осим ако се

29 Нпр.: пресуда Основног суда у Новом Саду, П. бр. 53563/2010 од 21.9.2011. год.

30 Према: Накнада неимовинске штете за тзв. трзајну озљеду вратне краљежнице у њемачкој судској пракси, *Osiguranje.hr* од 19.8.2010., доступно на: <http://www.osiguranje.hr>, 7.8.2012. год.

оне, због специфичности повреда, испољавају тек накнадно) признају само уз записник МУП-а.

2) Чињеница је и да примена Европског извештаја представља неисцрпан извор могућности за преваре и амнестирање несавесних возача, поготово ако су они причинили и кривично дело или осујетили право регреса које би осигуравач основано имао према њима. Ефикасан одговор би могла да буде законска норма, која би омогућавала службеницима МУП-а да на основу извештаја подносе прекршајне и кривичне пријаве, што би требала да буде околност која би одвраћала од оваквих злоупотреба у саобраћају. Оштећени би, наравно, требали да увек накнаде материјалну и нематеријалну штету коју су претрпели у реалној мери. Проблеми се у вези с накнадом нематеријалне штете, ипак, често срећу, а највише у погледу трзајне повреде врата. Велики број оштећених не јавља се одмах лекару, сматрајући да су тегобе безазлене, већ тек накнадно, када болови постану јачи и израженији. Услед неадекватног лечења, повреде могу постати хроничне, а због накнадног пријављивања, може се догодити да оштећени остану и без правичне накнаде. Ипак, значајан скок броја пријављених трзајних повреда врата указује и на постојање бројних неоснованих захтева и, релативно, лак начин да се наплати одређени износ од осигуравача, који жели да избегне дуготрајне и скупе спорове. Анамнезу околности под којима се несрећа догодила треба обрадити детаљно, узимајући у обзир тип и величину возила, њихов положај и брзину, правац удара, постојање штитника за главу на седиштима, везаност сигурносним појасом, повреде других лица у возилу и симптоматологију коју описује оштећени. Стога овом проблему треба прићи опрезно и аргументовано, уз уважавање специфичности случајева и механизма повређивања, те уз свеобухватну анализу са аспекта техничке и медицинске струке.

3) Најновијим технологијама примењеним у системима пасивне безбедности у скупљим моторним возилима могу се спречити или умањити последице удараца у возило отпозади за 50–75%. Захваљујући нашем просечно ниском животном стандарду, последице повређивања врата санираће се још дуго углавном на основу расположивих могућности медицинске и правне струке.

Zoran ILKIĆ, PhD
Law Agent in Damages, "DDOR NOVI SAD" a.d.o. Novi Sad

IMPLEMENTATION OF THE EUROPEAN REPORT ON THE ACCIDENT, WITH EMPHASIS ON WHIPLASH INJURY

Summary

During prolonged use, insurers and courts in developing countries generally agreed on their views regarding the application of the European report on the accident. The paper points out that in our country, however, it is evident that there are various problems in daily practice and most disagreements are caused by contradictory attitudes towards the extent to which amount are material damages on the basis of reports payable, and whether non-pecuniary damages with no record from an authorized officer should be recognized. As very contentious, whiplash injury is being analyzed as well, which has become the most common non-material damage, but it is difficult to clinically prove it, especially when it comes to minor body injuries. Because of this damaged have difficulties in exercising their rights, but, on the other hand, it is very suitable for the collection of unfounded compensation claims.

Key words: *European report, whiplash injury, fraud, non-material damage, damaged.*