

# ФИИНРАР

ФИНАНСИЈЕ РАЧУНОВОДСТВО РЕВИЗИЈА



Број 2. година X. фебруар 2009. године  
 месечни стручни часопис Савеза рачуновођа и ревизора Републике Српске

IFEMRC

www.srrrs.org

2

У овом броју:

Проф. др Ката Шкарић Јовановић  
**ПРЕЗЕНТАЦИЈА ФИНАНСИЈСКИХ ИЗВЈЕШТАЈА  
 ОПШТЕ НАМЈЕНЕ У СКЛАДУ СА РЕВИДОВАНИМ МРС 1**

Душко Даничић, дипл. ек.  
**ОБРАЧУН ПОРЕЗА И ДОПРИНОСА И ПОПУЊАВАЊЕ  
 ОБРАЗАЦА ПОРЕСКИХ ПРИЈАВА ЗА ПОРЕЗ НА ДОХОДАК**

Др Недељко Милаковић  
**КАО И СВАКО ЗЛО,  
 ЕКОНОМСКА КРИЗА ИМА И СВОЈЕ ДОБРО**



International Federation  
 of Accountants



Финрар

# ЛИКВИДАЦИЈА ОДШТЕТНОГ ЗАХТЈЕВА И ПРАКТИЧНИ ПРОБЛЕМИ СА КОЈИМА СЕ СУСРЕЋУ ЖРТВЕ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Мр Предраг Барош



## УВОДНИ ДИО – СТАТИСТИЧКИ ПОДАЦИ

Још врло давно, људи су схватили какве би им користи могло донијети превозно средство које се не би кретало употребом људске или животињске снаге, већ помоћу сопственог мотора. У дјелима

Roger-a Bacon-a око 1250. године и Leonard-a да Vinci-ја око 1500. године, сусрећу се прве идеје таквог возила. 1769. године, Француз N. J. Cugnot (Киньо) израдио је прво моторно возило на парни погон, али нагли развој аутомобилизма почиње тек од 1885. и 1886. године, када су G. Daimler и K. Benz (Дајмлер и Бенц) конструисали прве аутомобиле који су користили моторе са унутрашњим сагорјевањем.<sup>1</sup>

За моторна возила се може рећи да су релативно млад проналазак, али од дана проналаска па до данас у великој су експанзији, јер се сваке године производња и продаја моторних возила знатно повећава. Моторно возило данас представља најчешће коришћено превозно средство и за модерног човјека оно више није луксуз, него средство за задовољавање свакодневних потреба.

Међутим, од употребе моторних возила данашње друштво поред користи трпи и штете услјед њиховог коришћења, па би за моторна возила могли рећи да су и велика опасност која човјеку свакодневно пријети. За утјеху је податак да је на нашим просторима пораст броја моторних возила праћен релативно спорим порастом броја саобраћајних незгода са најтежим исходом.

Једна од првих саобраћајних незгода са последицама за људски живот десила се у New York-у, када је 1899. године на човјека налетео аутомобил. Од

тада до данас десило се безброј саобраћајних незгода. Процењује се да је током задњих неколико година у саобраћајним незгодама у свијету годишње смртно страдало од 750.000 до 880.000 људи. Највећи број особа смртно страдалих у саобраћајним незгодама у развијеним земљама чине возачи и путници у возилима, док пјешаци судјелују са само 20%. Рецимо у Хонг Конгу готово 70% свих усмрћених у саобраћајним незгодама чине пјешаци, а у Кореји та бројка износи 50%.

Саобраћајне незгоде су водећи узрок смртности готово у цијелом свијету, а према најновијим подацима водећи су узрок преране смрти. Ако се постојећи трендови наставе у 2010. години можемо очекивати између 0.9 и 1.1 милион смртних случајева као последицу саобраћајних незгода, а у 2020. години те ће се бројке попети на 1.1 до 1.3 милиона. Према неким статистичким подацима, на путевима у Босни и Херцеговини годишње погине 7.0 лица на 10.000 возила, док нпр. у Словенији тај број износи 4.0, у Великој Британији 3.5, а у Шведској 2.6 погинулих на 10.000 возила.

Статистика Босне и Херцеговине је међу неславним рекордерима по броју погинулих у саобраћају у односу на развијене земље Европе. У 2004. години, на подручју Босне и Херцеговине догодило се укупно 36.367 саобраћајних незгода и то у Републици Српској 10.680, а у Федерацији Босне и Херцеговине (у даљем тексту: Федерација БиХ) 24.905, те 782 саобраћајне незгоде на подручју Брчко Дистрикта. У 2005. години, у Босни и Херцеговини је било 34.685 саобраћајних незгода у којима је 1.851 лице повријеђено, а 353 лица су погинула.

Треба истаћи да је у Босни и Херцеговини евидентирано преко 750.000 возила, чија је просјечна старост 17 година.

Од 1990. до 2005. године, у Србији (без Косова и Метохије) десило се 665.013 саобраћајних незгода у којима је погинуло 17.959 и повријеђено 252.184 лица. У 2006. години на путевима Србије догодило се

<sup>1</sup> Енциклопедија Лексикографског завода, том I, Загреб 1955, стр. 297–298

63.913 саобраћајних незгода у којима је погинуло 899, а повријеђено 18.405 лица. Према најновијим подацима Европске уније (у даљем тексту: ЕУ), сваке године на друмовима ЕУ у саобраћајним незгодама погине 40.000 људи. Међу земљама ЕУ, највећи број погинулих на друмовима биљеже Грчка са 180 и Португал са 163 погинула на милион становника, док најнижу стопу погинулих биљежи Велика Британија са 60 погинулих на милион становника. Као најчешће узроке саобраћајних незгода са фаталним исходом ЕУ наводи неприлагођену или превелику брзину, невезивање сигурносних појасева али и вођњу под дејством алкохола.

Од осталих статистичких занимљивости у саобраћају треба навести да, по подацима из 2006. године, у Србији долази 4.5 становника на једно возило, у Хрватској око 3.0, а у Словенији 2.2, док је 1978. године, у Југославији било 10.8 становника по једном возилу.

Сваке године на друмовима ЕУ живот изгуби више од 40.000 лица. Поређења ради толики број жртава био би забиљежен ако се сакупе све авионске незгоде у једном вијеку. Према подацима из 2001. године, једно лице има 15 пута веће изгледе да погине у аутомобилској него у авионској незгоди за сваки пређени километар путовања.

## ПОЈАМ ОСИГУРАЊА ОД ОДГОВОРНОСТИ – ОСИГУРАЊЕ ОД ОДГОВОРНОСТИ ВЛАСНИКА И КОРИСНИКА МОТОРНИХ ВОЗИЛА

Одређивање појма осигурања од одговорности је од посебног значаја из разлога што овај правни посао представља трансформацију грађанске одговорности путем осигурања. То се чини пребацавањем терета накнаде штете на већи број лица, чиме се социјализира одговорност. Осигурање уствари преузима улогу одговорности. Социјализацијом одговорности настаје нови облик осигурања. Овим уговором о осигурању терет накнаде штете се пребацује са штетника на осигураваача, а овај као посљедњи врши расподјелу ризика. Било би погрешно схватање да се овим осигурањем укида институт одговорности. Одговорност се овим правним послом само социјализира.<sup>2</sup>

Осигурање од одговорности представља Законом или уговором уређен скуп правних односа између три лица: осигураваача, који посредством убраних премија преузима имовинске посљедице унапријед одређеног штетног догађаја; осигураника, који се ослобађа посљедица грађанске одговорности ако

она услјед таквог догађаја буде ангажована и трећег лица, коме се накнадом из осигурања врши обештећење у случају да из истог догађаја претрпи штету.

Осигурање од одговорности, нарочито кад је обавезно, има првенствени циљ заштите интереса оштећеног лица. Најважније је обезбиједити накнаду оштећеном лицу, а потом се може расправљати питање одговорности и коначног сношења терета те накнаде у другом плану – у односима између осигураваача и осигураника. Тако се осигурање појавило као нови вид накнаде штете и преузело доста од функција саме грађанске одговорности. И поред увођења осигурања у домен грађанске одговорности, грађанска одговорност је у потпуности очувана, како у односима између штетника и оштећеног (који и поред тзв директне тужбе против осигураваача задржава своје право на накнаду од осигураника – штетника), тако и у односима између осигураника и осигураваача (плаћање премија, разни облици учешћа у накнади штете, регрес осигураваача по исплати оштећеном лицу у одређеним случајевима, итд.). Грађанска одговорност у контакту са осигурањем, не само да се не губи, већ остаје очувана, а још је и ојачана солвентношћу новог дужника накнаде штете.<sup>3</sup>

У Републици Српској обавеза осигурања од одговорности према одредби члана 24. став 1. Закона о осигурању од одговорности за моторна возила и осталим обавезним осигурањима од одговорности (у даљем тексту: Закон о осигурању од одговорности за моторна возила РС) утврђује се за<sup>4</sup>:

1. власнике односно кориснике моторних возила за штету које употребом моторног возила проузрокују трећим лицима;
2. превознике који су регистровани за превоз путника у свим видовима јавног саобраћаја од посљедица несрећног случаја које претрпи путник у јавном саобраћају;
3. власнике и кориснике пловила на моторни погон (поморских, ријечних, пловила на унутрашњим водама) од посљедица употребе пловила које претрпе трећа лица;
4. власнике и кориснике ваздухоплова од посљедица употребе ваздухоплова које настану за трећа лица.

На основу посебних прописа утврђује се и низ других обавезних осигурања.<sup>5</sup>

<sup>2</sup> Шулејић, П., *Осигурање од грађанске одговорности*, Београд 1967, стр. 48

<sup>3</sup> Барош, П., *Осигурање од одговорности власника и корисника моторних возила за штету претрпљену трећим лицима*, Магистарски рад, Нови Сад 2008, стр. 28

<sup>4</sup> "Службени гласник РС", бр. 17/05 од 28. фебруара 2005. године

<sup>5</sup> Тако рећемо Закон о нотарима Републике Српске ("Службени гласник РС", бр. 86/04 од 29. септембра 2004. године) одредбом члана 54. налаже нотару да се прије почетка рада осигура од одговорности за штету коју би могао причинити трећим лицима обављањем своје службене дужности. У условима осигурања може се предвидјети да штету до одређеног износа директно надокнађује нотар, а осигурана сума у уговору о осигурању који нотар закључи са друштвом за осигурање, износи најмање 250.000,00 КМ. Уколико се у поступку утврди да је нотар штету трећим лицима причинио намјерно или из крајње непажње, друштво за осигурање које је штету надокнадило има право регреса према нотару (исту одредбу садржи и члан 59. Закона о нотарима Федерације БиХ – "Службене новине ФБиХ" бр. 45/02 од 20. септембра 2002. године, који ставом 6. прописује да су друштва за осигурање обавезна закључити уговор о осигурању од одговорности са нотаром који им се за то обрати).

53

Обавеза осигурања од одговорности је на сличан начин уређена у Федерацији БиХ, као и у Србији.

Да би се заштитиле жртве саобраћајних незгода, чији је број у сталном порасту, убрзо се увидјело да осигурање од одговорности власника односно корисника моторних возила за штете које употребом моторног возила буду причинјене трећим лицима, представља неминовност и најбољи начин заштите жртава саобраћајних незгода. У почетку је осигурање од одговорности власника односно корисника моторних возила било добровољно, да би убрзо постало једно од видова обавезног осигурања. Осим заштите жртава саобраћајних незгода, циљ овог вида обавезног осигурања свакако јесте и заштита самих власника односно корисника моторних возила, као и заштита друштвених интереса

У наставку излагања, ми ћемо указати на одређене потешкоће са којима се сусрећу жртве саобраћајних незгода приликом ликвидације одштетног захтјева.

### ЛИКВИДАЦИЈА ОДШТЕТНОГ ЗАХТЈЕВА – ПРАКТИЧНИ ПРОБЛЕМИ

Након саобраћајне незгоде, лице оштећено у саобраћајној незгоди има право директног захтјева према осигуравачу. Директни захтјев представља право трећег лица које је претрпело штету употребом моторног возила, да захтјева накнаду штете непосредно од осигуравача код кога је лице које је одговорно за штету било осигурано. Због постојања права на директни захтјев оштећеног према осигуравачу, односи који се јављају у области обавезног осигурања од одговорности су другачији него у другим врстама осигурања. Закон о осигурању од одговорности за моторна возила РС, одредбом члана 7. став 6. прописује да, свако лице оштећено возилом, чији власник или корисник подлијеже обавези осигурања од одговорности, које има право да тражи одштету од возача, без обзира на то да ли је то лице било унутар или ван тог возила, има непосредно потраживање од осигуравача. Сличну одредбу садржи и члан 8. став 6. Закона о осигурању од одгов-

орности за моторна возила и осталим одредбама о обавезном осигурању од одговорности Федерације БиХ (у даљем тексту: Закон о осигурању од одговорности за моторна возила ФБиХ)<sup>6</sup>.

Нпр. у саобраћајној незгоди, возач моторног возила је проузроковао штету трећем лицу, возило је било осигурано, па оштећени упуту одштетни захтјев за накнаду штете друштву за осигурање, код којег је возило било осигурано. Доста често оштећени сами упућују одштетне захтјеве друштву за осигурање, иако не познају судску праксу и не знају колике износе накнаде нематеријалне штете уопште могу захтјевати. Приликом ликвидације одштетних захтјева, сматрамо да у Републици Српској постоји одређена некоректност друштава за осигурање, која често настоје да онемогуће накнаду штете или бар да је што више умање, тако да је у великом броју случајева налаз љекара цензора запосленог у друштву за осигурање пристрасан и не приказује објективно стање<sup>7</sup>. И на основу таквог налаза љекара цензора, друштва за осигурање (уколико нађу да је захтјев основан) нуде закључивање вансудских поравнања уз исплату износа који су мањи од износа који би оштећени за исти проценат умањења опште животне способности добио у парничном поступку.

Дакле, приликом ликвидације одштетног захтјева у поступку пред друштвом за осигурање постоје одређене потешкоће да се на објективан начин утврди висина претрпљене нематеријалне штете, као и износ који би оштећеном припао на име накнаде претрпљене нематеријалне штете.<sup>8</sup>

Услијед такве праксе друштава за осигурање, оштећени у великом броју случајева заштиту својих права остварују у парничном поступку. Међутим, у Босни и Херцеговини и поред идентичних осигураних сума<sup>9</sup>, постоји различита пракса судова у Републици Српској и Федерацији БиХ, у погледу износа који се досућују на име накнаде нематеријалне штете.

Нпр. пракса Основног суда у Бањој Луци јесте да се у складу са процентом умањења опште животне активности утврди одређени износ накнаде штете, а затим се накнада по основу осталих видова нема-

<sup>6</sup> "Службене новине ФБиХ", бр 24/05

<sup>7</sup> Нпр у саобраћајној незгоди која се догодила 05. октобра 2006. године, у Бањој Луци: повријеђена је дјевојчица која је имала 6 година; 30 дана је лежала у коми; из Бање Луке је на лијечење пребачена у Београд; рјешењем Центра за социјални рад распоређена је на школовање заједно са дјецом која имају тјелесно оштећење; као посљедице повреде остао је деформитет главе, успорен говор, нестабилан ход; да би љекар цензор друштва за осигурање приликом ликвидације одштетног захтјева утврдио да је наступило умањење опште животне способности од 20%. Без обзира на то да ли је у конкретном случају наступило умањење опште животне способности од 50%, 60% или 70%, евидентно је да је оно веће од 20% (како је то утврдио љекар цензор друштва за осигурање).

<sup>8</sup> Треба нагласити да се и у парничном поступку често посумња у објективност вјештака, нпр исти адвокат увијек предлаже исти вјештака, па се из тог разлога сумња у његову непристрасност, односно и у парничном поступку постоје одређене потешкоће да се на прецизан начин утврди висина претрпљене нематеријалне штете

<sup>9</sup> Према одредби чл 8 Закона о осигурању од одговорности за моторна возила РС Агенција Републике Српске, доноси одлуку којом се регулише најмањи износ на који се може уговорити осигурана сума по осигураном случају, с тим да износ осигуране суме по осигураном случају не може бити мањи од износа:

а) у случају штете на лицима 500 000 КМ без обзира на број жртава укључених у исту незгоду а двије године након ступања на снагу Закона о осигурању од одговорности за моторна возила РС, наведени износ ипсо иуре треба бити повећан на износ од 1 000 000 КМ;

б) у случају штете на имовини 350 000 КМ по једном штетном догађају без обзира на број одштетних захтјева произашлих из исте незгоде

Одредба члана 9 Закона о осигурању од одговорности за моторна возила ФБиХ прописује исте суме осигурања

теријалне штете одређује сразмјерно том износу. Ор-јентациони критерији које примјењује Окружни суд у Бањој Луци јесте да се за сваких 10% умањења опште животне активности досуђује износ од 1.000 – 2.500 КМ, 1/2 од тог износа се досуђује за претрпљени бол, 2/3 износа досуђеног за претрпљени бол, досуђују се за претрпљени страх, а суд досуђује и одређени износ на име наружености, уколико је наруженост утврђена налазом вјештака<sup>10</sup>.

Дакле, као што смо рекли, иако Закон о осигурању од одговорности за моторна возила ФБиХ прописује исте осигуране суме као и Закон о осигурању од одговорности за моторна возила РС, у Федерацији БиХ се жртвама саобраћајних незгода досуђују знатно виши износи на име накнаде нематеријалне штете, па наведени износи за сваких 10% умањења опште животне активности могу износити и до 7.000,00 КМ (уколико се ради о умањењу опште животне активности преко 50%).

С обзиром на напријед наведено, сматрамо да жрве саобраћајних незгода у Републици Српској не уживају потпуну заштиту и да судови у Републици Српској, хитно требају заузети нови став у погледу износа који се досуђују на име накнаде нематеријалне штете (који су према нашем мишљењу веома ниски).

## ЗАКЉУЧНА РАЗМАТРАЊА

На крају бисмо истакли да је осигурање од одговорности власника односно корисника моторних возила за штете које употребом моторног возила буду проузроковане трећим лицима прошло дуг пут развоја, али да с обзиром на праксу друштава за осигурање (непоступање по одштетним захтјевима) и судова (ниски износи који се досуђују на име накнаде нематеријалне штете), жртве саобраћајних незгода у Републици Српској ипак не уживају потпуну заштиту.

Како би један од основних циљева осигурања од одговорности, а који се огледа у заштити трећих, оштећених лица, био испуњен, сматрамо да би се друштва за осигурање морала придржавати закљученог уговора о осигурању, као и услова за осигурање (који су саставни дио уговора), те да некоректним поступањем не би смјела избјегавати испуњење својих уговорних обавеза.<sup>11</sup>

Циљ осигурања од одговорности свакако јесте да се обезбиди накнада оштећеном лицу (тако што ће осигуравач извршити своју обавезу у случају кад она постоји према закљученом уговору и условима осигурања, на начин што ће обештетити треће, оштећено лице), а потом се може расправљати питање одговорности и коначног сношења терета те накнаде у другом плану – у односима између осигуравача и осигураника.

Ако се дода податак да у Републици Српској, оштећени у саобраћајним незгодама правоснажну судску пресуду морају чекати најмање двије године, а уколико је надлежан Основни суд у Бањој Луци, најмање 4–5 година, као и да парнични поступак проузрокује одређене трошкове, јасно је да је њихов положај додатно отежан.

Сматрамо да би требало радити на томе:

- да друштва за осигурање безразложно не стопирају исплате оштећеним лицима у саобраћајним незгодама;
- да судови у Републици Српској повећају износе који се досуђују на име накнаде нематеријалне штете;
- било би добро да предмети ове врсте на суду добију приоритет у рјешавању.

То би све имало утицаја да се поправи положај лица оштећених у саобраћајним незгодама

<sup>10</sup> Пресуда Основног суда у Бањој Луци, бр П-1716/01 од 03 новембра 2003 године:  
У поступку пред првостепеним судом је утврђено да је тужитељица С С рођена 1932 године, а према вјештаку медицинске струке у саобраћајној незгоди је наступило умањење опште животне способности у износу од 30%.

Првостепени суд је досудно сљедеће износе на име накнаде нематеријалне штете:

- на име умањења опште животне активности износ од 7.000,00 КМ;

- на име претрпљеног бола износ од 4.000,00 КМ;

- на име претрпљеног страха износ од 2.000,00 КМ;

те материјалну штету на име накнаде за туђу помоћ у износу од 800,00 КМ

Наведена пресуда је потврђена пресудом Окружног суда у Бањој Луци, бр Гж-2683/03 од 28 фебруара 2006 године

<sup>11</sup> И у другим видовима обавезног осигурања од одговорности, нпр. обавезном осигурању од одговорности нотара за штету коју би нотар могао причинити трећим лицима обављањем своје службене дужности, како у Хрватској, тако и у Босни и Херцеговини, запажено је да друштва за осигурање одбијају надокнадити штету оштећеним лицима на такви предмети редовно добију епилог на суду (у Хрватској је било више таквих случајева, док у Босни и Херцеговини још увијек нема довољно примјера из праксе али у случају из Тузле гдје је странци проузрокована штета у износу од 70.000 КМ, тако што је нотарски обрађен уговор о продаји стана на основу фалсификоване пуномоћни друштво за осигурање је одбило да надокнади штету)