

EVROPSKI IZVJEŠTAJ O NEZGODI, MODEL ZA PRIKAZIVANJE ILI FINGIRANJE SAOBRAĆAJNE NEZGODE

EUROPEAN REPORT OF AN ACCIDENT, A MODEL FOR DISPLAYING AND STAGING A TRAFFIC ACCIDENT

Ešef Džafić¹; Fahrudin Kovačević²; Tihomir Đurić³; Emir Smailović⁴

XV Simpozijum
„Veštackanje saobraćajnih nezgoda
i prevare u osiguranju“

Rezime: Evropski izvještaj o saobraćajnoj nezgodi urađen je u skladu sa modelom Evropskog Komiteta osiguranja (CEA) i služi za prikazivanje saobraćajnih nezgoda koje su se dogodile, a u svrhu utvrđivanja i naknade štete nastale u saobraćajnoj nezgodi bez prethodnog utvrđivanja krivice bilo kojeg učesnika u nezgodi. Nisu rijetki slučajevi da se evropski izvještaj o nezgodi koristi i za prikazivanje saobraćajnih nezgoda na način koji se nije mogao dogoditi, što predstavlja jedan od segmenata prevara u oblasti auto-osiguranja. Detaljnom i uporednom stručnom analizom materijalnih dokaza, pribavljenih od strane učesnika nezgode i osiguravača, saobraćajno-tehničkim vještacnjem mogu se spriječiti i otkriti namjere i pokušaji ovog tipa prevare u auto-osiguranju. Cilj rada je da prikaže način i postupak primjene evropskog izvještaja o nezgodi u svrhu utvrđivanja i naknade štete u saobraćajnim nezgodama koje su se stvarno dogodile i karakteristične primjere iz prakse u kojima je evropski izvještaj o nezgodi korišten za prevare u auto-osiguranju.

KLJUČNE REČI: EVROPSKI IZVJEŠTAJ O NEZGODI, SAOBRAĆAJNE NEZGODE, MATERIJALNA ŠTETA, PRAVARE U AUTO-OSIGURANJU

Abstract: European report of a traffic accident is prepared in accordance with Comité Européen des Assurances (CEA) and it is used for displaying the traffic accidents that have occurred, with a purpose of determination and compensation of the damage in the traffic accident without previously determining the guilt of any of the participants in the accident. Cases are not rare in which the european report of an accident is used to display the traffic accident in a way in which it did not occur, which represents an insurance fraud. With a detailed and comparative expert analysis of the evidence, gathered by the participants in the accident and insurers, these insurance frauds can be revealed and prevented with a traffic accident expertise. The objective of this paper is to present the procedure of using the european report of an accident with a purpose of determination and compensation of the damage in the traffic accidents that have really occurred, and the typical examples in which the european report of an accident is used for insurance frauding.

KEY WORDS: EUROPEAN REPORT OF AN ACCIDENT, TRAFFIC ACCIDENT, MATERIAL DAMAGE, INSURANCE FRAUDS

1 D.D. za osiguranje "Camelija" Bihać, Bosna i Hercegovina, e-mail: esef.dz@hotmail.com

2 „Triglav osiguranje“ D.D. Sarajevo, Bosna i Hercegovina, e-mail: f.k. @bih.net.ba

3 Saobraćajni fakultet u Doboju, Vojvode Mišića 52, 74000 Doboj, Republika Srpska, e mail:mrdjtiho@teol.net

4 Saobraćajni Fakultet Beograd, smailovicemir@gmail.com

1. UVOD

Dužnosti učesnika u saobraćajnoj nezgodi, nadležnih organa i drugih pravnih ili fizičkih lica isključivo su vezane za posljedicu saobraćajne nezgode i propisane su Zakonom o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH. Rezultat saobraćajne nezgode je materijalna i nematerijalna šteta. Materijalna šteta odnosi se na štetu koja nastane na vozilu, saobraćajnom znaku i signalizaciji, saobraćajnoj opremi puta i dr., dok je nematerijalna šteta vezana za poginule, povrijeđene i dr.

Evropski izvještaj o saobraćajnoj nezgodi služi za prikazivanje i prijavljivanje saobraćajne nezgode sa manjom materijalnom štetom koja se dogodila na način kako to navode učesnici nezgode, a svrha je utvrđivanje i naknada štete nastale u saobraćajnoj nezgodi, bez prethodnog utvrđivanja krivice bilo kojeg učesnika u nezgodi.

Obrazac evropskog izvještaja o nezgodi popunjavaju i potpisuju učesnici nezgode, najčešće bez prisustva predstavnika nadležnog organa, tako da nisu rijetki slučajevi da se izvještaj o nezgodi koristi i za prikazivanje saobraćajnih nezgoda na način koji se nije mogao dogoditi, što predstavlja jedan od segmenata prevara u oblasti auto-osiguranja.

U segmentu pravara u auto-osiguranju korištenjem evropskog izvještaja o nezgodi učesnici u nezgodi:

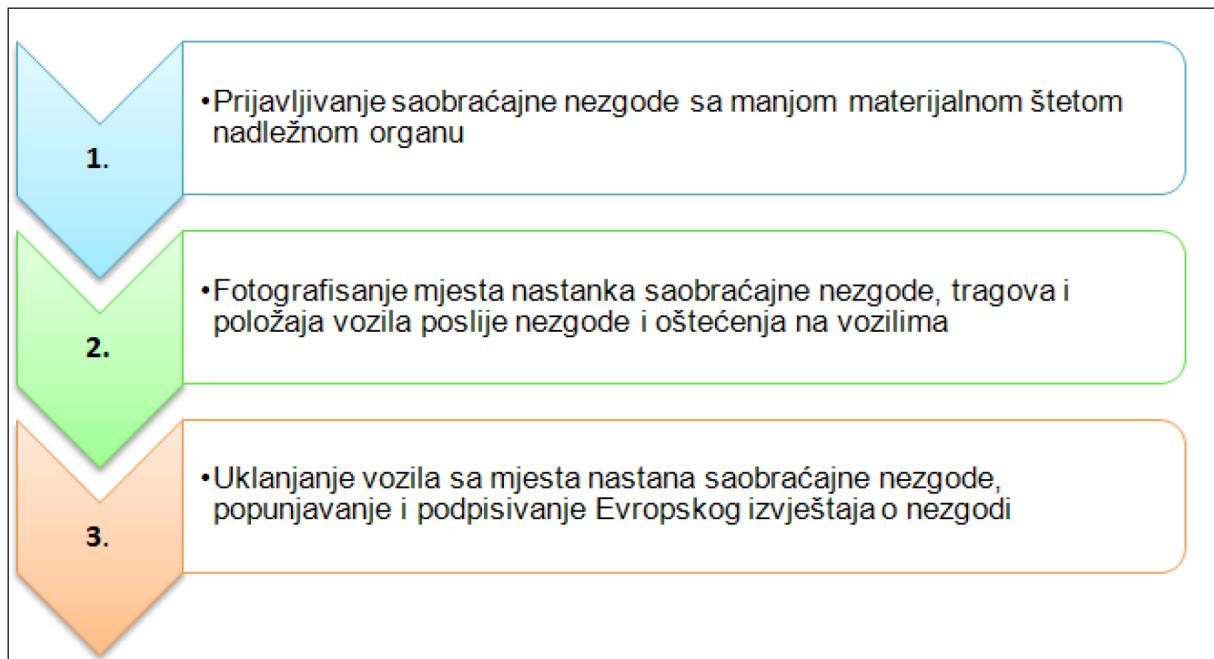
- Prikazuju način nastanka nezgode i oštećenja na vozilima na način na koji oštećenja na vozilima nisu mogla nastati.
- Naknadno prijavljuju saobraćajnu nezgodu nadležnom organu, a nisu rijetki slučajevi da se nezgoda i ne prijavi. Naknadnim prijavljivanjem saobraćajne nezgode često se prikriva alkoholisano stanje jednog od učesnika, a sve sa ciljem naplate šteta i izbjegavanja regresa za štetu.
- Fotografišu mjesto nastanka nezgode, tragove nezgode, položaj vozila poslije nezgode i oštećenja na vozilima na način kako to njima odgovara. Fotografisanjem prikrivaju tragove nezgode i stvarna oštećenja na vozilima, nastojeći i na taj način navesti osiguravača a ne rijetko i vještaka na pogrešne zaključe o uzrocima i okolnostima nastanka prijavljene nezgode a sve u cilju da naplate štetu od osiguravača za koju nemaju pravni osnov. Nisu rijetki slučajevi da se mjesto nastanka nezgode ne fotografiše.
- Izjave učesnika u nezgodi su često usaglašene i opisuju saobraćajnu nezgodu na način koji je samo za njih povoljan i prihvatljiv, nastojeći na taj način navesti osiguravača a ne rijetko i vještaka na pogrešno razmišljanje.
- Ukoliko se u evropskom izvještaju navode i svjedoci nezgode, nije rijetko da su i izjave svjedoka usaglašene sa izjavama učesnika nezgode.
- Nije rijetko da jedan od učesnika u nezgodi u primjedbi izvještaja o nezgodi napiše da prihvata odgovornost za nezgodu.

Osiguranik kao učesnik u nezgodi ili vlasnik osiguranog vozila, koji prijavi saobraćajnu nezgodu putem obrasca evropskog izvještaja o nezgodi, lično prikuplja materijalnu dokumentaciju i podnosi zahtjev osiguravaču za nadoknadu materijalne štete.

Materijalne dokaze saobraćajne nezgode u kojoj ima poginulih, povrijeđenih ili je nastala veća materijalna šteta prikuplja nadležni organ vršenjem uviđaja saobraćajne nezgode, a u slučaju prikazivanja i prijavljivanja saobraćajne nezgode putem evropskog izvještaja o nezgodi materijalne dokaze prikuplja učesnik u saobraćajnoj nezgodi i/ili drugo zainteresovano pravno i fizičko lice. Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH propisao je korištenje evropskog izvještaja o nezgodi za prikazivanje i prijavljivanje saobraćajnih nezgoda u

kojoj je nastala manja materijalna šteta, a obaveze učesnika u tom slučaju podrazumijevaju (vidi Sliku 1):

- prijavljivanje saobraćajne nezgode nadležnom organu,
- fotografisanje mesta nastanka saobraćajne nezgode, tragova nezgode, položaja vozila poslije nezgode i oštećenje na vozilima,
- uklanjanje vozila sa mesta nastana nezgode, popunjavanje i potpisivanje evropskog izvještaja o nezgodi.



Slika 1.

Prikupljena materijalna dokumentacija često je nekompletna i nedovoljna za utvrđivanje pravnog os.3i druge materijalne dokaze kao što su:

- izjava drugog učesnika u nezgodi ili svjedoka nezgode,
- fotografisanje mesta nastanka nezgode i vozila oštećenog,
- fotografisanje oštećenja na vozilu koje je osigurano kod osiguravača.

Na osnovu zahtjeva oštećenog za nadoknadu štete, prikupljene materijalne dokumentacije za nezgodu koja je prijavljena i prikazana evropskim izvještajem o nezgodi i naknadno prikupljenih materijalnih dokaza, osiguravač utvrđuje pravni osnov za nadoknadu štete, a nije rijedak slučaj da osiguravač obavjesti oštećenog da se na osnovu izvršene analize kompletne materijalne dokumentacije saobraćajna nezgoda nije mogla dogoditi na način kako su to učesnici nezgode prijavili i prikazali. Zbog novonastale situacije zahtjevi za naknadu štete u ovakvim slučajevima često završavaju na sudu.

U Naredbi za vještačenje saobraćajne nezgode od strane Suda, osim standardnih analiza saobraćajnih nezgoda kojima se utvrđuje mjesto sudara i sudarni položaj vozila, brzina kretanja vozila za vrijeme sudara i poslije sudara, način kretanja i brzina kretanja vozila prije sudara, definisanje propusta, uzroka i okolnosti pod kojima se dogodila saobraćajna nezgoda, od vještaka saobraćajno-tehničke struke zahtjeva se i analiza kojom se vještak treba da izjasni na pitanje: Da li se saobraćajna nezgoda koja je prijavljena i prikazana evropskim izvještajem o nezgodi mogla dogoditi na način kako su to naveli i prikazali učesnici nezgode?

*Slika 2.*

Analizom materijalne dokumentacije saobraćajne nezgode, koja je prijavljena i prikazana evropskim izveštajem o nezgodi, moguće je dataljnom pojedinačnom i uporednom analizom: tragova saobraćajne nezgode, oštećenja na vozilima, povreda učesnika saobraćajne nezgode i izjava učesnika i/ili svjedoka saobraćajne nezgode dati odgovor na uzroke i okolnosti nastanka saobraćajne nezgode, definisati propuste učesnika i izjasniti se na sljedeća pitanja (vidi sliku 2):

- Da li se dogodila saobraćajna nezgoda na način kako su to učesnici u nezgodi prikazali u evropskom izveštaju o nezgodi?
- Da li se može isključiti da se saobraćajna nezgoda dogodila na način kako su to učesnici u nezgodi prikazali u evropskom izveštaju o nezgodi?
- Da li se ne može ni potvrditi ali ni isključiti da se saobraćajna nezgoda dogodila na način kako su to učesnici u nezgodi prikazali u evropskom izveštaju o nezgodi?

2. ZAKONSKA REGULATIVA

Kod primjene evropskog izveštaja o nezgodi potrebno je sagledati najvažnije odredbe koje su propisane Zakonom o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH i Pravilnikom o obliku i sadržaju obrasca evropskog izveštaja o saobraćajnoj nezgodi.

2.1. Odredbe iz Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH

Zakonom o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH propisane su dužnosti u slučaju nastankla saobraćajne nezgode.

U članu 158. zakona propisano je sledeće:

- (1) Policija i druga ovlaštena lica dužni su da izade na mjesto saobraćajne nezgode u kojoj ima poginulih ili povrijeđenih lica ili je nastala veća materijalna šteta, obave fotografisanje mjesta nezgode, napravi zapisnik o uviđaju i obave druge potrebne radnje, u skladu sa ovim zakonom.
- (2) Vozač učesnik u saobraćajnoj nezgodi obavezan je da prijavi i saobraćajnu nezgodu s manjom materijalnom štetom, ako je šteta nastala drugom licu odnosno njegovom vozilu ili na drugoj stvari.
- (3) Poslije saobraćajne nezgode u kojoj je prouzrokovana samo manja materijalna šteta, vozači su dužni da odmah uklone vozila s kolovoza i da razmijene lične podatke, te popune i potpišu obrazac evropskog izvještaja o saobraćajnoj nezgodi. Vozači ne smiju napustiti mjesto saobraćajne nezgode prije nego što popune i potpišu izvještaj i razmijene podatke iz ovog stava.
- (5) Nadležni organ unutrašnjih poslova dužan je da izade na mjesto saobraćajne nezgode u kojoj je nastala manja materijalna šteta ako to zahtijeva jedan od učesnika nezgode.

U članu 159. zakona propisano je sljedeće:

- (2) Policija je dužna da izade na mjesto saobraćajne nezgode u kojoj je nastala manja materijalna šteta ako dođe do nesporazuma ili neslaganja jednog od učesnika prilikom popunjavanja obrasca evropskog izvještaja, ili ako učesnici u nezgodi nemaju obrazac evropskog izvještaja.

U članu 154. zakona propisano je sljedeće:

- (1) Učesnik u saobraćajnoj nezgodi u kojoj je neko izgubio život ili bio povrijeđen, ili je nastala veća materijalna šteta dužan je da:
 - 1) ostane na mjestu nastanka saobraćajne nezgode, s tim što se može privremeno udaljiti samo radi pružanja pomoći licima povrijeđenim u saobraćajnoj nezgodi, ili ako mu je samom potrebna ljekarska pomoć;
 - 2) preduzme sve što je u njegovoj moći da se otklone nove opasnosti koje mogu nastati na mjestu saobraćajne nezgode, omogućiti normalno odvijanje saobraćaja i nastoji da se ne mijenja stanje na mjestu nezgode i sačuvaju postojeći tragovi pod uslovom da preduzimanje tih mjera ne ugrožava bezbjednost saobraćaja;
 - 3) obavijesti najbližu policijsku stanicu o saobraćajnoj nezgodi i vrati se na mjesto saobraćajne nezgode te sačeka dolazak službenog lica koje obavlja uviđaj.

2.2. Odredbe iz Pravilnika o obliku i sadržaju obrasca evropskog izvještaja o saobraćajnoj nezgodi

Pravilnikom o obliku i sadržaju obrasca evropskog izvještaja o saobraćajnoj nezgodi bliže se propisuje oblik i sadržaj obrasca izvještaja o nezgodi, definisanost i postupanje u slučaju saobraćajne nezgode sa povrijeđenim licima i sa materijalnom štetom.

U članu 2. pravilnika propisano je sljedeće: „Evropski izvještaj je izvještaj o saobraćajnoj nezgodi koji se koristi kod svih saobraćajnih nezgoda a koji je u skladu sa modelom koji je izdao Evropski komitet osiguranja (Cimitie European des Assurances-CEA)“.

U članu 3. pravilnika propisano je sljedeće: „U slučaju saobraćajne nezgode u kojoj ima i povrijeđenih osoba učesnici su dužni da postupe u skladu sa članom

154. zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH i izvršiti popunu evropskog izvještaja o saobraćajnoj nezgodi“.

U članu 4. stav 1. pravilnika propisano je sledeće: “U slučaju saobraćajne nezgode sa materijalnom štetom, mjesto saobraćajne nezgode potrebno je fotografisati sa nekoliko različitih pozicija, po potrebi izmjeriti pojedine elemente saobraćajne nezgode te izvršiti popunu evropskog izvještaja o saobraćajnoj nezgodi.

U prilogu pravilnika navedeno je uputstvo za upotrebu i prikazan je izgled obrasca Izvještaja o nezgodi.

U uputstvu za upotrebu, između ostalog, navodi se ako je neko povrijeđen u saobraćajnoj nezgodi treba pozvati ljekara i policiju, ali se ne navodi da treba popuniti i potpisati Izvještaj o nezgodi, dok u slučaju nastanka materijalne štete bez povrijeđenih lica potrebno je sačiniti Izvještaj o nezgodi i obostrano potpisati.

2.3. Uporedna analiza odredbi koje su propisane zakonom i pravilnikom

Pravilnik o obliku i sadržaju obrasca evropskog izvještaja o saobraćajnoj nezgodi je podzakonski akt koga donosi ministar u saradnji sa organima nadležnim za unutrašnje poslove. Uporednom analizom članova 154., 158 i 159. zakona sa članovima 2, 3 i 4. pravilnika, a imajući u vidu činjenicu da pravilnik mora biti usklađen sa zakonom, jasno je vidljivo da definisanost evropskog izvještaja o saobraćajnoj nezgodi i postupanje vozača u slučaju nastanka saobraćajne nezgode koje je navedeno u pravilniku nije u skladu sa članovima zakona kojima su propisane dužnosti vozača u slučaju nastanka saobraćajne nezgode zbog sljedećeg:

- u članu 2. pravilnika navodi se da se evropski izvještaj koristi za sve saobraćajne nezgode, dok se u članu 158. stav 3. navodi da su vozači vozila koji su učestvovali u saobraćajnoj nezgodi u kojoj je nastala samo manja materijalna šteta dužni da popune i potpišu evropski izvještaj o nezgodi,
- u članu 3. pravilnika navodi se da u slučaju saobraćajne nezgode u kojoj ima i povrijeđenih osoba učesnici su dužni da postupe u skladu sa članom 154. zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH i da izvrše popunu evropskog izvještaja o saobraćajnoj nezgodi, dok se član 154. zakona odnosi isključivo na dužnosti u saobraćajnim nezgodama u kojima je neko izgubio život ili bio povrijeđen ili je nastala veća materijalna šteta, a nigdje se ne spominje obaveza vozača da popune i potpišu evropski izvještaj o nezgodi,
- u članu 4. stav 1. pravilnika navodi se da u slučaju saobraćajne nezgode sa materijalnom štetom, ..., treba popuniti i potpisati izvještaj o nezgodi, dok se u članovima 154., 158 i 159. zakona jasno i nedvosmisleno navodi da se kod saobraćajne nezgode u kojoj ima poginulih ili povrijeđenih lica ili je nastala veća materijalna šteta obavlja uviđaj saobraćajne nezgode, a da se kod saobraćajne nezgode u kojoj je nastala samo manja materijalna šteta popunjava i potpisuje evropski izvještaj o nezgodi.

Primjenom odredbi pravilnika o obliku i sadržaju obrasca evropskog izvještaja o saobraćajnoj nezgodi koje nisu usklađene sa zakonom o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH:

- jedan broj osiguranika odnosno učesnika u saobraćajnim nezgodama dovoden je u zabludu, popunjava i potpisuju evropski izvještaj o saobraćajnoj nezgodi u kojoj ima povrijeđenih i u kojoj je nastala veća materijalna šteta,
- drugi broj osiguranika odnosno učesnika u saobraćajnim nezgodama evropski izvještaj o saobraćajnoj nezgodi koristi za prikazivanje saobraćajnih nezgoda na način koji se nije mogao dogoditi, što predstavlja jedan od segmenata prevara u oblasti auto-osiguranja.

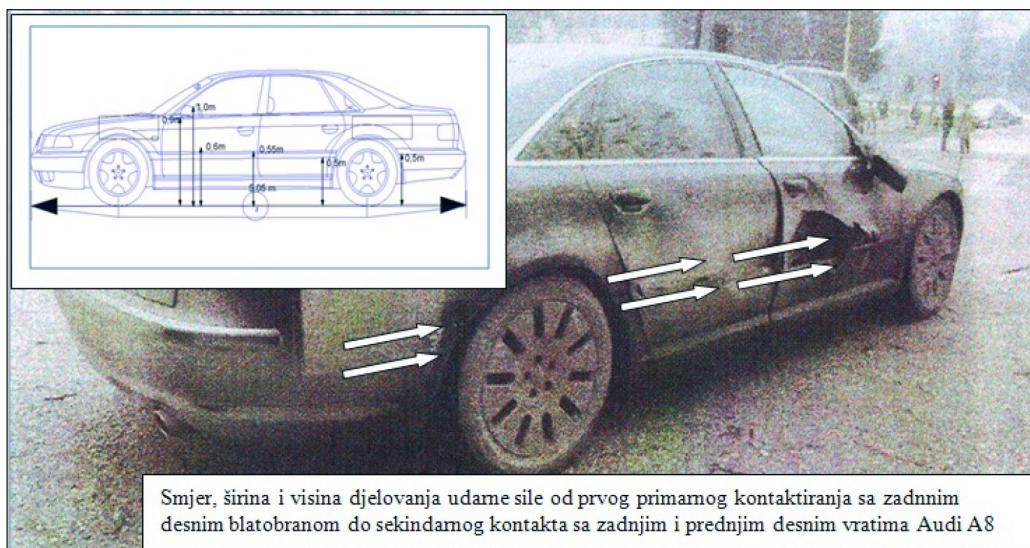
3. KARAKTERISTIČNI PRIMJERI

U ovom poglavlju prikazane su analize vjerodostojnosti nastanka prijavljenih saobraćajnih nezgoda u kojima je evropski izvještaj o nezgodi korišten za prevare u auto-osiguranju.

3.1. Primjer 1.

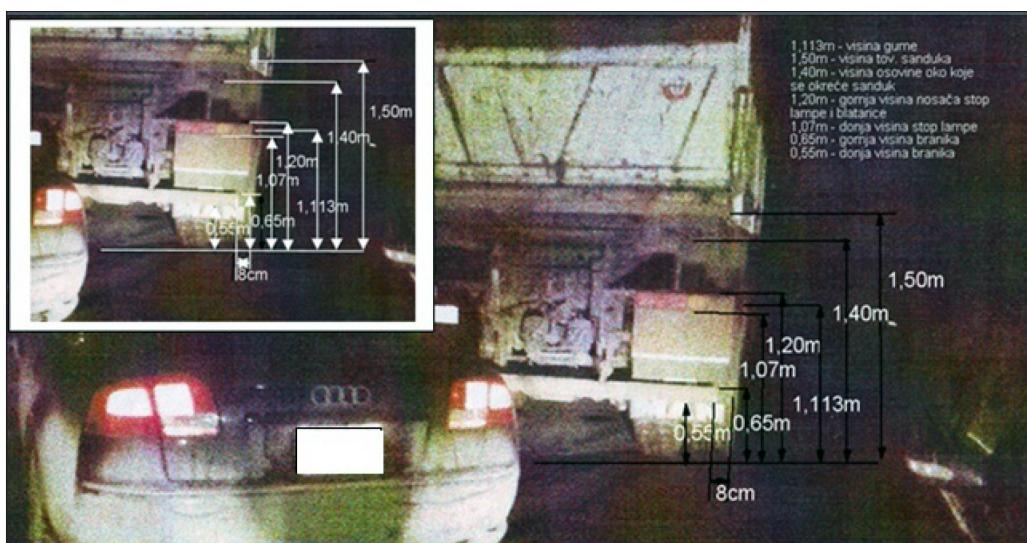
Evropskim izvještajem o nezgodi je prikazana, prijavljena i fotografisana saobraćajna nezgoda na parkiralištu u neposrednoj blizini autopraone u mjestu Banovići u kojoj je učestvovalo vozilo Audi A8 (2002. godina) i teretno vozilo MAN 8x4 kiper (1994. godina). Nezgoda se dogodila na način da je vozilo Audi bilo parkirano, dok se vozilo MAN kretalo parking prostorom vožnjom unazad od prednjeg ka zadnjem desnom dijelu parkiranog vozila Audi. Na slikama lica mjesta i skici vidljivo je i prikazano da se vozilo MAN poslije sudara zaustavilo zadnjim lijevim stražnje-bočnim dijelom naspram oštećenja na prednjim desnim vratima vozila Audi. Na vozilu Audi vidljiva su oštećenje većeg dijela desne bočne strane, dok na vozilu MAN nisu nastala oštećenja i tragovi od kontakta sa vozilom Audi.

Detaljnom analizom oštećenja na vozilu Audi utvrđeno je da su oštećenja nastajala djelovanjem sile od zadnjeg ka prednjem desnom dijelu vozila pod uglom ne većim od 5° . Oštećenja na vozilu nalaze se na visini od 0,5m do 0,6m. Stepen oštećenosti je neznatan na zadnjem desnom blatobranu i zadnjim desnim vratima, dok je znatan na prednjim desnim vratima. Oštećen je i desni vanjski retrovizor vozila koji se nalazi na visini od 0,9m do 1,0m. Na visini ispod i iznad nastalih oštećenja nema tragova bočne kolizije sa vozilom MAN. Najveći stepen oštećenosti nalazi se na prednjim desnim vratima na kojima je vidljiv nepravilan i neprirođan rascjep limenog dijela vrata sa znatnim oštećenjem unutrašnjosti vrata. Kompletna desna bočna strana vozila Audi, na kojoj se nalaze oštećenja, potpuno je zaprljana a iznad i ispod oštećenja nema tragova brisotina prljavštine, odnosno nema tragova bočne kolizije (vidi Sliku 3).



Slika 3.

Da bi nastala vidljiva oštećenja na vozilu Audi, vozilo MAN moralo je da se kreće vožnjom unazad od zadnjeg ka prednjem desnom bočnom dijelu zaustavljenog vozila Audi, a ne od prednjeg ka zadnjem kako je to prikazano u izvještaju o nezgodi, pod uslovom da je širina zadnjeg lijevog dijela branika vozila MAN najmanje za 15cm izvan gabarita širine zadnjeg lijevog dijela vozila MAN.



Slika 4.

Ubacivanjem slike sa fotodokumentacije lica mesta, na kojoj je jasno prikazan zadnji- stražnji desni dio vozila MAM u zaustavnoj poziciji poslije nezgode, u PC Crash 9.0, za poznatu veličinu i visinu zadnjih guma na vozilu MAN (1113mm) uporednim mjerjenjem procijenio sam da je: visina zadnjeg branika vozila MAN od 0,55m do 0,65m, visina nosača stop lampe i zadnje blatarice 1,2m, visina donje ivice stop lampe 1,07m, visina dijela oko kojeg se okreće tovarni kiper sanduk 1,4m, donja visina tovarnog sanduka 1,5m, dužina zadnjeg branika vozila MAN 2,3m, širina vozila MAN 2,49m. Uporednom analizom navedenih mjera utvrdio sam da se zadnji branik vozila MAN nalazi na visini od 0,55m do 0,6m i da je širina zadnjeg branika, sa lijeve i desne strane, po 8cm sa lijeve i desne strane manja od širine zadnjeg dijela vozila MAN (vidi Sliku 4).

Detaljnom pojedinačnom i uporednom analizom:

- oštećenja na vozilu Audi po mjestu nastanka, visini nastanka i stepenu oštećenosti sa visinom dijelova zadnjeg stražnje-bočnog lijevog dijelu vozila MAN,
- položaja zaustavljenih vozila poslije nezgode sa oštećenjima, opisanim i prikazanim načinom nastanka saobraćajne nezgode,
- tragova nezgode i oštećenja na vozilima sa izjavama učesnika nezgode,
- dolazi se do zaključka:
- da se visina oštećenja na vozilu Audi nalazi na visini zadnjeg branika vozila MAN, ali da oštećenja na vozilu Audi nisu mogla nastati kretanjem vozila MAN od prednjeg ka zadnjem desnom dijelu parkiranog vozila Audi,
- da zadnji branik vozila MAN svojom lijevom stranom nije mogao doći u kontakt sa desnom bočnom stranom vozila Audi, iako je visina oštećenja na vozilu Audi i visina zadnjeg branika na vozilu MAN približno ista,
- ako bi se dogodila saobraćajna nezgoda na način kako su to učesnici nezgode prikazali u evropskom izvještaju o nezgodi, u kontakt bi morali doći zadnji stražnje-bočni lijevi dijelovi vozila MAN (blatobrani, blatarice i zadnje lijeve vanjske gume) sa desnom bočnom stranom vozila Audi. U tom slučaju na vozilu Audi nastao bi znatno veći stepen oštećenosti od prikazanog, a oštećenja bi nastajala od prednjeg ka zadnjem desnom dijelu a ne od zadnjeg ka prednjem desnom dijelu. Najveći stepen oštećenja nastao bi na zadnjem desnom bočnom dijelu a ne na prednjim desnim vratima kako je prikazano i vidljivo.
- da se saobraćajna nezgoda nije mogla dogoditi na način kako izjavljuju i kako su to u evropskom izvještaju o nezgodi prikazali učesnici nezgode.

3.2. Primjer 2.

Evropskim izvještajem o nezgodi je prikazana, prijavljena i fotografisana saobraćajna nezgoda u Tuzli, u krugu preduzeća u neposrednoj blizini rampe za utovar robe. U nezgodi je učestvovalo teretno motorno vozilo Mercedes Vito i VW Cady. Nezgoda se dogodila na način da je vozilo Mercedes bilo parkirano paralelno sa utovarnom rampom, koja je bila udaljena od bočne desne strane vozila Mercedes i iznad kolovoza najmanje po 0,5m, dok se vozilo Cady, bez mjenjača u brzini i bez zategnute ručne kočnice, iz zaustavnog položaja samo pokrenulo vožnjom unazad i tako svojom zadnjom lijevom stražnjom stranom udarilo u zadnju desnu stražnju stranu vozila Mercedes. Prikazano je da se vozilo Cady poslije sudara zaustavilo zadnjim desnim stražnjim dijelom do zadnjeg desnog stražnjeg dijela oštećenog vozila Mercedes. Na vozilu Mercedes nastala su znatna oštećenja zadnje stražnje desne strane, dok su na vozilu Cady nastala neznatna oštećenja zadnjeg branika i zadnjeg lijevog stop svjetla.

Detaljnom analizom oštećenja na vozilu Mercedes vidljivo je da su na vozilu nastala znatna udarna kontinuirana oštećenja samo u dijelu desnog zadnjeg stražnjeg dijela vozila na visini od desne pvc obloge zadnjeg branika do gornjeg dijela zadnjeg desnog stop svjetla, a po širini od desne strane zadnje registarske tablice do kraja zadnjeg desnog stop svjetla (vidi Sliku 5).

Detaljnom analizom oštećenja na vozilu Cady vidljivo je da na vozilu nema nikavih udarnih oštećenja na stražnjem lijevom ili desnom dijelu vozila, samo je vidljivo razbijeno staklo lijeve stop lampe i vidljivi su manji tragovi struganja na sredini pvc obloge zadnjeg branika (vidi Sliku 6).



Slika 5.



Slika 6.



Slika 7.

Prikazani položaj vozila poslije nezgode ukazuje da je vozilo Cady svojom desnom zadnjom stražnjom stranom udarilo u desnu zadnju stražnju stranu vozila Mercedes. Uporednom analizom položaja zaustavljenih vozila poslije nezgode sa prikazanim oštećenjima vozila i utovarnom rampom koja je najmanje 0,5m desno bočno od vozila Mercedes i iznad kolovoza, sasvim sigurno ukazuje da oštećenja na vozilu Mercedes nisu mogla nastati u prikazanom sudarnom položaju.

Detaljnog i uporednom analizom:

- oštećenja na vozilu Mercedes po mjestu nastanka, visini nastanka i stepenu oštećenosti sa oštećenjima na vozila Cady,
- položaja zaustavljenih vozila poslije nezgode sa oštećenjima, opisanim i prikazanim načinom nastanka saobraćajne nezgode,
- oštećenja na vozilima sa izjavama učesnika nezgode,
- dolazi se do zaključka:
- da oštećenja na parkiranom vozilu Mercedes nisu mogla nastati kretanjem vozila Cady vožnjom unazad, udarom zadnje lijeve stražnje strane vozila Cady u zadnju desnu stražnju stranu parkiranog vozila Mercedces,
- da zadnji branik vozila Cady na kome su vidljivi samo tragovi struganja i zadnja lijeva stop lampa na kojoj je razbijeno samo staklo, nisu mogli doći u primarni kontakt sa zadnjom desnom stražnjom oštećenom stranom vozila Mercedes i izazvati stepen oštećenosti na vozilu Mercedes kako je to prikazano,
- ako bi se dogodila saobraćajna nezgoda na način kako su to učesnici nezgode prikazali u evropskom izještaju o nezgodi u primarni kontakt bi morao doći zadnji stražnji desni dio vozila Cady sa zadnjim stražnjim desnim dijelom vozila Mercedes, dok bi zadnji lijevi stražnji dio vozila Cady morao ostvariti kontakt sa rampom za utovar (vidi Sliku 7). U takvim okolnostima na zadnjem stražnjem lijevom i desnom dijelu vozilu Cady nastala bi znatna oštećenja, a ne samo tragovi struganja i razbijeno staklo lijeve stop lampe kako je prikazano,
- da se saobraćajna nezgoda nije mogla dogoditi na način kako izjavljuju i kako su to u evropskom izještaju o nezgodi prikazali učesnici nezgode.

4. ZAKLJUČAK

Detaljnem i uporednom stručnom analizom svih materijalnih dokaza koji su pribavljeni od strane učesnika nezgode i osiguravača, uz korištenje vještine, znanja i priznatih softverskih alata, saobraćajno-tehničkim vještačenjem mogu se sprječiti i otkriti namjere i pokušaji ovog tipa prevare u auto-osiguranju. Pouzdanost pojedinačnih i uporednih analiza materijalne dokumentacije zavisi od kvaliteta materijalne dokumentacije.

Kako se putem evropskog izještaja o nezgodi prijavljuju i prikazuju saobraćajne nezgode sa manjom pa i većom materijalnom štetom i sa povrijeđenim licima, pojedinačnom i uporednom analizom tragova saobraćajne nezgode, oštećenja na vozilima po mjestu, visini, načinu nastanka i stepenu oštećenosti, položaja zaustavljenih vozila poslije nezgode, povreda učesnika nezgode, izjava učesnika i/ili svjedoka nezgode moguće je doći do zaključka o uzrocima i okolnostima pod kojima se dogodila prijavljena saobraćajna nezgoda.

Međusobna neusaglašenost tragova, oštećenja na vozilima, položaja vozila poslije nezgode i povreda učesnika nezgode dovodi u pitanje usaglašenost izjava učesnika i/ili svjedoka saobraćajne nezgode i prikazani način nastanka saobraćajne nezgode u izještaju o nezgodi, tako da vještak dolazi do zaključka da se prijavljena saobraćajna nezgoda nije mogla dogoditi na način kako su to učesnici u nezgodi prikazali u evropskom izještaju o nezgodi.

Za svaku saobraćajnu nezgodu sa manjom materijalnom štetom koja je korektno i sa dobrom namjerom prikazana evropskim izještajem o nezgodi i prijavljena nadležnom organu, evropski izještaj o nezgodi može predstavljati model za brzo i kvalitetno rješevanje naknade štete iz osnova auto-osiguranja.

Detaljnem i stručnom analizom materijalne dokumentacije saobraćajne nezgode koja je ne-korektno prikazana evropskim izještajem o nezgodi od strane učesnika nezgode, bilo da je prikazana i prijavljena u skladu sa zakonom i pravilnikom ili ne, na osnovu utvrđene međusobne neusaglašenosti oštećenja na vozilima, tragova nezgode, povreda učesnika i izjave učesnika i/ili svjedoka može se pouzdano doći do zaključka i dati odgovor Sudu, osiguravaču ili nekom drugom zainteresovanom pravnom ili fizičkom licu na pitanje: Da li se saobraćajna nezgoda koja je prijavljena i prikazana evropskim izještajem o nezgodi mogla ili nije mogla dogoditi na način kako su to naveli i prikazali učesnici nezgode?

5. LITERATURA

- [1] Džafić, E., Kovačević, F., Ekspertize saobraćajnih nezgoda-primjeri iz prakse.
- [2] Pravilnik o obliku i sadržaju obrasca evropskog izvještaja o saobraćajnoj nezgodi, Službeni glasnik BiH br. 13/07, Sarajevo, 2007.
- [3] Vujanić, M. i dr., ZBORNIK PRIMJERA NALAZA I MIŠLJENJA, Opasne situacije i vjerodostojnost nastanka saobraćajne nezgode, Zlatibor, 2010.
- [4] XII Simpozijum, ZBORNIK RADOVA, „Vještačenje saobraćajnih nezgoda i prevare u osiguranju“, Divčibare, 2013.
- [5] XIII Simpozijum, ZBORNIK RADOVA, „Vještačenje saobraćajnih nezgoda i prevare u osiguranju“, Divčibare, 2014.
- [6] XIV Simpozijum, ZBORNIK RADOVA, „Vještačenje saobraćajnih nezgoda i prevare u osiguranju“, Perućac, 2015.
- [7] Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH (2006), Službeni glasnik BiH br. 6/06, 75/06, 44/07, 84/09 i 48/10.