

# KARAKTERISTIČNI MODELI NAMEŠTENIH SAOBRAĆAJNIH NEZGODA IZ PRAKSE OSIGURANJA

Živorad Ristić,<sup>1</sup> Dragan Stošić<sup>2</sup>

XIII Simpozijum  
“Veštačenje saobraćajnih nezgoda  
i prevare u osiguranju”

**Rezime:** *Prevare u oblasti saobraćaja koje se baziraju na navednim (nameštenim) saobraćajnim nezgodama predstavljaju jedan od segmenata prevara u oblasti (auto-)osiguranja. Ove prevare podrazumevaju prikazivanje oštećenja vozila, odnosno povreda lica na način na koji nisu nastala u tako opisanim saobraćajnim nezgodama. Jedan od uslova za utvrđivanje i dokazivanje ovog tipa prevara predstavlja sprovodjenje detaljnih analiza na osnovu materijalnih pokazatelja obezbedjenih kroz uvidljajnu, odnosno dokumentaciju lično ažuriranu od strane učesnika, tvrdnji navodnih učesnika takvih saobraćajnih nezgoda, naknadno pribavljenih saznanja i izvršenih aktivnosti. Uspesnost sprečavanja pokušaja i prevara vezanih za saobraćajne nezgode u direktnoj je zavisnosti i od poznavanja modela nastanka ovih saobraćajnih nezgoda. Najizraženiji modeli nameštenih saobraćajnih nezgoda su modeli “vozilo-vozilo”, “vozilo-motorcikl” i “vozilo-pešak”.*

**KLJUČNE REČI:** PREVARE U OBLASTI SAOBRAĆAJA, OŠTEĆENJA NA VOZILIMA, POVREDE LICA, MATERIJALNI TRAGOVI, SAOBRAĆAJNE SITUACIJE, TVRDNJE AKTERA FINGIRANIH SAOBRAĆAJNIH NEZGODA, MODELI FINGIRANIH SAOBRAĆAJNIH NEZGODA

1 Dr Živorad Ristić, dipl. ing. saobr. - Udruženje osiguravača Srbije – Beograd, zivorad.ristic@uos.rs  
2 Dragan Stošić, ing. saobr. - Kompanija “Dunav osiguranje” a.d. – Beograd, dstosic@dunav.com

## 1. UVOD

Analiza saobraćajnih nezgoda predstavlja veoma odgovoran i složen proces na koji utiču mnogobrojni faktori, odnosno proces koji karakterišu i pojave nesporazuma koji se javljaju prevashodno prilikom sprovodjenja analiza nepostojećih – nameštenih saobraćajnih nezgoda, pri čemu su za sveobuhvatna sprovodjenja analiza istih neophodni kvalitetni materijalni pokazatelji. Medutim, u slučaju nepostojanja određenog broja materijalnih pokazatelja uslovljenih nekvalitetno izvršenim operativnim radovima prilikom sprovodjenja postupaka uvidjaja saobraćajnih nezgoda ili sporazumnog "dogovora" učesnika istih (sa primenom takozvanog "Evropskog izveštaja"), a pogotovo kod "NAMEŠTENIH NEZGODA", u cilju razrešenja svih postojećih nepoznanica, neophodno je i naknadno obezbeđivanje realno mogućih dodatnih materijalnih pokazatelja.

Utvrđivanje neverodostojnosti "NAMEŠTENIH NEZGODA" bazira se na detaljnoj analizi svih neophodnih materijalnih pokazatelja, kao što su: tragovi koji su verifikovani na mestima (ne) nastanka istih, oštećenja na vozilima učesnika, gabaritne karakteristike površina i prepreka oko kolovoza u zoni mesta nezgoda i oštećenja na istima, kao i tvrdnjama učesnika samih "NAMEŠTENIH NEZGODA" vezanih za nastanak "tih" nezgoda, pri čemu u određenim – jednostavnim situacijama za utvrđivanje neverodostojnosti samih "NAMEŠTENIH NEZGODA" već dovoljnu osnovu predstavlja uporedna analiza oštećenja nastalih na predmetnim vozilima, a u određenim – složenijim predstavlja samo jedan od segmenata sveobuhvatnih analiza ne-regularnih saobraćajnih situacija.

Kako je u sadašnje vreme evidentan porast "NAMEŠTENIH NEZGODA", tako je neophodno klasifikovanje istih u cilju što efikasnijeg sporovodjenja analiza istih, ali i upoznavanja stručnih "krugova" sa najčešćim modelima takvih saobraćajnih nezgoda.

## 2. KARAKTERISTIČNI MODELI NAMEŠTENIH SAOBRAĆAJNIH NEZGODA U PRAKSI OSIGURANJA

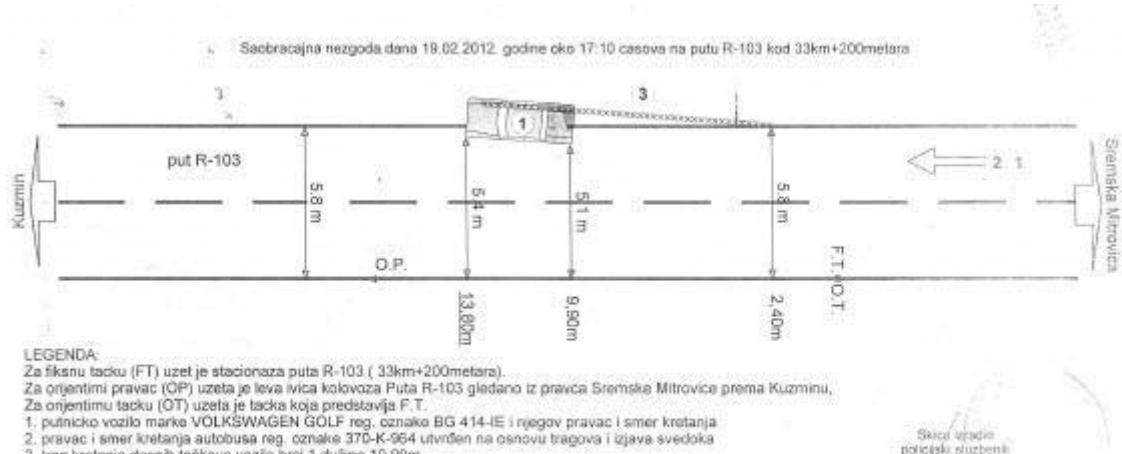
Saobraćajne nezgode sa učešćem vozila, motorcikala i pešaka javljaju se kao najčešće vrste saobraćajnih nezgoda uopšte, a za razliku od "NAMEŠTENIH NEZGODA", kod kojih su najčešće one sa učešćem vozila i motorcikala, a daleko redje one sa učešćem pešaka.

Najizraženije modele "NAMEŠTENIH NEZGODA" u praksi osiguranja predstavljaju modeli "vozilo-vozilo", "vozilo-motorcikl" i "vozilo-pešak".

### 2.1. MODEL "VOZILO-VOZILO"

Jedan od najplastičnijih primera "NAMEŠTENIH NEZGODA" modela "VOZILO-VOZILO" u praksi osiguravača predstavlja dogadjaj koji se odigrao u noćnim uslovima -juna meseca 2012. godine na magistralnom putu Sremska Mitrovica – Kuzmin – Bljeljina u kome su učestvovali putničko motorno vozilo marke "VW GOLF" modela "VI 1.9 tdi" i autobus marke "MAN" modela "R-07-1526".

Skicom lica mesta nezgode (slika 1.) od svih tragova koji mogu nastati u nezgodi naveden je samo zaustavni položaj vozila "GOLF" i trag točkova desnih istog po zemljanoj bankini sa desne strane kolovoza za razliku od tragova sitnih komadića stakala, farbe, plastike, zemlje, ..., ulja i rashladne tečnosti pogodnkog agregata vozila "GOLF" i tragova zanošenja guma točkova istog, a prevashodno točkova zadnjih ovog vozila, koji su morali, a nisu nastali u ovakvoj nezgodi.



Slika 1. - skica lica mesta "NAMEŠTENE NEZGODE" modela "VOZILO-VOZILO"

Analizom stepena i karaktera oštećenja nastalih na predmetnim vozilima, i gabaritnih karakteristika istih, utvrđeno je sledeće:

- oštećenja čeone strane vozila "GOLF" velikih razmara (slika 2.), sa potrebom za generalnom opravkom pogonskog agregata – motora (slika 3.), nastala su pri sudarnoj brzini u rasponu od 40,0 km/h do 50,0 km/h,



Slika 2. - oštećenja vozila "GOLF"



Slika 3. - oštećenja pogonskog agregata (motora) vozila "GOLF"

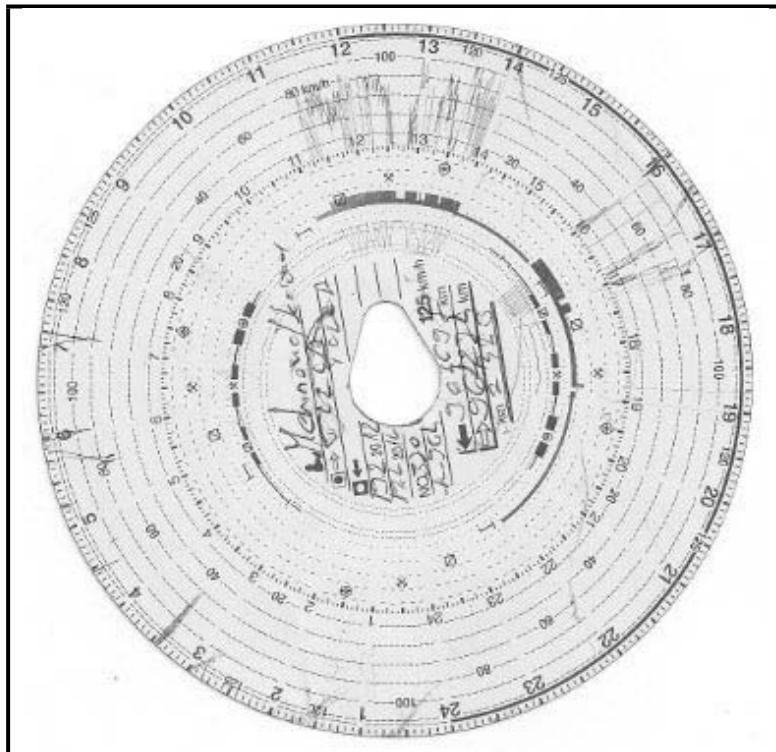
a, oštećenja autobusa "MAN" [samo plastične obloge zadnjeg branika (slika 4.)] - pri sudar-  
noj brzini u rasponu od 10,0 km/h do 15,0 km/h,



Slika 4. - oštećenja autobusa "MAN"

što ukazuje na zaključak da oštećenja predmetnih vozila nisu mogla nastati pri navedenom disperitetu sudanih brzina istih;

- oštećenja poklopca prostora pogonskog agregata (motora) vozila "GOLF" širine su daleko manje od širine zadnje strane autobusa "MAN", što ukazuje na zaključak da je vozilo "GOLF" oštećenja čeone strane, kao i oštećenja remenica bregastih osovina takozvane "glave" pogonskog agregata (motora), zadobilo u kontaktu sa preprekom horizontalnom gabaritnom karakteristikama manjih od gabaritnih karakteristika autobusa "MAN";
- da su oštećenja spoljašnjeg sloja prednjeg vozačkog stakla vozila "GOLF" nastala u ovom štetnom dogadjaju tada bi isto moralo zadobiti deformacije zadnjeg desnog dela poklopca prostora pogonskog agregata (motora), a da je oštećenje prednje vozačko staklo nastalo kao posledica dejstva sile udara vazdušnog jastuka suvozača tada bi isto moralo zadobiti oštećenja unutrašnjeg, a ne spoljašnjeg dela tog stakla;
- autobus "MAN" je u kontaktu sa vozilom "GOLF" morao zadobiti tragove svetlo sive boje na plastičnoj oblozi zadnjeg branika, a vozilo "GOLF" - tragove bele boje na plastičnoj oblozi prednjeg branika, prednjoj plastičnoj ukrasnoj masci, poklopcu pogonskog agregata (motora), blatobranima prednjim – levim i desnim, ... .
- Kompjuterskom kontrolom vozila "GOLF", i pored pokušaja anuliranja svih podataka koje je centralna kompjuterska jedinicina istog registrovala u kompletном period eksplotacije samog vozila "GOLF" od strane vlasnika istog, kao i pregledom samog vozila "GOLF" tokom postupka procene oštećenja, putem zapisa u okviru kompjuterske jedinice pogonskog agregata (motora) utvrđeno je da:
  - vrednost predjene kolimetraže evidentirane tokom postupka procene oštećenja "na" vozilu "GOLF" od 46.341 km potiče iz predmetnog dogadjaja i kao takva predstavlja vrednost predjene kilometraže koju je isto ostvarilo tokom dosadašnje eksplotacije, za razliku od vrednosti predjene kilometraže od 46.330 km na kojoj je ovo vozilo zadobilo oštećenja svih elemenata prednjih svetlosnih signalizacija;
  - vozilo "GOLF" oštećenja strane nije zadobilo u kontaktu sa autobusom "MAN" već nekom drugom preprekom na **oko 11,0 km** pre vrednosti kilometraže koja potiče iz predmetnog dogadjaja.
  - Analizom vrednosti sudarnih brzina koja su predmetna vozila ostvarila prilikom nastanka prikazanih oštećenja, kao i tahografskog ulaska autobusa "MAN" važećeg za dan nastanka dogadjaja, utvrđeno je sledeće:
  - autobus "MAN" je u trenucima neposredno pre nastanka navodne nezgode bio vožen brzinom od oko 97,0 km/h (slika 5.), sa ostvarenim i naglim usporavanjem u vrlo kratkom vremenskom intervalu sa konačnim zaustavljanjem po ostvarenom kontaktu sa vozilom "GOLF";



Slika 5. - tahografski uložak autobusa "MAN" na dan nastanka štetnog dogadjaja

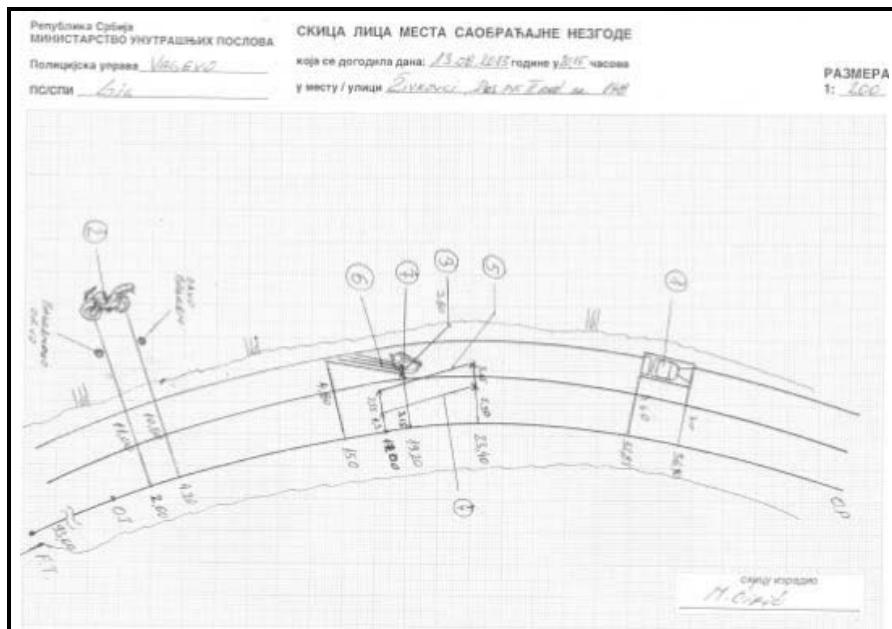
- vrednost brzine kretanja autobusa "MAN" u trenucima neposredno pre i tokom ostvarivanja kontakta i vrednost sudsarne brzine vozila "GOLF" ukazuju da je isto u trenucima neposredno pre i tokom ostvarivanja kontakta sa autobusom "MAN" moralo biti voženo brzinom u rasponu od 130,0 km/h do 140,0 km/h, odnosno brzinom daleko većom od vrednosti sudsarne brzine pri kojoj je samo vozilo "GOLF" zadobilo oštećenja čeone strane, pogonskog agregata (motora) i elemenata oko istog, što je nemoguće obzirom na nastajnaje navedenih oštećenja u nekom ranijem, a ne predmetnom štetnom dogadjaju.

Da ova saobraćajna nezgoda NIJE NASTALA na način i na mestu opisanog uvidnjajnom dokumentacijom dokazuje se i činjenicom da su akteri predmetnog dogadjaja pred službenim licima UKP-a PU za grad Beograd to i priznali.

## 2.2. MODEL "VOZILO-MOTORCIKL"

Kao jedan od najpraktičnijih primera "NAMEŠTENIH NEZGODA" modela "VOZILO-MOTORCIKL" u praksi osiguravača predstavlja dogadjaj koji se odigrao u noćnim uslovima avgusta meseca 2013. godine na putu Belanovica - Arandjelovac u kome su učestvovali motorcikl marke "Honda" modela CBR 1000 RR i putničko motorno vozilo marke "Zastava" modela "128", uz navodno ostvarivanje kontakta istih i izletanje motorcikla "HONDA" van kolovoza sa ostvarivanjem kontakata sa pojedinim prerekama pored istog.

Skicom lica mesta nezgode (slika 6.) pored navedenih zaustavnih položaja predmetih vozila, tragova navodnih grebanja i ulja motocikla "HONDA" po kolovozu, oštećenja dvaju stabala od navodnog kontakta sa motorciklom "HONDA" u okviru zelene površine sa desne strane istog, posmatrano u smeru kretanja motorcikla "HONDA", i tragova kočenja točkova vozila "ZASTAVA" za razliku od tragova sitnih komadića plastika, stakala, farbi i zemlje otpalih sa predmetnih vozila, isigurele rashladne tečnosti hladnjaka pogonskog agregata (motora) motorcikla "HONDA" i trag zanošenja zadnjeg točka istog po kolovozu, tragova grebanja i udara samog motorcikla "HONDA" po zemljanim površinama sa desne strane istog, koji su morali, a nisu nastali u ovakvoj nezgodi.



Slika 6. - skica lica mesta "NAMEŠTENE NEZGODE" modela "VOZILO-MOTORCIKL"

Analizom pokazatelja prezentiranih skicom lica mesta nezgode utvrđeno da je položaj najzraženijeg dela traga ulja motorcikla "HONDA" neprimeren navodno ostvarenom medjusobnom kontaktu sa vozilom "ZASTAVA" i položaju tragova grebanja istog po kolovozu obzirom da motorcikl "HONDA" ni u predmetnom ni u ranijem štetnom dogadjaju nije zadobio oštećenja pogonskog agregata (motora) ni pratećih elemenata.

Analizom stepena i karaktera oštećenja predmetnih vozila, navodnih sudarnih i zaustavnih položaja istih, kao i nedostatak odredjenog broja tragova koji nastaju u medjusobnim kontaktima vozila uopšte, utvrđeno je sledeće:

- karakteri oštećenja leve bočne strane motorcikla "HONDA" (slika 7.) i prednje polovine leve bočne strane vozila "ZASTAVA" (slika 8.) ukazuju da ista nisu nastala u medjusobnom kontaktu istih;



Slika 7. - oštećenja leve bočne strane motorcikla "HONDA"



Slika 8. - oštećenja leve bočne strane vozila "ZASTAVA"

- karakteri oštećenja desne bočne strane motorcikla "HONDA" (slika 9.) i zelene površine sa desne strane kolovoza i stabala rastinja u okviru te površine (slika 1o.) ukazuju da ista nisu nastala u medjusobnom kontaktu;



Slika 9. - oštećenja desne bočne strane motorcikla "HONDA"



Slika 10. - oštećenja stabala u okviru zelene površine sa desne strane kolovoza

- motorcikl "HONDA" bi u slučaju ostvarivanja kontakta sa vozilom "ZASTAVA" morao zadobiti tragove crne boje u okviru donje polovine, a sivo-maslinaste boje u okviru gornje polovine leve bočne strane samog motorcikla "HONDA", a vozilo "ZASTAVA" - narandžaste i crne boje u predelu ugaonog prednjeg levog dela i prednjeg dela leve bočne strane;
- motorcikl "HONDA" bi u slučaju ostvarivanja kontakta sa kolovozom morao zadobiti tragove tamno sive boje ručice desne upravljača, nogostupa desnog, donjih delova amortizera desnih vešanja prednjeg i vešanja zadnjeg, cevi desne sistema za izduvavanje (auspuha), ...;
- motorcikl "HONDA" je u kontaktu sa kolovozom morao formirati tragove grebanja pojedinim oštrim elemenatima, i to pravolinjski rasprostranjenih za razliku od nepravilno i ručno formiranih - iscrtanih tragova od strane aktera predmetnog dogadjaja (slika 11.);



Slika 11. - ručno načinjeni tragovi grebanja motocikla "HONDA" po kolovazu

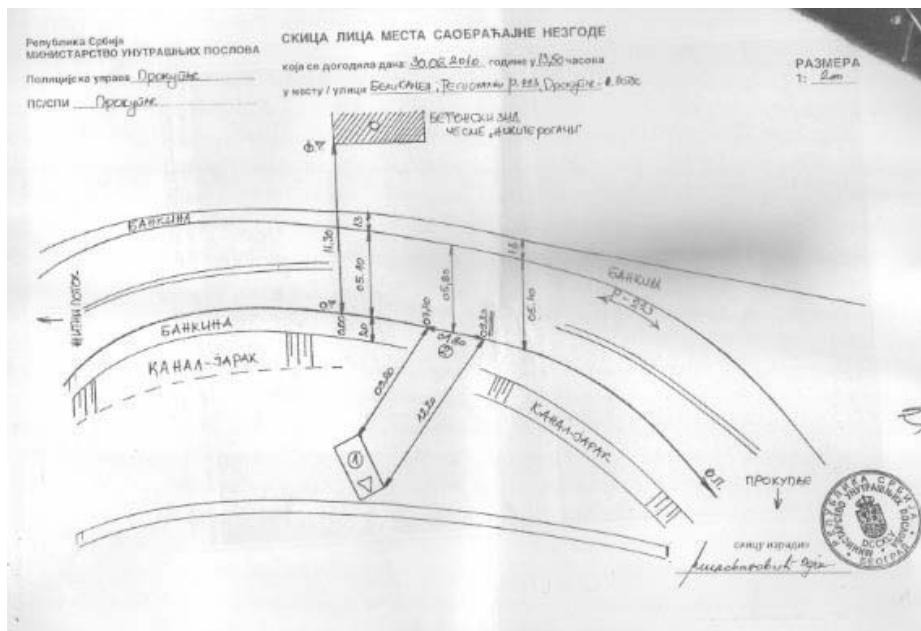
- da je motoricki "HONDA" ostvario kontakt sa vozilom "ZASTAVA", i da je sam motoricki "HONDA" u tom kontaktu zadobio oštećenja koja su opisana predmetnom dokumentacijom, tada bi medjusobni položaj predmetnih vozila u trenucima ostvarivanja kontakta bio takav da bi motoricki "HONDA" morao zadobiti oštećenja zadnjeg dela leve bočne strane većeg obima, sa konačnom zaustavnom pozicijom u okviru, a ne van kolovoza, uz ostvarivanje zanošenja zadnjeg dela motorcikla "HONDA" u smeru suprotnom od smera kretanja kazaljki na satu;
- vozač motorcikla nije povredjen, a morao je zadobiti povrede većeg obima, i to prvenstveno potkolenicu leve noge od direktnog kontakta sa vozilom "ZASTAVA", a potom i desne bočne strane svog tela od direktnog kontakta sa kolovozom, bankinom i strminom sa desne strane kolovoza.

Da ova saobraćajna nezgoda NIJE NASTALA na način i na mestu opisanog uvidjajnom dokumentacijom dokazuje se i činjenicom da su akteri predmetnog dogadjaja pred službenim licima UKP-a PU Jagodina to i priznali.

### 2.3. MODEL "VOZILO-PEŠAK"

Tipičan primer "NAMEŠTENIH NEZGODA" modela "VOZILO-PEŠAK" u praksi osiguravača predstavlja dogadjaj koji se odigrao u dnevnim uslovima juna meseca 2010. godine na regionalnom putu R-223 u okolini Prokuplja u kome su učestvovali putničko motorno vozilo marke "RENAULT" modela "TWINGO" i pešak starosti nešto manje od 30 godina, sa zadobijenim teškim telesnim povredama u vidu preloma potkolenice leve noge.

Skicom lica mesta nezgode (slika 12.) prezentiran je samo navodni zaustavni položaj vozila "RENAULT", i to u okviru zelene površine većeg nagiba sa leve strane kolovoza, sa padom od kolovoza, a u okviru unutrašnjeg dela leve krivine, uz neprikazivanje pojedinih tragova nastalih kretanjem istog po zemljanoj površini, betonskom platou spomen-česme i samom kolovozu.



Slika 12. - skica lica mesta "NAMEŠTENE NEZGODE" modela "VOZILO-PEŠAK"

Analizom pokazatelja prezentiranih uvidjajnom fotodokumentacijom sa lica mesta nezgode, ali i pokazatelja obezbedjenih detaljnijim pregledom mesta predmetnog dogadjaja, utvrđeno je sledeće:

- tragovi udubljenja u okviru vlažne zemljane površine sa desne strane kolovoza nastali su dejstvom točkova vozila "RENAULT", podužno rasprostranjenih u pravcu prostiranja kolovoza, u potpunosti su onemogućavali samopokretanje vozila iz stanja mirovanja, već da je samo vozilo "RENAULT" iz "prinudnog" zaustavnog položaja prokrenuto dejstvom sile pogonskog agregata -motora (slika 13.);



Slika 13. - tragovi točkova vozila "RENAULT" u okviru zemljane površine i betonskog platoa sa desne strane kolovoza

- visinska razlika betonskog platoa i zemljane površine sa desne strane kolovoza, kao i stanje ove površine (slika 13.), ali i ostvarivanje vrlo male brzine kretanja vozila "RENAULT" u trenucima nailaženja prednjeg desnog točka istog na sam betonski plato, u potpunosti je onemogućavala savladjivanje takve prepreke navedenim prednjim desnim točkom, što ukazuje da je nailaženje na betonski plato prednjim i zadnjim desnim točkom ostvareno uz pomoć pogonskog agregata (motora);
- tragovi kretanja točkova vozila u okviru kolovoza sa nepravilnom i najizraženijom zakrivljeničću u okviru središnjeg dela istih (slika 14.) isključivo su mogli nastati manevrisanjem prednjih točkova putem kotura upravljača, a ne tokom samopokretanja ovog vozila, na šta ukazuje činjenica da se kretanje vozila sa zaključanom kontakt-bravom i zaokrenutim točkovima obavlja po kružnoj, a ne elipsastoj putanji;



Slika 14. - tragovi kretanja točkova vozila "RENAULT" u okviru kolovoza

- i pored kretanja po neravnoj površini strmine sa leve strane kolovoza (slika 15.), sa nailaskom na postojeće udubljenje većih razmara i prolaznjem kroz niže rastinje u okviru iste, na vozilu "RENAULT" (i pored detaljnog pregleda istog od strane odgovornih lica MUP-a) nisu uočena nikakava oštećenja (slika 16, slika 17.), i ako je samo vozilo u kontaktu sa navedenim preprekama moralo zadobiti linijska oštećenja elemenata bočnih strana, posmatrano po dužini samog vozila "RENAULT", ali i elemenata takozvanog "donjeg podstroja";



Slika 15. - tragovi točkova i zaustavni položaj vozila "RENAULT" i položaj niskog rastinja u okviru strmine sa leve strane kolovoza



Slika 16. - izgled čeone i desne bočne strane vozila "RENAULT" nakon nastanka štetnog dogadjaja



Slika 17. - izgled leve bočne strane vozila "RENAULT" nakon nastanka štetnog dogadjaja

- i pored ostvarivanja (navodnog) kontakta sa pešakom na vozilu nisu uočena никакava oštećenja (slika 16.), i ako je isto u kontaktu sa preprekom u vidu pešaka moralno, barem, zadobiti tragove obrisa u okviru desne polovine plastične obloge prednjeg branika i prdnjeg poklopca.;

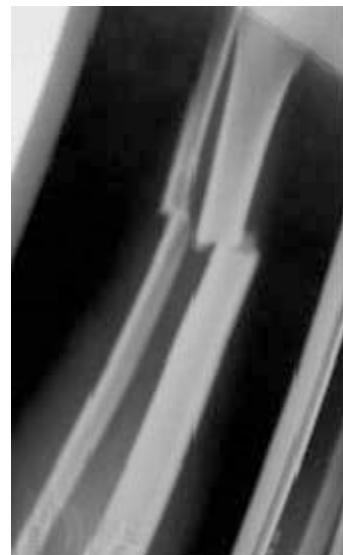
Analizom pokazatelja prezentiranih medicinskom dokumentacijom pešaka, kao i stepena i karaktera povrede potkoljenice leve noge istog (slika 18.), utvrđeno je da su prelomi potkoljeničnih kosti navedene noge pešaka:

- pravilnog su oblika ("preseka");
- nastali su dejstvom jake sile udara;
- karakteristični su za dejstvo sila udara prouzrokovane udarom branika (prednjeg) nekog putničkog vozila, i to pri sudarnoj brzini u rasponu od 35,0 km/h do 40,0 km/h;

- u slučaju dejstva sile udara daleko manjeg inteziteta mogli biti nepravilnog ("razvučenog" i "pokrzanog") oblika.

Analizom načina kretanja vozila "RENAULT" do navodnog mesta kontakta sa pešakom, eksplotaciono-tehničkih i gabaritnih karakteristika posmatranog vozila, kao i položaja, karaktera i gabaritnih karakteristika zemljane površine i betonskog platoa, kao i činjenicu o nastanku navedenih povreda potkoleničnih kosti leve noge pešaka pri definisanoj sudarnoj brzini vozila, utvrđeno je sledeće:

- vozilo je do mesta navodnog kontakta sa pešakom moralo ostvariti (sudaru) brzinu kretanja od maksimalno 12,0 km/h, a u trencima nailaska na levu ivicu kolovoza - od maksimalno 14,5 km/h,
- vozilo do mesta navodnog kontakta sa nije moglo ostvariti (sudaru) brzinu kretanja u rasponu od 35,0 km/h do 40,0 km/h,
- povrede potkoleničnih kosti leve noge nije mogao zadobiti u kontaktu sa vozilom "RENAULT" na opisani način.



Slika 18. - prelom potkoleničnih kosti leve noge pešaka

Svim navedenim dokazima potvrđeno je da pešak svoje povrede NIJE MOGAO ZADOBITI na način i na mestu na kome su potencirali i sam pešak i vozač vozila "RENAULT".

### 3. ZAKLJUČAK

Navedeni modeli "NAMEŠTENIH NEZGODA" ukazuju na raznolikost pokušaja ostvarivanja materijalnih dobiti od strane aktera istih kod osiguravajućih organizacija, što uslovjava pravilno sagledavanje takvih spornih saobraćajnih situacija sa sprovodenjem sveobuhvatnih analiza istih i sa materijalnim pokazateljima prezentiranih uvidajnim dokumentacijama, ali i sa materijalnim pokazateljima koje je neophodno obezbediti tokom postupaka naknada šteta od strane odgovornih lica stručnih službi osiguravača, a u cilju otkrivanja i dokazivanja nenastanjanja samih "NAMEŠTENIH NEZGODA". Otkrivanjem takvih saobraćajnih nezgoda sprečava se ili umanjuje odlivanje sredstava osiguranja, čime se indirektno utiče i na visinu premije osiguranja.

### Literatura:

- [1] Ristić, Ž; Prevare i kradje u osiguranju motornih vozila, Beograd, 1997.
- [2] Ristić, Ž; Ristić, M; Neki aspekti prevara u osiguranju motornih vozila, IX simpozijum, opasne situacije i verodostojnost nastanka saobraćajnih nezgoda (Prevare u osiguranju, Zlatibor, 2010.)
- [3] Antić B; Vujanić M; Pavlović A; Analiza verodostojnosti nastanka saobraćajnih nezgoda, opasne situacije i verodostojnost nastanka saobraćajnih nezgoda (Prevare u osiguranju, Zlatibor, 2010.)
- [4] Konkretni primeri odradjeni u Kompaniji "Dunav osiguranje" a.d.