

[5] Lipičnik, B. i Mežnar, D. 1998. Ravnanje z ljudmi pri delu (Human Resources Management). Ljubljana: Gospodarski vestnik.

[6] Pološki Vokić, N. 2004. Menadžment ljudskih potencijala u velikim hrvatskim organizacijama, Ekonomski pregled, (55), 5-6: 455-478.

[7] Rudman, R. 2004. Human Resources Management in New Zealand 4th edition. Auckland: Pearson Education.

[8] Wiig, K. M. 2004. People-focused knowledge management: how effective decision making leads to corporate success. Oxford: Elsevier Butterworth-Heinemann. [9]

<http://autopoiesis.foi.hr/wiki.php?name=KM++Tim+55&page=Definicija+znanja> [10]

[http://www.poslovnisavjetnik.com/sites/default/files/privitak/ps\\_106\\_low\\_part43.pdf](http://www.poslovnisavjetnik.com/sites/default/files/privitak/ps_106_low_part43.pdf)

## UTJECAJ ANALIZE OŠTEĆENJA VOZILA NA NALAZ I MIŠLJENJE VJEŠTAKA KOD NAMJEŠTENIH SAOBRAĆAJNIH NEZGODA

Doc.dr. sc. Tihomir Đurić, email: [mrdjtiho@teol.net](mailto:mrdjtiho@teol.net)  
 Prof. dr. sc. Sinan Alispahić, email: [sinan.alispahic@iu-travnik.com](mailto:sinan.alispahic@iu-travnik.com)  
 Internacionalni univerzitet Travnik u Travniku, Bosna i Hercegovina

*Sažetak: Usporedna analiza oštećenja vozila predstavlja osnovni metod za razjašnjavanje namještenih saobraćajnih nezgoda. Cilj ovog rada upoznavanje je sa raznim situacijama namještenih saobraćajnih nezgoda, kako bi posao vještaka u ovakvim i sličnim slučajevima bio olakšan. Precizna i detaljna analiza oštećenja vozila pokazuje podudaraju li se oštećenja na vozilima prema intenzitetu i smjeru djelovanja sile. Taj način poređenja najefikasniji je za prepoznavanje namještene saobraćajne nezgode, odnosno pokušaja prevare u oblasti osiguranja od auto-odgovornosti. Uspješnost razotkrivanja namještenih saobraćajnih nezgoda isključivo zavisi od poznavanja modela nastanka ovakvih saobraćajnih nezgoda. S tim u vezi, u ovom radu je dat prikaz nekoliko karakterističnih primjera namještenih saobraćajnih nezgoda modela „vozilo-vozilo..*

*Ključne riječi: namještene saobraćajne nezgode, prevare u osiguranju, analiza oštećenja*

## IMPACT ANALYSIS OF THE DAMAGE VEHICLE FINDINGS AND OPINION EXPERTS INFURNISHED TRAFFIC ACCIDENTS

*Abstract: Comparative analysis of vehicle damage is the basic method for clarifying furnished traffic accidents. Objective of this work is the introduction of a variety of situations furnished accidents, to work expert in this and similar situations was facilitated. Precise and detailed analysis of the damage to the vehicle shows a mismatch is damage to the vehicle according to the intensity and direction of the force. This way of comparing the most effective is to identify the set of accident or attempted fraud in the field of insurance from auto-responsibility. The success of disclosure furnished accidents exclusively depends on the knowledge model occurrence of such accidents. In this paper in relation to that presents a few typical examples of traffic accidents furnished model "vehicle-to-vehicle".*

*Keywords: furnished traffic accidents, insurance fraud, damage analysis*

## 1. UVOD

Analiza materijalnih dokaza i izjava učesnika saobraćajne nezgode predstavlja polaznu osnovu analize vjerodostojnosti nastanka saobraćajne nezgode. Zbog obima i raznolikosti saobraćajnih nezgoda koje se događaju nije moguće definisati jedinstven sadržaj i vrstu analize koju je neophodno provesti kako bi se utvrdila vjerodostojnost opisanog načina nastanka saobraćajne nezgode. Utvrđivanje vjerodostojnosti saobraćajne nezgode slično je slaganju elemenata mozaika, pri čemu su elementi kojima raspolažu vještaci saobraćajnotehničke struke, materijalni dokazi saobraćajne nezgode vezani za: oštećenja vozila, tragove nezgode, saobraćajnu situaciju i izjave učesnika nezgode (Cvijan i Smailović, 2012:160).

Ipak, najčešći slučajevi analize vezani su za utvrđivanje vjerodostojnosti nastanka nezgode opisane od strane učesnika i(ili) svjedoka saobraćajne nezgode. U najboljem slučaju do određenih zaključaka moguće je doći uporednom analizom samo oštećenja vozila. U nekim slučajevima za to će biti potrebna detaljna i uporedna analiza oštećenja na vozilima, dok je kod nekih saobraćajnih nezgoda potrebna detaljna i uporedna analiza svih elemenata nezgode. Prevare u osiguranju motornih vozila ne podrazumijevaju samo nezgode koje se objektivno nisu dogodile, već se pod prevarama podrazumijeva i prikazivanje oštećenja koja se nisu dogodila, nisu mogla da se dogode ili nisu sva mogla da se dogode u prikazanoj nezgodi. Ne rijetko se događa, da učesnici saobraćajne nezgode prikazuju veću štetu od one koja se objektivno dogodila ili se mogla dogoditi u predmetnoj saobraćajnoj nezgodi.

## 2. METODOLOGIJA ISTRAŽIVANJA

### 2.1. Predmet istraživanja

Predmet istraživanja u ovom radu su primjeri vještačenja namještenih saobraćajnih nezgoda od starne Instituta na Saobraćajnom fakultetu u Beogradu i Doboju.

### 2.2. Cilj istraživanja

Sagledavanje nalaza i mišljenja primjera vještačenja namještenih saobraćajnih nezgoda kako bi se ukazalo na činjenice i postupke namještanja saobraćajnih nezgoda i prijava za naknadu osiguranja.

### 2.3. Metoda prikupljanja podataka

Prikupljanje podataka provedeno je na temelju pripadajućih spisa i fotodokumentacije vještačenja saobraćajnih nezgoda.

### 2.4. Uzorak istraživanja

Odabrana su tri karakteristična primjera namještenih saobraćajnih nezgoda sa materijalnom štetom.

### 2.5. Metoda istraživanja

Nakon odabira primjera prema unapred definisanom kriterijumu, pristupilo se analizi dokumentacije odabranih saobraćajnih nezgoda s fokusom na karakteristična oštećenja koja nisu nastala u nezgodi.

## 3. REZULTATI ISTRAŽIVANJA KARAKTERISTIČNIH OŠTEĆENJA

Istraživanje karakterističnih oštećenja na vozilima obavljeno na tri primjera namještenih saobraćajnih nezgoda s materijalnom štetom.

### 3.1. Primjer 1 - Oštećenja nisu nastala u predmetnoj saobraćajnoj nezgodi

U ovom primjeru dogodila se navodno saobraćajna nezgoda sa materijalnom štetom u kojoj su učestvovala dva putnička automobila, marke MERCEDES i YUGO, slika 1.



Slika 1. Širi izgled oštećenja poklopca motora [3]

Slika 2. Prikaz oštećenja poklopca motora [3]

Detaljnou analizom dostavljenih fotografija iz fotodokumentacije, utvrđeno je da je poklopac motornog prostora MERCEDESA u prednjem desnom dijelu deformisan djelovanjem sila u različitim smjerovima i pravcima, sa centrom udara na nekoliko različitih mjesta, slika 1. Oštećenja prednjeg lijevog dijela poklopca motornog prostora su u vidu deformacija lima djelovanjem sila u različitim smjerovima i pravcima, sa centrom udara na nekoliko različitih mjesta, slika 2.

Prednja ukrasna maska MERCEDESA polomljena je i veći dio desnog dijela prednje ukrasne maske nedostaje. "Šina" prednjeg branika oštećena je tako što je lijevi čošak deformisan djelovanjem sile u smjeru od prednjeg lijevog čoška ka zadnjem desnom čošku MERCEDESA i pomjerena je na gore, dok je u visini sredine čeonog dijela MERCEDESA deformisana djelovanjem sile ukoso, približno od gornjeg ka donjem dijelu MERCEDESA, slika 3. Oštećenje su hladnjaka rashladne tečnosti motora i hladnjaka klima uređaja MERCEDESA tako što se nalaze van svog ležišta i pomjereni su na dolje. Na donjem dijelu hladnjaka rashlade tečnosti motora i hladnjaka klima uređaja oštećenja su u vidu deformacije lima tako što je pomjeren unazad djelovanjem sile u smjeru od prednjeg ka zadnjem dijelu MERCEDESA, slika 4.



Slika 3. Prikaz oštećenja gornjeg lijevog hladnjaka „veznog držača“ [3]

Slika 4. Prikaz oštećenja donjeg dijela rashlade tečnosti motora i hladnjaka klima [3]

Gornji lijevi "vezni držač" je u visini lijevog fara deformisan tako što je potisnut unazad, ka sredini motornog prostora MERCEDESA, djelovanjem sile u smjeru od prednjeg lijevog čoška ka zadnjem desnom čošku MERCEDESA, slika 5. Oštećenje MERCEDESA na prednjem lijevom blatobranu tragove nalik na tragove grebanja i tragove nalik na tragove crvene boje, slika 6. i 7.



Slika 5. Prikaz detaljnog oštećenja lijevog blatobrana [3]

Slika 6. Prikaz oštećenja prednjeg lijevog blatobrana [3]

Oštećenje na prednjim lijevim vratima MERCEDESA, su tragovi nalik na tragove grebanja i tragove nalik na tragove crvene boje, a pružaju se od prednje do zadnje ivice prednjih lijevih vrata mercedes-a, slika 7. i 8. Na zadnjem dijelu donje ivice prednjih lijevih vrata MERCEDESA oštećenja su u vidu deformacije lima nastala djelovanjem sile u smjeru od lijevog ka desnom boku MERCEDESA.



Slika 7. i Slika 8. Oštećenja na prednjem lijevom blatobranu i prednjim lijevim vratima [3]

Detaljnou analizom dostavljenih fotografija oštećenja YUGA, oštećenja su nastupila na zadnjem desnom čošku YUGA u vidu deformacije lima tako što je pomjeren unapred i udesno djelovanjem sile ukoso, približno od zadnjeg dijela ka desnom boku YUGA. "Šina" zadnjeg branika je deformisana tako što je u desnom dijelu prelomljena i pomjerena unazad djelovanjem sile ukoso, približno od

zadnjeg dijela ka desnom boku YUGA, sa centrom udara na oko 0,3 m od zadnje desne ivice YUGA (procijenjeno na osnovu fotografija iz fotodokumentacije). Zadnji branik YUGA deformisan je tako što je u zadnjem desnom dijelu odvojen od vozila i pomjeren na dolje. Na desnom dijelu desnog branika YUGA nalaze setragovi nalik na tragove grebanja, slika 9. Na donjoj polovini zadnjeg desnog blatobrana YUGA, a približno u visini zadnjeg desnog točka YUGA nalaze se tragovi nalik na tragove crne boje, dok u gornjoj polovini zadnjeg desnog blatobrana YUGA nalaze se tragovi nalik na tragove grebanja. Analizom oštećenja YUGA zadnje desno bočno staklo polomljeno je na cijeloj svojoj površini, slika 10.



Slika 9. Oštećenja zadnjeg branika [3]

Slika 10. Oštećenja zadnjeg desnog blatobrana i bočnog stakla [3]

U ovom primjeru, analizom tragova i oštećenja može se zaključiti da do sudara MERCEDESA i YUGA nije moglo doći na način opisan u analiziranoj dokumentaciji. U slučaju da se saobraćajna nezgoda desila na način kako je to opisano u analiziranoj dokumentaciji, tada bi i na prednjoj ivici prednjeg lijevog blatobrana MERCEDESA morala postojati oštećenja nastala djelovanjem sile u smjeru od prednjeg ka zadnjem dijelu MERCEDESA, a što u ovom primjeru nije bio slučaj. Ako bi do sudara prednjeg lijevog bočnog dijela MERCEDESA i zadnjeg desnog bočnog dijela YUGA došlo na način naveden u analiziranoj dokumentaciji, tada bi kao posljedica sudara na prednjem lijevom blatobranu MERCEDESA morala nastati oštećenja u vidu deformacije lima u smjeru od lijevog ka desnom boku MERCEDESA, a što ovde nije bio slučaj.

### 3.2.Primjer 2 - Oštećenja nisu nastala u predmetnoj saobraćajnoj nezgodi

Analizirana saobraćajna nezgoda u ovom primjeru, dogodila se s povrijeđenim licima, u kojoj su učestvovala dva putnička automobila, marke BMW i HYUNDAI. Na osnovu detaljne analize materijalnih elemenata iz spisa, a posebno fotografija iz fotodokumentacije i fotografija oštećenja BMW-a, utvrđeno je da je lijevi bok pneumatika prednjeg lijevog točka oštećen u vidu "rascjepa". Na naplatku i paoku prednjeg lijevog točka tragovi su nalik na tragove "tamne boje", približno u visini oštećenja lijevog boka pneumatika prednjeg lijevog točka, slika 11. Oštećenja BMW-a, su i na zadnjem dijelu plastičnog dijela (koji se nalazi ispod prednjeg lijevog blatobrana) odvojen od prednjeg lijevog blatobrana i pomjeren ka prednjem dijelu BMW, slika 12.



Slika 11. i Slika 12. Oštećenja pneumatika- „rascjep“ [3]

Na desnom dijelu zadnjeg branika BMW-a tragovi su nalik na tragove grebanja, slika 13. U gornjem dijelu oštećenja desnog dijela zadnjeg branika BMW-a su "pukotine", slika 14.



Slika 13. i Slika 14. Tragovi grebanja na zadnjem braniku i pukotina na desnom dijelu zadnjeg branika [3]

Desni držač prednjeg lijevog fara je "prekinut", a prednji lijevi far se ne nalazi u ležištu, slika 15. Prednje lijevo donje rame je "prekinuto", slika 16.



Slika 15. i Slika 16. Prikaz desnog držača lijevog fara i lijevog donjeg ramena [3]

Analizom fotografija oštećenja HYUNDAI-a utvrđeno je oštećenje prednjeg branika (u visini prednjeg lijevog ćoška HYUNDAI-a), djelovanjem sile od prednjeg ka zadnjem dijelu HYUNDAI-a, slika 17. Prednji lijevi blatobran HYUNDAI-a oštećen je (u visini prednjeg dijela blatobrana) djelovanjem sile od prednjeg ka zadnjem dijelu HYUNDAI-a. Analizom oštećenja prednjeg dijela prednjeg lijevog blatobrana HYUNDAI-a na oštećenju je trag grebanja, slika 18.



Slika 17. i Slika 18. Prikaz oštećenja prednjeg branika i trag grebanja [3]

Na lijevom dijelu lijevog bočnog ogledala HYUNDAI-a tragovi su nalik na tragove grebanja i tragovi nalik na plavu boju, na prednjim lijevim vratima, u visini sredine vrata (posmatrano po dužini) i u donjoj polovini vrata, vidi se oštećenje u vidu "grebotine", slika 19. Na donjoj ivici "ruba" prednjeg lijevog blatobrana trag je "svijetle boje", slika 20.



Slika 19. i Slika 20. Prikaz oštećenja lijevog bočnog retrovizora i trag „svijetle“ boje [3] Na naplatku i paoku vide se tragovi nalik na "tamnu boju", slika 21. Lijevo bok pneumatika na kojem se nalaze tragovi "tamne boje", oštećen je u vidu "rascjepa" pneumatika, slika 22.



Slika 21. i Slika 22. Prikaz oštećenja pneumatika [3]

Detaljnomo i uporednom analizom materijalnih elemenata iz spisa nije utvrđeno na poziciji kojeg točka (odnosno gdje) se nalazio točak sa tragovima "tamne boje" na naplatku i paoku. Analizom fotografija oštećenja HYUNDAI-a vidi se da je lijevi "prag" oštećen. Na lijevom "pragu" nedostaje lijevi bočni dio. Na ivicama dijela praga, koji se nalazi na HYUNDAI-u, oštećenja su nalik na "kidanje" odnosno "sječenje" materijala.

U ovom primjeru utvrđeno je, a na osnovu detaljne i uporedne analize svih oštećenja BMW-a i HYUNDAI-a te lica mjesta da oštećenja ne odgovaraju opisanom načinu nastanka saobraćajne nezgode. Na osnovu oštećenja koja se nalaze na BMW-u, ista ne odgovaraju oštećenjima na HYUNDAI-u, što znači da ovakva oštećenja nisu mogla nastati u predmetnoj saobraćajnoj nezgodi prikazanoj na ovaj način.

### 3.3. Primjer 3 - Oštećenja nisu nastala u predmetnoj saobraćajnoj nezgodi

Analizirana saobraćajne nezgoda sa materijalnom štetom u ovom primjeru dogodila se na raskrsnici, u kojoj su učestvovala dva putnička automobila, marke TOUAREG-a i FORD-a.

Detaljnomo i uporednom analizom fotografija oštećenja TOUAREG-a utvrđeno je da je prednji branik TOUAREG-a deformisan delovanjem sile u smjeru od prednjeg ka zadnjem dijelu TOUAREG-a, sa centrom udara u visini prednjeg lijevog ćoška. Na prednjem braniku TOUAREG-a, na oko 0,4 m udesno od lijevog boka TOUAREG-a, oštećenje je nalik na "kidanje" prednjeg branika TOUAREG-a, slike 23. i 24.



Slika 23. i Slika 24. Oštećenje prednjeg branika i „kidanje“ prednjeg branika [3]

Ukrasna plastika na donjem dijelu prednjeg branika TOUAREG-a oštećena je u vidu "pukotina". Na oko 0,4 m (procijenjeno sa fotografija oštećenja TOUAREG-a) udesno od lijevog boka TOUAREG-a oštećenja su nalik na "pukotinu", pozicija "a" na slici 25. Na oko 0,2 m (procijenjeno sa fotografija oštećenja TOUAREG-a) udesno od lijevog boka TOUAREG-a oštećenje je nalik na "pukotinu", pozicija "b" na slici 26. Prednji lijevi far za maglu TOUAREG-a oštećen je i to tako što je staklo prednjeg lijevog fara za maglu "razbijeno" i ne nalazi se u ležištu, slika 25.



Slika 25. i Slika 26. Karakteristično oštećenje ukrasne plastike i Oštećenje naplatka prednjeg lijevog ćoška [3]

Detaljnomo analizom fotografija iz fotodokumentacije na naplatku prednjeg desnog ćoška, na naplatku prednjeg lijevog ćoška i na naplatku zadnjeg lijevog ćoška TOUAREG-a tragovi su nalik na tragove grebanja, slike 27 i 28. Detaljnomo analizom

fotografija iz fotodokumentacije nedostaje prednji lijevi far TOUAREG-a.



Slika 27. i Slika 28. Prikaz oštećenja naplatka prednjeg lijevog ćoška i naplatka zadnjeg lijevog ćoška

Na donjem dijelu TOUAREG-a tragovi su nalik na tragove "žute" boje, slika 28. Na desnom dijelu "šine" prednjeg branika TOUAREG-a tragovi su nalik na tragove grebanja.

Detaljnomo analizom fotografija iz fotodokumentacije utvrđena su oštećenja prednjeg lijevog blatobrana FORD-a u vidu deformacija lima nastala djelovanjem sile u različitim pravcima, sa centrom udara na nekoliko različitih mesta, slika 29. Prednja ivica prednjeg lijevog blatobrana FORD-a je na oko 0,7 m iznad podloge (procijenjeno sa fotografija iz fotodokumentacije) deformisana djelovanjem sile ukoso, približno u smjeru od gornjeg prednjeg dijela prednjeg lijevog blatobrana ka donjem srednjem dijelu FORD-a, pozicija "a" na, slici 30. Prednja ivica prednjeg lijevog blatobrana FORD-a je na oko 0,6 m iznad podloge (procijenjeno sa fotografija iz fotodokumentacije) deformisana djelovanjem sile ukoso, približno u smjeru od prednjeg dijela prednjeg lijevog blatobrana ka zadnjem dijelu prednjeg desnog blatobrana, pozicija "b" na slici 30. Na prednjem lijevom dijelu poklopca motornog prostora FORD-a i to u visini prednjeg lijevog ćoška tragovi su nalik na tragove grebanja. Prednja ivica poklopca motornog prostora FORD-a je na oko 0,5 m udesno od lijevog boka FORD-a oštećena i to tako što je lim prednje ivice poklopca motornog prostora potisnut ka motornom prostoru FORD-a. Poklopac motornog prostora FORD-a se ne nalazi u ležištu, slika 30. Staklo prednjeg lijevog fara FORD-a razbijeno je, a prednji lijevi far FORD-a se ne nalazi u ležištu. Nedostaju prednji branik i prednja ukrasna maska FORD-a, slika 30.



Slika 29. i Slika 30. Širi izgled oštećenja prednjeg lijevog blatobrana i bliži prikaz oštećenja prednjeg lijevog blatobrana [3]

U ovom primjeru na osnovu detaljne i uporedne analize oštećenja TOUAREG-a i FORD-a, utvrđeno je da oštećenja prednjeg desnog čoška TOUAREG-a i prednjeg lijevog čoška FORD-a ne odgovaraju sudaru prednjeg desnog čoška TOUAREG-a i prednjeg lijevog čoška FORD-a, na način naveden u analiziranoj dokumentaciji. Takođe, na osnovu detaljne i uporedne analize materijalnih dokaza iz analizirane dokumentacije utvrđeno je da tragovi ove saobraćajne nezgode (navedeni u uviđajnoj dokumentaciji) ne odgovaraju tragovima koji bi morali nastati kao posljedica sudara prednjeg desnog čoška TOUAREG-a i prednjeg lijevog čoška FORD-a. Naime, ni na FORD-u a niti na TOUAREG-u nisu utvrđeni tragovi (oštećenja) od kojih bi nastali tragovi na kolovozu ispred FORD-a (vidljivi na fotografijama iz fotodokumentacije).

#### 4. ZAKLJUČANA RAZMATRANJA

Prilikom analize tri saobraćajne nezgode svi materijalni tragovi, oštećenja i elementi koji opisuju nezgodu su važni. Ukoliko postoji dilema je li neki element (fotografija, oštećenje, trag i sl.) treba da bude sastavni dio dokumentacije, uvijek treba izabrati mogućnost da svi dostupni elementi budu sadržani. Radnici osiguravajućih društava i sudovi treba da imaju ovo u vidu, i da se trude da u fazi prikupljanja podataka o nezgodi, prikupe što je moguće više elemenata, materijalnih dokaza te izjava koji opisuju konkretnu nezgodu. Značajno je da se pravovremeno sačine kvalitetne fotografije oštećenja vozila prijavljenog za naplatu štete. Fotografije sačinjene u

pravom trenutku mogu u određenim slučajevima realnije prikazati elemente značajne za isključivanje mogućnosti opisanog načina nastanka nezgode. Prilikom obilaska oštećenog vozila, procjenitelji šteta kod osiguravajućih kuća bi trebalo da izvrše mjerenja karakterističnih oštećenja na vozilu. Mogući način isključivanja mogućnosti nastanka nezgode izuzimanje je karakterističnih dijelova vozila, njihova detaljna i uporedna analiza sa elementima vidljivim na fotografijama.

Iz navedenih primjera može se zaključiti da se u jednom konkretnom slučaju mogu susresti sva tri zaključka vezana za oštećenje vozila. U primjerima se može isključiti mogućnost da su određena oštećenja nastala u predmetnoj saobraćajnoj nezgodi. U prvom primjeru prikazana su detaljna oštećenja vozila MERCEDES, dok se na osnovu malog broja elemenata (dvije fotografije) na vozilu YUGO može utvrditi da navedena oštećenja nisu nastala u nezgodi. Za dokazivanje namještene nezgode, neophodne su dodatne uporedne analize materijalnih dokaza i izjava navodnih učesnika nezgode. U drugom primjeru prikazana su oštećenja vozila BMW i HYUNDAI-a, kako se na osnovu analize fotografija oštećenja vozila BMW i sa oštećenjima vozila HYUNDAI-a može doći do stavova koji isključuju mogućnost nastanka oštećenja u prikazanoj saobraćajnoj nezgodi. U trećem primjeru saobraćajne nezgode TOUAREG-a i FORD-a prikazano je da sva oštećenja nisu mogla nastati u analiziranoj nezgodi. Vještak saobraćajno-tehničke struke u nekim nezgodama ne može isključiti mogućnost da su neka oštećenja nastala u prikazanoj saobraćajnoj nezgodi. Takvi slučajevi su izuzetno važni za osiguravajuća društva, njihovom prepoznavanju i donošenju ispravnih odluka, gdje osiguravajuća društva mogu sačuvati značajna materijalna sredstva.

#### LITERATURA

[1] Božović, M., Knežević, Z i Simić, D. Modeli saradnje subjekata u cilju otkrivanja prevara u osiguranju. XI Simpozijum

„Analiza složenih saobraćajnih nezgoda i prevare u osiguranju—, Zbornik radova, Zlatibor, 2012.

[2] Cvijan, M. i Smailović, E. Prepoznavanje pokušaja prevare u osiguranju, XI Simpozijum „Analiza složenih saobraćajnih nezgoda i prevare u osiguranju—, Zbornik radova, Zlatibor, 2012.

[3] Ekspertize saobraćajnih nezgoda. Predmeti broj: 24/10, 07/10 i 33/11. Institut Saobraćajnog fakulteta u Beogradu.

[4] Lipovac, K. Uviđaj saobraćajnih nezgoda elementi -Saobraćajne trasologije, Priručnik, Viša škola unutrašnjih poslova, II izdanje. Beograd. 2000.

[5] Ristić, Ž., Pavlović, B. i Ristić, M. Neka aspekti prevara u osiguranju motornih vozila. IX Simpozijum „Opasna situacija i verodostojnost nastanka saobraćajne nezgode (prevare u osiguranju)—, Zbornik radova, Zlatibor, 2010.

[6] Radojević, I i Marković, N. (2010) Pokušaji prevara u osiguranju motornih vozila u drumskom saobraćaju- prikaz slučajeva. IX Simpozijum „Opasna situacija i verodostojnost nastanka saobraćajne nezgode (prevare u osiguranju)—, Zbornik radova, Zlatibor.

[7] Tešić, M. Uticaj grešaka prilikom uviđaja saobraćajnih nezgoda na nalaz i mišljenje veštaka. XII Simpozijum „Veštačenje saobraćajnih nezgoda i prevare u osiguranju—, Zbornik radova, Zlatibor, 2013.

[8] Vujanić, M. i Antić, B. Zbirka zadataka iz bezbednosti saobraćaja sa praktikumom – 1 deo, Saobraćajni fakultet, Beograd. 2012.

[9] Vujanić, M., i dr. Priručnik za saobraćajno-tehničko veštačenje 96, MID Inženjering, Beograd, 1996.

[10] Vujanić, M., i dr. Priručnik za saobraćajno-tehničko veštačenje i procene štete na vozilima, MODUL, Banja Luka, 2000.