

SVEUČILIŠTE U SPLITU
SVEUČILIŠNI ODJEL ZA FORENZIČNE ZNANOSTI
FORENZIKA I NACIONALNE SIGURNOSTI

DIPLOMSKI RAD

PRAVNE POSLJEDICE NAMJEŠTENIH
PROMETNIH NESREĆA U REPUBLICI
HRVATSKOJ

FILIP MUŠE

Split, veljača, 2024. godine

SVEUČILIŠTE U SPLITU

SVEUČILIŠNI ODJEL ZA FORENZIČNE ZNANOSTI

FORENZIKA I NACIONALNE SIGURNOSTI

DIPLOMSKI RAD

MENTOR: izv. prof.dr.sc. Nina Mladinić

KOMENTOR: doc.dr.sc. Marko Perkušić

FILIP MUŠE

Matični broj studenta:723/2021

Split, veljača, 2024. godine

Rad je izrađen u Splitu pod mentorstvom profesora izv.prof.dr.sc. Nina Mladinić i komentorom doc. dr.sc. Marko Perkušić u periodu od 01. lipnja 2023 godine do 02. veljače 2024 godine

Datum predaje rada: 02. veljača 2024. godine

Datum prihvatanja rada: 05. veljača 2024. godine

Datum obrane rada: 12. veljača 2024. godine

Ispitno povjerenstvo:

1. doc.dr.sc. Tonći Prodan
2. izv.prof.dr.sc.. Ana Jeličić
3. doc.dr.sc. Marko Perkušić

SADRŽAJ

| | |
|--|-----------|
| 1.UVOD..... | 1 |
| 2.CILJ RADA | 2 |
| 3.METODE..... | 4 |
| 4.PROMETNA NESREĆA | 5 |
| 4.1. Podjela prometnih nesreća..... | 6 |
| 4.2. Načini saznanja za prometnu nesreću..... | 7 |
| 4.3. Postupak u slučaju prometne nesreće | 9 |
| 4.4. Europsko izvješće..... | 10 |
| 4.5. Postupanje policije u slučaju prometne nesreće..... | 11 |
| 4.6. Posljedice prometnih nesreća..... | 14 |
| 4.7. Prometne nesreće s nepoznatim sudionikom..... | 16 |
| 4.8. Namještene “fingirane” prometne nesreće | 17 |
| 4.8.1. Indikatori namještenih prometnih nesreća | 20 |
| 4.8.2. Vrste namještenih prometnih nesreća..... | 21 |
| 4.8.3. Mjesta namještanja prometnih nesreća | 22 |
| 4.8.4. Počinitelji | 23 |
| 4.9. Očevid prometne nesreće..... | 25 |
| 4.9.1. Načini fiksiranja mjesta događaja prometne nesreće..... | 26 |
| 4.9.2. Tragovi prometnih nesreća | 27 |
| 4.9.3. Vještačenje prometne nesreće..... | 29 |
| 4.9.4. Najčešće pogreške prilikom obavljanja očevida..... | 30 |
| 5.OSIGURAVAJUĆA DRUŠTVA I OSIGURANJA U PROMETU | 32 |
| 5.1.Pojam i općenito o osiguranju..... | 32 |
| 5.2. Dužnosti sklapanja i obnove osiguranja u prometu..... | 33 |
| 5.3. Obvezno osiguranje u prometu od automobilske odgovornosti | 34 |
| 5.4. Kasko osiguranje (dobrovoljno osiguranje) | 35 |
| 5.5. Isključenja iz obveznog osiguranja | 36 |
| 5.6. Naknada štete u slučaju gubitka prava iz osiguranja..... | 37 |
| 5.7. Naknada štete od strane nepoznatog ili neosiguranog vozila..... | 38 |
| 5.8. Prijava štetnog događaja | 38 |
| 5.8.1. Izvid štete | 39 |
| 5.8.2. Provjera i obračun štete | 39 |

| | |
|--|-----------|
| 5.8.3. Likvidacija štete | 40 |
| 5.8.4. Kontrola štete | 41 |
| 5.8.5. Isplata štete | 41 |
| 6.PRIJEVARE I ZLOUPORABE OSIGURAVAJUĆIH DRUŠTAVA | 42 |
| 6.1. Hrvatski ured za osiguranja..... | 43 |
| 6.2.Sprječavanje prijevara u osiguranju..... | 44 |
| 6.2.1. Sektor za suzbijanje prijevara naknade štete Croatia osiguranje d.d. | 46 |
| 7.REZULTATI | 49 |
| 8.PRAVNE POSLJEDICE..... | 59 |
| 8.1. Primjer odbacivanja kaznene prijave | 62 |
| 8.2. Primjer podizanja optužnice..... | 65 |
| 9.RASPRAVA..... | 70 |
| 10.ZAKLJUČAK | 71 |
| 11. POPIS LITERATURE | 73 |
| 12.SAŽETAK | 78 |
| 13.ABSTRACT | 79 |
| 14.ŽIVOTOPIS | 80 |
| 15. Prilog 1 | 81 |
| 16.Izjava o akademskoj čestitosti | 82 |

1.UVOD

Prometne nesreće nesretan su i neplaniran događaj koji nastaje iznenada, a koje se mogu dogoditi bilo kome. Da bi došlo do nastupanja prometne nesreće zahtijeva se poklapanje niza čimbenika. U osnovnim odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama¹ opisani su pojmovi i kažnjive odredbe prometa na cesti, odnosno prometa vozila, pješaka i drugih sudionika na javnim cestama i nerazvrstanim cestama, te odredbi koji su vezani za prometne nesreće. U ovom radu obradit će se sam pojam prometnih nesreća, kao i pojava namještanja činjenica toga događaja u prometu, a koji su prije svega motivirano namještanje u svrhu prijevara osiguravajućih društava². Spomenute prijevara čine sudionici prometnih nesreća, vlasnici vozila ili druge osobe, koje prilikom ostvarivanja naknade štete³, činu prijevarne radnje naspram osiguravajućih društava koja se bave osiguranjem motornih vozila, i počinjenjem tog dijela podliježu pravnim posljedicama tog činjenja. Danas u svijetu u ovim nesretnim i ne namjernim događajima prometnih nesreća nastrada oko 1,3 milijuna ljudi godišnje, što je otprilike 3500 ljudi dnevno, odnosno dvije osobe svake minute.⁴ S obzirom na to da se radi o materijalnim štetama i tjelesnim ozljedama koje naknadno zahtijevaju procijene, liječenje i samim time naknadu tih šteta, prouzrokuje da godišnji troškovi koji su vezani za prometne nesreće prelaze milijarde eura.⁵ Zbog velikog broja prometnih nesreće mora postojati i veliki broj tih prometnih nesreća koji povlači sudionike da iz tih nesretnih situacija izvuku više imovinske koristi nego što im pripada. Prijevare u osiguranju globalna su pojava, a procjenjuje se da je u Republici Hrvatskoj godišnja šteta u prijevarama u osiguranju iznosi od 35 do 40 milijuna eura.⁶

¹ Zakon o sigurnosti prometa na cestama, NN 67/08,48/10,80/13,158/13,92/14,64/15,108/17,70/19,42/20,85/22, 114/22,133/23, dalje u tekstu korištena skraćenica ZSPC-a.

² Osiguravajuće društvo“, pojam dostupan na <https://www.hanfa.hr/registri/trziste-osiguranja/drustva-za-osiguranje-i-reosiguranje/> pristupljeno 18.12. 2023. godine.

³ Naknada štete (eng. *Indemnity benefit*), “Nastalu štetu nadoknađuje onaj tko je štetu izazvao ili osiguravatelj ako je šteta koja je nastupila bila unaprijed osigurana”, Rječnik Osiguranja, dr. Sanja Andrijašević i Tatjana Račić Žlibar, str. 233.

⁴ HZJZ- Nacionalni dan sigurnosti prometa na cestama, <https://www.hzjz.hr/aktualnosti/nacionalni-dan-sigurnosti-cestovnog-prometa-4/>, pristupljeno dana 05.08. 2023 godine.

⁵ *Ibid.*

⁶ Hrvatski ured za osiguranja, dostupno na <https://huo.hr/hr/ostale-korisne-informacije/prijevare-u-osiguranju>, pristupljeno 12. 09. 2023. godine.

2.CILJ RADA

U ovom radu analizirat ćemo sve dostupne statističke podatke o prikupljenom broju evidentiranih prometnih nesreća u periodu od 2011. do 2022. godine, kako na području Republike Hrvatske tako i na području Postaje prometne policije Split, Policijske uprave Splitsko dalmatinske⁷, te pokušati utvrditi koji je zajednički veznik prepoznavanja namještenih prometnih nesreća, naspram stvarnog nesretnog događaja prometne nesreće. Koristeći zakone, propise i druge informacije definirat će se sam događaj nastanka prometne nesreće i njena zakonska regulativa, postupci po nastanku prometne nesreće, obavljanje policijskog očevida, sve do prijavljivanja događaja osiguravajućim društvima i ostvarivanje naknade štete. Opisat će se i postupak prijave u sumnje u namještanje prometnih nesreće, kao i o detaljima njenog pravodobnog uočavanja i otkrivanja počinitelja, te naposljetku opisati pravne posljedica tog djela. Korištenjem dostupnih podatka prikupljenih od strane Hrvatskog ureda za osiguranja⁸, Statističkog pregleda Ministarstva unutarnjih poslova⁹ i drugih pokazatelja ovog ne dovoljno statistički prikazanog kriminalnog događaja za kvalitetnu obradu ovog znanstvenog rada korišten je vremenski period od 2011. godine do 2022. godine odnosno od potpisivanja Protokola o suradnji u sprječavanju prijevara u osiguranjima¹⁰, gdje će se utvrditi da li je u tom periodu vremena vidljivo djelovanje poduzetih mjera osiguravajućih društava, kao i da li je u tom periodu vidljivo povećanje ili smanjenje pokušaja prijave putem namještanja prometnih nesreća, a koristeći kao usporedbu broj kaznenih dijela prijave s brojem prometnih nesreća i brojem evidentiranih otklonjenih zahtjeva naknada šteta osiguravajućih društava u Republici Hrvatskoj.

Kako ovaj rad posjeduje znanstveno usmjerenje, postavljaju se hipoteze koje se u rezultatima rada žele opovrgnuti ili potvrditi a to su:

⁷ "Postaja prometne policije Split" u daljem tekstu PPRP, specijalizirana-prometna policijska postaja 1. Kategorije sa sjedištem u Splitu, čl. 44. Uredbe o područjima, sjedištima, vrstama i kategorijama policijskih uprava i policijskih postaja, NN 7/2022.

⁸ Hrvatski ured za osiguranja (engl. Croatian Insurance Bureau) ima dvojaku zadaću: 1: strukovno udruženje hrvatskih osiguravatelja I 2. Nacionalni ured osiguranja. Hrvatski ured za osiguranja predstavlja hrvatske osiguravatelje u međunarodnim organizacijama. Hrvatski ured vodi poslove štete od neosiguranih I nepoznatih vozila, te vozila osiguranih kod društava koje je došlo pred stečaj. Rječnik Osiguranja (1997) str. 122.

⁹ Ministarstvo unutarnjih poslova: tijelo države uprave u Republici Hrvatskoj kojem je osnovna zadaća zaštita ustavnog poretka Republike Hrvatske, života njezinih građana te njihove imovine., dalje u tekstu korištena skraćena- MUP-a. Uredba o unutarnjem ustroju Ministarstva unutarnjih poslova NN 97/2020.

¹⁰ Protokol o sprječavanju prijave u osiguranju, Dostupno na: <https://huo.hr/hr/ostale-korisne-informacije/prijevare-u-osiguranju>, pristupljeno 12. 08. 2023. godine.

1. Razlike između stvarne i namještene prometne nesreće su lako uočljive i pravodobno se otkrivaju.
2. Poduzete mjere zaštite od prijevare osiguravajućih društava pridonijele su smanjenju broja namještanja prometnih nesreća.
3. Zakonska regulativa primjerena je za dijela prijevara namještanjem prometnih nesreća.
4. Kazneno djelo prijevare osiguravajućih društava kvalitetno je prikazano u statističkim podacima.

Također korištenjem primjera prometnih nesreća utvrdit će se u kojim slučajevima dolazi do stvaranja mogućnosti namještanja činjenica u prometnim nesrećama i jesu li poduzete mjere osiguravajućih društava, a koje su doprinijele donošenju zakonskih izmjena Kaznenog zakona¹¹, za kaznena djela prijevare i zlouporabe osiguranja¹², proglašenim 21. Listopada 2011. godine doprinijele smanjenju ovog djela.

¹¹ Kazneni zakona, NN 125/11, 144/12, 56/15, 61/15, 101/17, 118/18, 126/19, 84/21, 114/22, 114/23, na snazi od 12. 10. 2023 godine, dalje u tekstu korištena skraćena -KZ.

¹² Čl. 224. "Prijevara" i Čl.225. Zlouporaba osiguranja", od 2011 godine pod Čl. 236. i Čl.238. KZ.

3.METODE

Kako bi se navedene teze mogle usporediti, demantirati ili potvrditi, u radu će se koristiti prikupljena saznanja iz obrađene analize broja prometnih nesreća na području Republike Hrvatske, te podatci postajnog područja Postaje prometne policije Split, kao i analiza podataka iz HUU-a, te statistički pregled Ministarstva unutarnjih poslova Republike Hrvatske.

Kako bi se ostvario cilj rada, koristit će se sljedeće znanstvene metode:

- Metoda analize- traženje veze između uzroka i posljedice te izvođenje zaključaka,
- Metoda komparacije-uočavanje sličnosti, istaknuti zajednička obilježja ili različitosti,
- Metoda generalizacije- stvaranje više općih zaključaka,
- Metoda dedukcije-zaključivanje od općega ka pojedinačnog,
- Metoda indukcije-zaključivanje od pojedinačnog ka općem,
- Statističke metode- uzročno posljedično objašnjavanje istraživanih pojmova,
- Metoda sinteze-postupak objedinjenja fragmenata u cjelovitu sliku problema,
- Metoda dokazivanja i opovrgavanja- utvrđivanje točnosti činjenica i dokazivanje pogrešnosti teze.

Za izradu ovog rada korištena je analiza podataka prometnih nesreća objavljenih u Publikacije Motornih vozila i osiguranja HUU-a za period od 2011. do 2022. godine, broj predmeta kaznenih prijevара osiguravajućih društava objavljenih u Statističkim podacima MUP-a, te brojna znanstvena literature i internetske stranice na temu namještenih prometnih nesreća i njene pravne regulative.

4.PROMETNA NESREĆA

Prometna nesreća je nešto što nažalost većina fizičkih osoba barem jednom dožive, bilo kao izravni sudionici, ili u njoj sudjeluju naši najbliži i naši poznanici, a svakako kao promatrači u cestovnim gužvama koje slijede nakon prometne nesreće. Svakako taj događaj djeluje tako da se prosječna osoba upita kako smanjiti njihove nastanke i upozoriti sve sudionike u prometu kako ih spriječiti. Događaj prometne nesreće nastaje kao posljedica prometnog delikta. “*Prometni delikti su masovna krajnje negativna i trajno aktualna pojava, koje društvo kao takvu pojavu nužno mora suzbiti*”.¹³ Prometna nesreća ne nastaje slučajno, to je svaki događaj na cesti, izazvan kršenjem prometnih propisa, u kojem je sudjelovalo najmanje jedno vozilo u pokretu i u kojem je najmanje jedna osoba ozlijeđena ili poginula, ili u roku od 30 dana preminula od posljedica te prometne nesreće, ili je izazvana materijalna šteta.¹⁴

Postoje i događaji u prometu na cesti u kojima nastupi šteta a koji nemaju elemente prometne nesreće, te samim time nisu kažnjivi propisima ZSPC-a, a to je kada radno vozilo, radni stroj, motokultivator, traktor ili zaprežno vozilo, krećući se po nerazvrstanoj cesti ili pri obavljanju radova u pokretu, sleti s nerazvrstane ceste ili se prevrnulo ili udarilo u neku prirodnu prepreku, a pritom ne sudjeluje drugo vozilo ili pješak i kada tim događajem drugoj osobi nije prouzročena materijalna šteta.¹⁵

Samim time prometne nesreće kao i svaki događaj prometne nesreće u kojem su nastupile štete kako materijalne tako i ozlijede, zahtjeva niz radnji i postupaka za to nadležnih osoba i institucija, kako bih se iste štete nadoknadile, a odgovorne osobe sankcionirale. Određenom zakonskom regulativom opisano je što je prometna nesreća a što nije. Ukoliko dođe do oštećenja vozila koji nije u pokretu, a namjernom radnjom ili neoprezom nastalim od strane druge osobe, a ne od vozila, to je kazneno djelo¹⁶ oštećenje tuđe pokretne stvari¹⁷ i zahtjeva drugačiji postupak istraživanja utvrđivanja i naknade štete¹⁸.

¹³ Berislav Pavišić,(1993) Metodika Istraživanja prometnih delikata, Zagreb, Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske, Morfologija prometnog delikta, str. 1.

¹⁴ Čl.2. st.1. t. 86. ZSPC-a.

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ “Kazneno djelo“ je takvo ponašanje čovjeka kojim se povređuju vrijednosti koje predstavljaju temelje društva, bez kojih događaja ne bi moglo opstati ili bi bila ugrožena njegova sigurnost., Rječnik Kaznenog prava, str. 172.

¹⁷ Čl. 235. KZ, navodi nam: “tko ošteti, uništi, izobličiti ili učini neupotrebljivim tuđu stvar kaznit će se kaznom zatvora od 6 mjeseci do 5 godina”.

¹⁸ Detaljnije o naknadi štete vidjeti *supra* str. 1.

Po mnogim stručnim mišljenjima najčešći neposredni uzroci prometnih nesreća su: čovjek, vozilo i cestovna infrastruktura. Pogreške vozača pri uzrokovanju prometnih nesreća uzrokovani su kršenjem prekršajnih odredbi zakona. Takve radnje definirani su prekršajima uzrokovani brzinom, opasnim radnjama kao što su pretjecanje ili obilaženje i mimoilaženje, kretanjem vožnjom unaprijed unatrag ili okretanje, zaustavljanje i parkiranje, vožnja na nedovoljnoj udaljenosti ili naglo zaustavljanje, te vožnja prilikom koje je vozač pod utjecajem alkohola ili drugih omamljujućih sredstava te je time smanjeno njegovo psihofizičko stanje.¹⁹

Skup više počinjenih prekršaja samo povećava mogućnost uzrokovanja prometne nesreće, a najteži oblici uzroka prometne nesreće, jest obijesna vožnja²⁰ i uzrokovanje prometne nesreće s poginulom osobom, koji predstavljaju kaznena djela²¹.

4.1. Podjela prometnih nesreća

Prometna nesreća može biti štetan događaj s obilježjima prekršaja ili kaznenog djela, a s obzirom na sam uzrok nastanka, prometne nesreće dijele se na:

1. Prometne nesreće uzrokovane isključivo subjektivnim čimbenikom (vozač, pješak, putnik ili drugi sudionici u prometu),
2. Prometne nesreće uzrokovane pretežito objektivnim čimbenikom (vozilo, cesta, atmosferske prilike).²²

Prometna nesreća sastoji se od različitih parametara, te nijedan događaj nije isti. Svakako postoje različiti čimbenici prometne nesreće po kojima se mogu podijeliti, kao što su s obzirom na štetu, na sudionika, na ozlijede, pravnu kvalifikaciju i temeljene na sudaru²³. Navedene podijele stoga u praski dijelimo s obzirom na nastalu štetu u prometnoj nesreći, a dijelimo ih na lakše i teže prometne nesreće, s time da su lakše prometne nesreće one u kojima je nastupila samo materijalna šteta a teža prometna nesreća jest ona u kojoj imamo ozlijeđenih ili poginulih osoba ili je pak

¹⁹ Gordan Mršić, Duško Modly, (2019), Istraživanje mjesta događaja I, Zagreb, Hrvatska sveučilišna naklada, str. 620.

²⁰ Čl. 226. KZ.

²¹ Čl. 227. st. 1. KZ.

²² Željko Mršić, (2010), Poslovi i zadaće prometne policije, MUP, Zagreb, str. 318.

²³ *Ibid.*

nastupila velika materijalna šteta²⁴. Nadalje postoje podijele s obzirom na sredstvo sudionika prometne nesreće, te dijelimo prometne nesreće gdje je sudionik upravljao motornim vozilom,²⁵ biciklom ili osobnim prijevoznim sredstvom²⁶, ili je sudjelovao kao pješak, ili je u prometnoj nesreći došlo do udara u životinju ili u objekt bilo na cesti, kraj ceste ili izvan ceste. S obzirom na pravnu klasifikaciju prometne nesreće se dijele na prekršaje ili kazneni predmeti, s time da su gore navedene lakše i teže prometne nesreće u kojima nije nastupila smrtna posljedica ili teške tjelesne ozlijede²⁷, a ukoliko jest onda se dijele kao kazneni predmeti ili kazneni predmet-posebno izvješće. Ozlijede kako je upravo navedeno su bitan čimbenik podijele po pravnoj klasifikaciji, a s obzirom na nastale ozlijede kao posljedica prometne nesreće dijelimo ih na lakše tjelesne povrede, teške tjelesne povrede, ozlijede po život opasne i ozlijede s posljedicom smrti.²⁸

Također jedna od podjela prometnih nesreća dijeli prometne nesreće na temelju sudara, a sudar može biti s drugim vozilom, s objektom (bilo na cesti, kraj ceste ili izvan ceste), sudar s pješakom, sudar s životinjom ili pak prometna nesreća bez sudara, odnosno prevrtanje vozila ili izljetanje izvan kolnika. Posljednja podjela jest podjela s obzirom na uzrok nastanka prometne nesreće a to je kako smo već spomenuli s obzirom na čimbenik čovjeka, vozila i prometne infrastructure.²⁹

Prometne nesreće kao što je navedeno dijele se na više aspekata a samim time i postupanje po događaju prometne nesreće razlikuju se i ne postupa se isto za svaku prometnu nesreću. Iako postoje određeni čimbenici koji su kod svake prometne nesreće isti, a to su postojanje vozila, sudionika, vremena i mjesta događaja, određene podijele zahtijevaju različita postupanja, a svakako svima je zajednička šteta³⁰.

4.2. Načini saznanja za prometnu nesreću

Po nastanku prometne nesreće, zavisno o situaciji i posljedici koja je nastupila, sudionici su primorani obavijestiti nadležne službe koje postupaju po prometnim nesrećama. Kada se radi o

²⁴ Željko Mršić (2010), *Op cit.* str. 319.

²⁵ Čl 2. st. 1. t 28. ZSPC-a.

²⁶ Čl. 2. st 1. t 104. ZSPC-a.

²⁷ Eduard Missoni, Emilija Mlinarić-Missoni, (2002), *Prometna medicina*, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, str. 14.

²⁸ *Ibid.*

²⁹ Željko Mršić, (2010), *Op. cit.* str.9

³⁰ Vidi više u poglavlju Osiguravajuća društva i osiguranja, *infra*, na str. 32.

oštećenju parkiranog vozila, motiv prijave je pronalazak počinitelja i ostvarivanje naknade štete³¹. Postoje i slučajevi kada je počinitelj prometne nesreće vozač koji je sam sudjelovao u oštećenju svog vozila, te isto prijavljuje nadležnim službama zbog uklanjanja svog nepokretnog vozila s kolnika ili zahtjeva obavljanje očevida³² a najčešće zbog ostvarivanja naknade štete u slučajevima kasko osiguranja³³. Događaji prometne nesreće gdje je više počinitelja i gdje sudionicima nije razvidno tko je kriv za nastalu štetu, otkriva da je motiv prijave neslaganje oko krivnje. Takvi sudionici prometne nesreće stoga pozivaju policiju da bi se informirali o svojim pravima, uz prethodno pozivanje svog osiguravajućeg društva³⁴ kojim je osigurano vozilo. Kao što postoji više načina nastanka prometne nesreće, postoji i više razloga prijavljivanja prometnih nesreća, a načini prijavljivanja mogu biti sljedeći:

- Prijava oštećenog,
- Prijava građana, često svjedoka očevidca,
- Prijava pravnih osoba,
- Samoprijava sudionika u nesreći,
- Anonimne i pseudoanonimne prijave,
- Osobna zapažanja policajaca,
- Doušnik,
- Videozapis prometne nesreće.³⁵

Temeljeno prijavi o događaju prometne nesreće policijski službenici³⁶ mogu stvoriti širu sliku o samoj prirodi događaja. Također stoga dojave o prometnim nesrećama se kasnije mogu koristiti kao pokazatelj njihove vjerodostojnosti, odnosno utvrđivanja mogućnosti da je prijavljen događaj imao elemente namještanja. Naprimjer nepostojanje video nadzora na području mjesta događaja ukazuje ne samo na potrebu temeljnog obavljanja očevida prometne nesreće³⁷, već i na rizik njenog namještanja. Također ovisno o prijavi sudionika, je li prijavljeno od strane oštećenika koji zahtjeva očevid prometne nesreće, ili zato što drugi sudionik odbija odgovornost za nastanak prometne

³¹ Sanja Andrijašević i Tatjana Račić Žlibar, *Op cit.* str. 233.

³²Vidi više u poglavlju Očevid prometne nesreće, *infra*, na str. 25.

³³Kasko osiguranje-HANFA dostupno na: <https://www.hanfa.hr/potrosaci/financijske-usluge/osiguranje/nezivotno-osiguranje/>, pristupljeno dana 18. 10. 2023 godine.

³⁴“Osiguravajuće društvo“, *supra*, str.1.

³⁵Gordan Mršić, Goran Modly, (2019), *Op cit.*, str.622.

³⁶Čl. 17., “Policijski službenik”, Uredba o klasifikaciji radnih mjesta policijskih službenika, NN 7/22.

³⁷Vidi više u poglavlju Očevid prometnih nesreća, *infra*, na str.25

nesreće, ili je to događaj u kojem sudionici sporazumno pozivaju policiju iako imaju mogućnost ispunjavanja europskog izvješća³⁸.

4.3. Postupak u slučaju prometne nesreće

Događaj prometne nesreće ne nastaje isključivo krivnjom jedne osobe, već postoje i slučajevi više počinitelja prometne nesreće gdje se za uzrok okrivljuju oba sudionika, odnosno obostrana odgovornost³⁹. Također postoje i prometne nesreće gdje ima više počinitelja i više oštećenika, od kojih svatko odgovara za svoju krivnju te se sankcionira za svoj stupanj odgovornosti izazivanja prometne nesreće⁴⁰. Samim time potrebno je poznavanje prometnih propisa⁴¹ da bi se sa sigurnošću znalo što uraditi po nastanku prometne nesreće. Sudionici prometne nesreće u kojoj je uzrokovana samo materijalna šteta na vozilima, dužni su ukoliko je to moguće, odmah ukloniti vozila s kolnika i popuniti i potpisati europsko izvješće o nesreći ili na drugi način razmijeniti podatke o sebi ili o vozilu s kojim je uzrokovao prometnu nesreću.⁴²

Kada se radi o prometnoj nesreći s ozlijeđenim osobama ili je netko izgubio život sudionik prometne nesreće dužan je:

- ostati na mjestu prometne nesreće, s tim što se može privremeno udaljiti samo radi pružanja pomoći osobama ozlijeđenima u prometnoj nesreći ili ako je njemu samom potrebna pomoć, te odnosno radi obavještanja policije,

- poduzeti sve što je u njegovoj moći da se otklone nove opasnosti koje mogu nastati na mjestu prometne nesreće, a li da se sačuvaju tragovi uz uvjet da poduzimanje tih mjera ne ugrožava sigurnost prometa,

- o prometnoj nesreći obavezno obavijestiti najbližu policijsku upravu ili postaju i pričekati dolazak ekipe za očevide.⁴³

³⁸ Vidi više u poglavlju Europskom izvješću o nesreći, *infra*, str. 10.

³⁹Čl. 1072, st. 2. Zakona o obveznim odnosima, NN 35705, 41/08, 125/11, 78/15, 29718, 126/21, 114722, 156/22, 155/23. u daljnjem tekstu ZOO.

⁴⁰*Ibid.*

⁴¹Prekršaji i sankcije opisani zakonom ZSPC-a.

⁴²Čl. 176. st.1. ZSPC-a.

⁴³Čl. 175. st. 1. ZSPC-a.

Kod događaja prometne nesreće s materijalnom štetom sudionicima je ponuđeno više opcija, od kojih je jedna od opcija međusobni sporazum o naknadi štete između sudionika, ukoliko među njima postoji sporazumno razumijevanje u svezi krivnje i zbog male materijalne štete nije potrebno uključivati osiguravajuća društva, kao ni obavijestiti policiju. U tim slučajevima od strane počinitelja postoji interes da zadovolji potrebu oštećenika i isplati mu traženu štetu, odnosno odlaskom u dogovorenog autolimara vrati stvar u prijašnje stanje⁴⁴.

Kod takvih prometnim nesrećama ne postoji evidencija jer nema zabilježenog podatka, koliko takvih događaja stvarno bude, kolika je šteta i tko je prouzrokovao prometne nesreće, samim time kako kod takvim prometnim nesrećama ne dolazi do postupanja policije veliki broj tih oštećenja budu naknadno prijavljeni osiguravajućim društvima.

Problem nastaje u slučaju kada je oštećeno vozilo osigurano kasko osiguranjem, iz razloga što postoji opasnost da vlasnik oštećenog vozila naknadno prijavi ista oštećenja, pod krinkom da je isto oštećeno od strane nepoznatog počinitelja i samim time pridobije imovinsku korist.

Takvi slučajevi se ne evidentiraju zbog ne postojanja nikakvog dokumentiranog traga i nemoguće je znati koliki im je broj. Druga povoljnija mogućnost od pozivanja policije je mogućnost sudionika prometne nesreće u kojoj je nastupila samo materijalna šteta da razmjene podatke, popunu Europskog izvješća⁴⁵ isto potpišu, te otiđu u osiguravajuće društvo od počinitelja zbog ispisivanja zapisnika i ispunjavanje zahtjeva za naknadu štete⁴⁶.

4.4. Europsko izvješće

Europsko izvješće o prometnoj nesreći ispunjava se kod prometnih nesreća s manjom materijalnom štetom. Europsko izvješće o nesreći jest dokument kojeg su Insurance Europe⁴⁷ I Europska federacija osiguranja i reosiguranja⁴⁸ donijeli kao potrebu za ubrzanjem rješavanja

⁴⁴ Čl. 1085. ZOO.

⁴⁵ Europsko izvješće, više o ovom pojmu dostupno na <https://huo.hr/hr/prometna-nesreca>.

⁴⁶ Naknada štete, *supra*, opisano na str. 1.

⁴⁷ Insurance Europe, više o ovom pojmu dostupno na: <https://be.linkedin.com/company/insurance-europe>, pristupljeno 02. 10. 2023. godine.

⁴⁸ Europska federacija osiguranja i reosiguranja, *fra.* "Comite European des Assurances (CEA)" krovna europska organizacija za osiguranja, više dostupno na: <https://www.osiguranje.hr/ClanakDetalji.aspx?7460>, pristupljeno 17. 01. 2024. godine.

postupka naknade štete. Europsko izvješće jest dokument koji je identičan u svakoj zemlji članici od njih 37,⁴⁹ jedina razlika što je napisan na drugim jezicima. Kod događaja prometne nesreće dovoljno je da jedan sudionik posjeduje Europsko izvješće o prometnoj nesreći kod sebe, te se on ispisuje na mjestu događaja, po rubrikama koje sadrži. Kao što je navedeno ispunjavanje europskog izvješća je jedno od danih mogućnosti sudionika prometne nesreće a za koje je potrebno da se ostvare uvjeti njegovog ispunjavanja, odnosno da nisu ostvareni uvjeti za obavljanje očevida gdje je policija dužna obaviti očevid prometne nesreće.⁵⁰

Prilikom ispisivanja europskog izvješća obje strane moraju biti suglasne oko krivnje, te ispisuju svoje podatke i skiciraju sam događaj prometne nesreće, kao što su položaj i kretanje vozila, te isti obrazac potpisuju i sporazumno odlaskom u osiguravajuću kuću predaju obrazac.

Također za vrijeme uporabe vozila u prometu svi vozači dužni su imati Europsko izvješće o nesreći i predočiti ga na zahtjev osobe ovlaštene za nadzor u prometu.⁵¹

4.5. Postupanje policije u slučaju prometne nesreće

Prometne nesreće ovisno o nastaloj posljedici, odnosno postupanju policije povodom prometne nesreće možemo svrstati u tri skupine.

1. Lakše prometne nesreće- koje imaju za posljedicu samo materijalnu štetu ili lakšu ozljedu a koje će se u pravilu sankcionirati samo u prekršajnom postupku
2. Teže prometne nesreće- koje imaju za posljedicu veliku materijalnu štetu, tešku ozljedu ili smrt neke osobe i u pravilu će se procesuirati u kaznenom postupku
3. Događaj-kojima nazivamo lakše i teže prometne nesreće kad iz različitih razloga nije moguće okriviti nekoga za prometnu nesreću, odnosno krivca nije moguće pravno procesuirati.⁵²

⁴⁹Albanija, Austrija, Belgija, Bosna i Hercegovina, Bugarska, Hrvatska, Cipar, Češka, Danska, Estonija, Finska, Francuska, Njemačka, Grčka, Mađarska, Island, Irska, Italija, Latvija, Lihtenštajn, Luksemburg, Malta, Crna gora, Nizozemska, Poljska, Portugal, Rumunjska, Srbija, Slovačka, Španjolska, Švedska, Švicarska, Turska, Ukrajina, Velika Britanija.

⁵⁰Čl. 182. st. 1. ZSPC-a.

⁵¹Čl. 38. st.3., Zakon o obveznom osiguranju u prometu, NN 151/05, 36/09, 75/09, 76/13,152/14, 155/23, u daljnjem tekstu ZOOP.

⁵²Željko Mršić, (2010) *Op cit.*, str. 26.-27.

Policijski službenici osim poslova nadzora i osiguranja prometa dužni su uvijek obaviti očevid prometne nesreće u kojoj ima poginulih ili ozlijeđenih osoba kao kada se sumnja na počinjenje kaznenog djela.⁵³

Također policijski službenici dužni su uvijek izaći na mjesto prometne nesreće i događaja u prometu o kojima su obaviješteni.⁵⁴

Policijski službenik dužan je zatim uvijek obaviti očevid prometne nesreće s materijalnom štetom o kojoj je obaviješten, a i slučajevima gdje su ispunjeni određeni zakonski kriteriji. Nadalje nije samo htijenje sudionika uvjet postupanja policije za obavljanje očevida, već su Pravilnikom o načinu postupanja policijskih službenika u obavljanju poslova nadzora i upravljanja prometom na cestama⁵⁵ određeni uvjeti kada je policija obvezna obaviti očevid. Uvjeti gdje je policija dužna obaviti očevid prometne nesreće ostvareni su kada je jedan od sudionika napustio mjesto događaja, kada je vozač motornog vozila nije stekao pravo na upravljanje motornim vozilo, ili nema upisanu potrebnu kategoriju u vozačkoj dozvoli, ili kada sudionik upravlja za vrijeme osposobljavanja, odnosno vozilom autoškole. Također gdje je vozaču sudioniku prometne nesreće vozačka dozvola istekla ili mu je na snazi zaštitna mjera zabrane upravljanja. Policija je dužna obaviti očevid i kada se sumnja da je vozač pod utjecajem alkohola ili utjecajem zabranjenih lijekova. Jedni od uvjeta su i kada se sumnja da je prometna nesreća uzrokovana uslijed neispravnosti na vozilu, ili pak kad je u prometnoj nesreći sudjelovalo vozilo tijela državne uprave, ili bilo kojem vozilu kojem je isteklo važenje prometne dozvole. I naposljetku za sve prekršaje gdje se može izreći zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom i dodjeljivanje negativnih bodova (prednost prolaska, crveno svijetlo, suprotan smjer.itd).⁵⁶

Znači ukoliko dođe do nastanka prometne nesreće u kojoj se zna ili sumnja u gore navedene činjenice potrebno je slijediti navedena uputstva i obavijestiti policiju. Ponekad sudionici prometnih nesreća nisu sigurni je su li ostvareni uvjeti za pozivanje policije, a i zbog samog straha u sankcioniranje. Među civilnim društvom postoji zabluda⁵⁷ i pogrešno mišljenje da se dolazak

⁵³ Čl. 30. st. 1. Pravilnik o postupanju policijskih službenika u obavljanju nadzora prometa na cestama, NN 67/2008, NN 48,2010, NN 74/2011, u daljnjem tekstu POPPSONPC.

⁵⁴ Čl. 182. st. 1. ZSPC-a.

⁵⁵ Čl. 30. st. 1. POPPSONPC.

⁵⁶ Čl. 30. st 2. i 3., POPPSONPC.

⁵⁷ "zabluda" (lat. error, eng misapprehension), u kaznenom pravu pogrešna predodžba ili nedostatak bilo kakve predodžbe počinitelja o nekom pravno relevantnom sadržaju. Tradicionalno kazneno pravo je razlikovalo zabludu o činjenicama (error facti) i zabludu u pravu (error iuris) Rječnik Kaznenog prava, *Op cit.* str. 650

policije naplaćuje kao kod dolaska privatnih poduzetnika koji naplaćuju svoj izlazak na teren i naplaćuju svoju procjenu, što je daleko od istine, a i povećava se mogućnost da ne ostvare sva svoja prava kasnim prijavljivanjem. Zabluda nastaje iz razloga što je rad policije određen zakonom i drugim propisima⁵⁸, te policija postupa po službenoj dužnosti, i dužna je kada je upoznata sa kršenjem zakona iste sankcionirati. Policiji nije dozvoljeno da daje pravne savjete i smjernice, i odbija izvršiti očevid prometne nesreće o kojem je dobila saznanje dojavom građanina ili treće osobe.⁵⁹ Samim obavljanjem očevida prometne nesreće policija utvrđuje točno činjenično stanje i prikupljanjem obavijesti i dokaza, kada je evidentno da je došlo do kršenja prekršajnih propisa dužna je po njima postupiti.

Policijski službenik prilikom postupanja odnosno očevida prometne nesreće u kojoj je nastupila samo materijalna šteta, podvrgnut će sve sudionike prometne nesreće ispitivanju pomoću odgovarajućih sredstava i aparata, a radi provjere ima li u organizmu alkohola, droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnost upravljanja vozilom.⁶⁰

U slučaju da u prometnoj nesreći u kojoj je kao posljedica nastupila ozljeda, policijski službenik će za sudionike koji su pozitivni na alkotest ili koji se odbiju podvrgnuti ispitivanju, narediti liječnički pregled izuzimanja krvi i urina radi analize.⁶¹

Jedino u slučajevima da u prometnoj nesreći nastupi smrtna posljedica, policijski službenik koji obavlja očevid, će narediti da se vozaču vozila koji je sudjelovao u prometnoj nesreći izuzme krv i urin, a kako bi se utvrdilo ima li prisutnost alkohola, droga ili lijekova u organizmu, dok će drugim sudionicima isto biti učinjeno ukoliko se utvrdi prisutnost alkohola ili droga za to odgovarajućim sredstvima ili aparatima prilikom očevida.⁶²

Svu sudionici prometnih nesreća od trenutka prometne nesreće pa dok se nad njima ne provede postupak ispitivanja prisutnosti alkohola u organizmu, ne smiju uzimati alkoholna pića, droge kao

⁵⁸ Čl. 3. Zakon o policiji, NN 34711, 130712, 89714, 151/14, 22/15, 121716, 66/19., u daljnjem tekstu ZOP.

⁵⁹ Čl. 96. ZOP, „Teže povrede službene dužnosti: pod 2. nezakonit rad ili propuštanje poduzimanja mjera i radnju na koje je službenik ovlašten radi sprječavanja nezakonitosti.“

⁶⁰ Čl. 181. St. 1. ZSPC-a.

⁶¹ Čl. 181. St. 2. ZSPC-a.

⁶² Čl. 181. St. 3. ZSPC-a.

ni lijekove koji smanjuju njihovu sposobnost upravljanja⁶³, i ukoliko postupe suprotno bit će za to sankcionirani novčanom kaznom u iznosu od 130,00 eura.⁶⁴

4.6. Posljedice prometnih nesreća

Kako svaka prometna nesreća nastaje kršenjem zakonskih propisa podrazumijeva se da za ista djela postoje i pravne sankcije⁶⁵. Zanimljiva je činjenica da u prometnim nesrećama gdje sudionici ispunjavaju Europsko izvješće izbjegavaju sankcioniranje po uzrokovanju prometnih nesreća, a u prijavljivanju istog događaja policiji sudionici bivaju sankcionirani. Razlog tome jest taj što policija nije upoznata s činjenjem prekršaja i samim time nije njena službena dužnost, a odlaskom kod osiguravajuća društva i ispunjavanjem europskog izvješća rasterećen je rad policije i prekršajnih sudova⁶⁶, a počinitelj je odlaskom kod osiguravajućeg društva takvom radnjom otklonio odnosno nadoknadio prouzročenu štetu.

Prekršajne sankcije⁶⁷ određene Prekršajnim zakonom propisuju se za ona ponašanja kojima se tako povrjeđuje ili ugrožava javni poredak, a samim time i počinjenje prometnih prekršaja. Postoje i blaže mjere koje policijski službenici u nadzoru prometa mogu odrediti za počinjenje prometnih prekršaja kao što su mjere upozorenja⁶⁸, ili pak beznačajan prekršaj⁶⁹ i načelo bezuvjetnog ili uvjetnog oportuniteta⁷⁰, ali u slučajevima prometnih nesreća sam čin prometne nesreće nije beznačajan prekršaj i do njegovog nastanka je došlo kršenjem jednog ako ne i više prekršajnih propisa te je nastupila posljedica.⁷¹

Kod prometnih nesreća gdje je jasan uzrok počinjenja prekršaja i ostvareni su za to zakonski uvjeti, počinitelju se naplaćuje novčana kazna na mjestu počinjenja prekršaja⁷² onog prekršaja kojim je izazvao prometnu nesreću uz primjenu dodatne odredbe članka ZSPC-a kojim je opisano

⁶³ Čl. 181. St. 5. ZSPC-a.

⁶⁴ Čl. 181. St. 7. ZSPC-a.

⁶⁵ „De lege lata“ sustav prekršajnopравnih sankcija propisan Čl. 2. Zakona o prekršajima i „nulla poena sine lege“ propisano Čl. 2. Kaznenog zakona.

⁶⁶ Prekršajni sudovi su specijalizirani sudovi koji se uspostavljaju za područje jedne ili više općina, jednog ili više gradova ili dijela gradskog područja, (županijski, općinski, trgovački, upravni), Zakon o području i sjedištima sudova, NN 67/18, 21/22.

⁶⁷ Čl. 1. Prekršajni zakon, NN 107/07, 39/13, 157/13, 110/15, 70/17, 118/18, 114/22, dalje u tekstu PZ.

⁶⁸ Čl. 41. PZ.

⁶⁹ Čl. 24a. PZ. lat. "de minimis non curat preator".

⁷⁰ Čl. 109a. PZ.

⁷¹ *Ibid.*

⁷² Čl. 33. PZ.

uzrokovanje prometne nesreće s materijalnom štetom.⁷³ U tim slučajevima ne obavlja se očevid prometne nesreće već policijski službenik sačinjava službenu zabilješku o provedenom postupanju uz koju prilaže fotografije mjesta događaja kao i oštećenih vozila, i sve priloge koji idu uz utvrđivanje nastanak prometne nesreće i određenih prekršajnih sankcija. Prometne nesreće često znaju rezultirati i tragičnim gubicima ljudskih života, tjelesnim ozljeđivanjem i gubicima zdravlja, a u najviše slučajeva posljedica im je barem materijalna šteta na motornim vozilima ili prometnom okolišu.⁷⁴

Prometne nesreće u tim slučajevima bivaju prijavljene policiji i obavljaju se očevidi prometnih nesreća. Iako stradanja ljudi u prometu predstavljaju određenu težinu, policijskim službenicima i svim drugim osobama uključenim u istraživanje njihovih uzroka, ponekad glede istraživanja i obavljanja policijskog postupanja, težina posljedice prometne nesreće nije razmjerna s težinom i zahtjevima istraživanja i obavljanja očevida prometnih nesreća gdje je nastupila samo materijalna šteta. Svakako očevidu prometne nesreće treba pristupiti uvijek jednako, nevezano za posljedicu ali treba izdvojiti da postoje određene situacije u kojima je lakše utvrditi uzrok i bitne elemente prometne nesreće, a u nekim situacijama ne. Poteškoće utvrđivanja činjeničnog stanja pridonose mogućnosti namještanja činjenica. To su naprimjer prometne nesreće gdje treba utvrditi identitet vozača, gdje je jedan od sudionika napustio mjesto događaja⁷⁵ ili kod prometnih nesreća slijetanje vozila van kolnika gdje je došlo do prevrtanja sudionika unutar vozila, a i slučajevi gdje je teško utvrditi način nastanka prometne nesreće, odnosno ne poklapaju se tragovi na mjestu događaja, pogotovo u slučajevima naknadnog prijavljivanja, kada su vozila uklonjena s kolnika. U pogledu utvrđivanja načina nastanka prometne nesreće i povezivanja tragova u tim slučajevima postaje mnogo teže. Takve prometne nesreće zahtijevaju dozu stručnosti i pažljivog postupanja, korištenjem svih zakonom predviđenih metoda i od strane policijskog službenika zahtijevaju posebnu pažnju. Policijski službenik pri tome mora stvoriti misaonu rekonstrukciju⁷⁶ o samom događaju, a to jest da uz uzork i tijek samog događaja, mora utvrditi putanju kretanja sudionika, utvrditi identitet vozača i potvrditi sve dobivene i dostupne informacije, pri čemu donosi zaključak

⁷³ Čl. 293. st.1. ZSPC-a.

⁷⁴ Gordana Mršić, Duško Modly, Marija Popović, (2015), Forenzika-Istraživanje mjesta događaja 2, Hrvatska sveučilišna naknada. Zagreb, str. 45.

⁷⁵ Čl. 175. st.1 i Čl. 176. st. 1. ZSPC-a.

⁷⁶ Duško Modly, (2011), Metodika provođenja rekonstrukcije događaja i istražnog pokusa, MUP, Policijska akademija, Zagreb, str. 27.

da li se prijavljeni događaj dogodio na životan i stvaran način. Prometna nesreća koja je pozivom policije zabilježena očevidom policijskih službenika, zahtijeva određivanje načina nastanka prometne nesreće, odnosno čijom krivnjom⁷⁷ je ista prouzročena.

4.7. Prometne nesreće s nepoznatim sudionikom

Udaljavanje s mjesta događaja prometne nesreće podrazumijeva situaciju u kojoj se netko udaljio s mjesta događaja bilo s vozilom ili bez, a s namjerom da prikrije svoj identitet ili sudjelovanje u prometnoj nesreći kao prikrivanje tragova.⁷⁸ U slučajevima prometnih nesreća gdje nije poznat počinitelj provodi se kriminalističko istraživanje u svrhu pronalaska počinitelja po određenim parametrima.

Razlozi napuštanja mjesta događaja mogu biti različiti, ali jedni od glavnih razloga su sljedeći:

- prikrivanje drugog kaznenog dijela,
- vožnja bez vozačke dozvole i vožnjom neregistriranog vozila,
- neželjeno društvo u vozilu,
- utjecaj alkohola ili drugih opojnih sredstava.⁷⁹

Situacije u kojima sudionik koji uzrokuje prometnu nesreću napusti mjesto događaja, bez da je vlasniku oštećenog vozila ostavio podatke o sebi ili o vozilu s kojim je upravljao⁸⁰, navodi policijskog službenika da na temelju prikupljenih materijalnih dokaza ili saznanja obavlja postupanje u svrhu pronalaska počinitelja. Znači radi se konkretno o situacijama kada nisu svi sudionici zatečeni na mjestu prijavljenog događaja prometne nesreće, i koji je ujedno i razlog pozivanja policije zbog pronalaska počinitelja, samim time takve situacije pogodne su za pokušaje prijevare osiguravajućih društva i zadaća policijskog službenika istražitelja jest postupanje u cilju utvrđivanja točnog činjeničnog stanja. Takvi slučajevi su kada nije poznat vozač ili putnik u vozilu

⁷⁷ Krivnja-subjektivni odnos osobe prema vlastitom činu i njegovoj posljedici, koji se ocjenjuju kao štetni, zabranjeni sa stajališta pravnog poretka, hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2013-2024. pristupljeno dana 6. 1. 2024. na: <https://www.enciklopedija.hr/clanak/34057>.

⁷⁸ Željko Mršić, (2010), *Op cit.*, str. 334.

⁷⁹ Željko Mršić, Mile Klanac, (2021), *Specifičnosti očevida prometnih nesreća u kojima je sporno tko je upravljao vozilom*, Zagreb, str. 459-485.

⁸⁰ Čl. 176. st. 2.i 3. ZSPC-a.

počinitelja, ili nije poznato sredstvo počinjenja odnosno vozilo, što povećava mogućnost prikrivanja stvarnog događaja, te time povećava mogućnost namještanja činjenica prometne nesreće. Istraživanje namještenog odnosno “fingiranog” prometnog događaja pojmovno obuhvaća niz raznovrsnih situacija. Značajni su slučajevi kada se prije svega želi stvoriti umjetno stanje da bi se prikrilo neko drugo kazneno djelo ili druga okolnost. Mogućnost simuliranja prometnog delikta na sličan način je uvjetovana nekim značajkama kao i bijeg s mjesta događaja. Namještanje prometne nesreće kao i kod bijega s mjesta događaja nužno prati motiv.⁸¹

4.8. Namještene “fingirane” prometne nesreće

Namještati ili fingirati⁸² znači “*lažno prikazivati, izmisliti, izmišljati, pretvarati se, simulirati ili izigravati, lažno stanje, ili bolest*”. Kod namještenih prometnih nesreća pridonosi činjenica što ne treba obavještavati policiju u slučaju manje materijalne štete, gdje se podatci razmjenjuju putem Europskog izvješća o prometnoj nesreći, te je često potrebno što žurnije ukloniti vozila s kolnika⁸³, što time vidno utječe na tragove prometne nesreće. Nisu ni svi sudionici u prometu profesionalni vozači, neki sudjeluju u prometu tek iz prijekne potrebe odlaska na posao ili u trgovinu. Teško je za povjerovati da normalan sudionik u prometu, zdravog razuma, ne bi htio izbjeći svaki oblik prometne nesreće jer je takav događaj uvijek stresan i neugodan, koji ima za posljedice najmanje štetu na vozilima i prometnom okolišu a često i tjelesne ozljede pa i smrtne posljedice, što sve ima svoj ekvivalent i u odgovornosti za prouzročene posljedice. Dakle nije za očekivati da netko namjerno dovodi u pitanje svoj život i zdravlje, pa i imovinu. Ovdje svakako treba odvojiti prometnu nesreću kao neželjeni događaj, što i sam naziv sugerira „nesreću“⁸⁴, naspram namjerno izazvanog štetnog događaja kojeg se kasnije pokušava prikazati nesrećom radi nepripadajuće naknade štete i slično, takozvane namještene prometne nesreće.⁸⁵

⁸¹ Berislav Pavišić, (1993), *Op cit.* str. 200.

⁸² Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslava Krlež, 2021. Pristupljeno 02. 10. 2023. godine.

⁸³ Čl. 176. st. 1. ZSPC-a.

⁸⁴ “Nesreća”: loš stjecaj okolnosti, dostupno na: Hrvatski jezični portal, internet stranica: https://hjp.hr/index.php?show=search_by_id&id=eF1mWxQ%3d, pristupljeno dana 20. 01. 2024.

⁸⁵ Željko Mršić, (2015) stručni članak, Personalni izvori informacija u kriminalističkom istraživanju prometnih nesreća, str. 103-113.

Simulirana odnosno namještena prometna nesreća je kriminalni čin pravno izjednačen s drugim namjerno počinjenim kažnjivim djelima. No za razlikovanje takvih događaja koje u konačnici mogu rezultirati spektrom različitih posljedica za sudionike, potrebno je posebno znanje i sposobnost.⁸⁶

Utvrđivanje činjenica po kojima će se u nekom budućem parničkom, prekršajnom ili kaznenom postupku temeljiti presuda, uglavnom je prepušteno policiji, a glavni instrument utvrđivanja relevantnih činjenica je očevid⁸⁷ kao dokazna radnja ali i očevid kao spoznajna radnja na mjestu samog događaja. Vrlo često je situacija na mjestu događaja tako složena a tragovi i predmeti tako isprepleteni da je bez razgovora sa sudionicima iznimno teško utvrditi osnovne, elementarne činjenice kao što su spomenuti smjerovi kretanja sudionika a kamoli cjelovitu dinamiku događaja. Upravo zbog svojih specifičnosti, postoji mogućnost da kod ovakvih događaja nedužan sudionik bude inkriminiran a krivi sudionik lišen svake odgovornosti. Nerijetko se i nakon visokoprofesionalnog kriminalističkog istraživanja koje između ostalog ima zadaću odgovoriti na pitanje je li riječ o kaznenom djelu, prekršaju ili nesretnom slučaju i zadaće u sudskom postupku, pravomoćnom presudom utvrdi da stanje utvrđeno kriminalističkim istraživanjem ne odgovara onom stanju koje je utvrđeno pravomoćnom presudom. Stoga je upravo umijeće prikupljanja informacija iz personalnih izvora, to jest od sudionika i svjedoka takvog događaja od iznimnog značaja.⁸⁸

Namještanje prometnih nesreća odnosno fingiranje jest prije svega motivirano prijevaram namjerama prema osiguravajućim društvima od kojih se time nastoji ostvariti naknada namjerno izazvane štete ili povećanja naknade štete.⁸⁹ Osim takvih materijalnih slučajeva postoje i slučajevi u kojima se namještanjem prometne nesreće nastoji prekriti drugo kazneno djelo ili događaj.

Namještenim prometnim nesrećama pridonosi činjenica da prometne nesreće s materijalnom štetom ne treba obavještavati policiju, podaci se razmjenjuju putem Europskog izvješća o prometnoj nesreći, te je često potrebno žurno ukloniti vozila s kolnika⁹⁰. Time se bitno utječe na tragove prometne nesreće, situaciju događaja u cjelini, što je ključno za eventualno provođenje

⁸⁶ *Ibid.*

⁸⁷ Vidi više u poglavlju Očevid prometnih nesreća, *infra*, str. 25.

⁸⁸ Željko Mršić, (2015), *Op cit.*, str. 103-113.

⁸⁹ Više dostupno na: <http://svijetosiguranja.eu/prevaranti-mijenjaju-modus-operandi/> pristupljeno dana 21. 08. 2023 godine.

⁹⁰ Čl. 176. st. 1. ZSPC-a.

naknadnog očevida, a kasnije i prometno-tehničkog vještačenja. Takvo zakonsko određenje dodatno proširuje broj prometnih nesreća koje se ne moraju prijaviti policiji, čime se otvara prostor za njihovo namještanje.⁹¹

Policija u takvim slučajevima ne obavlja očevid, nego je dužna upozoriti sudionike da razmijene podatke i popune Europsko izvješće o nezgodi. Fotografiranje oštećenja i vozila nije predviđeno.⁹²

Iako se neki stručnjaci ne slažu s tom tezom i smatraju da nepozivanje policije na mjesto događaja i ne pridonosi povećanju namještanja prometnih nesreća u tolikoj mjeri. Pošto je prijevarena bilo i nažalost bit će ih još bez obzira na to da li je policija pozvana na mjesto događaja ili ne. Štoviše prisustvo policije i njeno vršenje očevida u očima prevaranata znači potvrda samog događaja kao vjerodostojnog. Iskustva pokazuju da je u velikom broju pokušaja prijevare osiguravajućih kuća policija izvršila očevid prometne nesreće.⁹³

Glavni razlog tome ne treba uzimati u mišljenju da su i sami policijski službenici uključeni u namještanje prometne nesreće, iako postoje i zabilježeni slučajevi i takvih kriminalnih radnji, gdje je organiziranim grupama više počinitelja supočinitelji bili i djelatnici policije, osiguravajućih društava kao i medicinskog osoblja.⁹⁴

Postavlja se teza jeli opterećenost rada ekipa za očevide i policijskih službenika koji izvrše očevide prometnih nesreća jedna od uvjeta u kojima se ne otkrivaju namještene, fiksirane ili inscenirane prometne nesreće, odnosno ostaju nezamijećene.

⁹¹ Više dostupno na: <http://svijetosiguranja.eu/prevaranti-mijenjaju-modus-operandi/>.

⁹² *Ibid.*

⁹³ Više dostupno na: <http://svijetosiguranja.eu/prevaranti-mijenjaju-modus-operandi/>.

⁹⁴ Primjer. Na području Istarske županije 2019. godine uhićeno je 27 osoba sudionika zločinačkog udruženja koji su u periodu od 2012. do 2018. godine namještali prometne nesreće i u tim radnjama oštetili više osiguravajuća društva za preko 1,9 milijuna kuna odnosno 252.173,34 eura. Okrivljenici od kojih prvookrivljeni N.A. iz Rovinja, drugookrivljeni A.Z. iz Lupoglave te treće okrivljeni medicinski tehničar opće bolnice Pula J.P, vršili su prijevare tako da je N.A. planirao realizaciju i dinamiku namještene prometne nesreće, dok je A.Z. pronalazio sudionike i po dogovoru iste nagrađivao s od 300 do 500 eura po dogovoru. Pritom bi angažirani sudionici odlazili na hitni medicinski prijem gdje bi se žalili na unaprijed dogovorene ozlijede. Osim fingiranih prometnih nesreće trećeokrivljeni medicinski tehničar bi i kod stvarnih prometnih nesreća savjetovao sudionike, tako da bi ih upućivao drugookrivljenom A.Z. koji bi nakon dogovora postupao s njihovom medicinskom dokumentacijom kao i kod namještenih prometnih nesreća. Dostupno na: <https://www.jutarnji.hr/vijesti/crna-kronika/ekskluzivno-donosimo-pojedinosti-iz-uskok-ove-optuznice-sa-147-okrivljenih-kako-su-policajac-automehanicar-i-odvjetnik-lazirali-prometne-nesrece-8732375>. pristupljeno dana 18. 12. 2023. godine.

4.8.1. Indikatori namještenih prometnih nesreća

Namještene prometne nesreće na prvi pogled izgledaju kao slučajna pojava odnosno nesretan događaj koji se nije mogao predvidjeti. Upravo poznavanje kriminalistike i kriminalističko-taktičkih metoda može pomoći policijskom službeniku koji je upućen na obavljanje očevida prometnih nesreća, da li prometna nesreća kojoj vrši očevid zaista namještena⁹⁵.

Svakako to su sljedeći indikatori odnosno pokazatelji koji mogu potaknuti sumnju da li je prometna nesreća namještena:

- Sudjeluje jedno vozilo koje je kasko osigurano,
- Sudjeluju dva vozila od kojih je jedno kasko osigurano, a drugo je osigurano obveznim osiguranjem,
- Kod vozila koje je kasko osiguranje postoje više ljudi koji prijavljuju ozlijede,
- Kada se radi o samo jednom i to skupocjenom vozilu,
- Kada se radi o dva vozila od kojeg je jedno novije proizvodnje i materijalna šteta je velika ili totalna, a drugo je starije proizvodnje i materijalna šteta je neznatna,
- U vozilima se nalaze samo vozači,
- Materijalni tragovi se po visini i intenzitetu ne poklapaju,
- Materijalnih tragova nema,
- Tragovi kočenja ili zanašanja na kolniku su slabog intenziteta s obzirom na oštećenja na vozilima,
- Prometna nesreća se dogodila u kasnim noćnim satima,
- Prometna nesreća se dogodila po lošim vremenskim uvjetima,
- Oštećenja na vozilima ne mogu se dovesti u svezi jedno s drugom,
- Prometna nesreća se dogodila na prometnoj prometnici te su vozila uklonjena s mjesta događaja.⁹⁶

Nažalost zbog velikog broj prometnih nesreća i potrebe da se promet ne ometa radnjom uklanjanja vozila s kolnika, povećava se mogućnost prijevara odnosno namještanja prometnih nesreća.

⁹⁵ Denis Pijetović, (2021), Identifikovanje figniranih saobraćajnih nezgoda kriminalističko-metodološki pristup, str. 41-51.

⁹⁶ *Ibid.*

4.8.2. Vrste namještenih prometnih nesreća

Potrebno je razlikovati vrste namještenih prometnih nesreća pa tako i vrste prijevara i zlouporaba osiguravajućih društava po svojim čimbenicima. Najšira raščlamba namještenih prometnih nesreća s obzirom na njeno prijavljivanje i istraživanje, valja napomenuti da kod prometnih nesreća kao što je dosad istaknuto sudionici imaju opciju ispunjavanja Europskog izvješća i uklanjanja vozila s mjesta događaja, a također kod prometnih nesreća s manjom materijalnom štetom, gdje se ne zahtijeva sačinjavanje Zapisnika o očevidu, i izrade situacijskog plana⁹⁷, već sačinjavanje službene zabilješke i sankcioniranje počinitelja, što uvelike pridonosi mogućnosti namještanju prometnih nesreća.

Sukladno tome najčešći oblici namještenih prometnih nesreća dijele se na:

1. Podnošenje osiguravajućim društvima Europskih izvješća o prometnim nesrećama koje se uopće nisu dogodile i koje nisu bile prijavljene policiji.
2. Prijavljivanje namještenih prometnih nesreća policiji koja izvršava očevid nakon čega se šteta prikazuje očevidnom dokumentacijom i prema osiguravajućim društvima se ističe odštetni zahtjev.⁹⁸

Kod oba slučaja u prijavljenim prometnim nesrećama policiji najčešći oblici namještanja prometnih nesreća su:

1. Stvaranje prometne situacije u kojoj se iskorištava pogrešno ponašanje vozača ili se ono namjerno izazove.
2. Prometne nesreće koje su se dogodile, a čiji se način i okolnosti namještaju.
3. Kompletno namještanje mjesta i okolnosti prometnih nesreća.⁹⁹

Kod kompletno namještenih prometnih nesreća postoje podskupine određenih načina namještanja određenih čimbenika kao što su:

1. Postavljanje oštećenih dijelova vozila kasko osiguranih a oštećenih od ranije (prijasnje prometne nesreće, utrke, itd.).
2. Postavljanje registracijskih oznaka na drugo vozilo oštećeno od prije.¹⁰⁰

⁹⁷ Vidi više u poglavlju 4.9.1. Načini fiksiranja mjesta događaja, *supra* str.26.

⁹⁸ Slaven Dobrić, (2006) Zlouporaba osiguranja, Osiguranje. str. 11-12.

⁹⁹ *Ibid.*

¹⁰⁰ *Ibid.*

Prilikom vršenja očevida ovakvih prometnih nesreća posebnu pažnju treba predati pregledu tragova, kako kod deformacije karoserije po pitanju udubljenja, uvijanja i gužvanja pojedinih dijelova karoserije koje je za svaki kontakt drugačije ovisno o liniji sudara, i uočavanja primarnog kontakta. Samo namještanje prometnih nesreća i bitnih činjenica njegovog nastanka možemo podijeliti i s obzirom na počinitelja, a dijele se na slučajne i organizirane.

Slučajne namještene prometne nesreće su one koje su se stvarno dogodile, vozila su oštećena u prometnoj nesreći, no okolnosti u kojima je došlo do prometne nesreće takve su da sudionik ne može naplatiti štetu. Najčešće je riječ o slučajevima kad je vozač/sudionik prometne nesreće pod utjecajem alkohola. Svi znamo da osiguravajuća društva u tom slučaju ne isplaćuju štetu svom osiguraniku¹⁰¹. Kod takvih slučajeva namještanja, sudionik prometne nesreće ne prijavljuje štetu odmah nego sam ili uz pomoć drugih osoba pomjera vozilo s mjesta stvarne prometne nesreće, te nakon otrežnjenja postavlja vozilo najčešće na drugo, slično mjesto, te namještanjem okolnosti događaja i tragova pokušava simulirati fizikalno međudjelovanje sila u sudaru, odnosno pokušava izvući odštetu. Također postoje i slučajevi da na mjesto događaja pristupa njemu bliska osoba koja nije pod utjecajem alkohola i on se prijavljuje kao vozač, a prethodno od strane počinitelja dobiva sve informacije. Kod organiziranog namještanja prometnih nesreća, u potpunosti se namještaju okolnosti događaja. Nabavljaju se već oštećena vozila ili se mijenjaju dijelovi na njima, bira se mjesto događaja na kojemu je moguće organizirati namještajku, namještaju se tragovi prometne nesreće. U određenim slučajevima postoji i mogućnost kombinacije navedenih primjera, što znači da se, najčešće putem posrednika, povezuju osobe koje su stvarno sudjelovale u prometnoj nesreći s kriminalnim skupinama koje se bave namještanjem prometnih nesreća.¹⁰²

4.8.3. Mjesta namještanja prometnih nesreća

Načini namještanja ovise o brojnim okolnostima. Ranije se birala uglavnom relativno ne dostupna lokacija (šumski put, lokalna nerazvrstana cesta i sl.) sa slabim prometom, kako bi bilo dovoljno vremena za pripremu sudara. Vremenski se obično birala noć ili svitanje, jer su računali na to da je pažnja djelatnika policije tijekom očevida tada slabija.¹⁰³

¹⁰¹ Vidi više u Naknada štete u slučaju gubitka prava iz osiguranja, *supra* str.37.

¹⁰² Slaven Dobrić, (2006), *Op. cit.*, str. 22.

¹⁰³ Više dostupno na: <http://svijetosiguranja.eu/prevaranti-mijenjaju-modus-operandi/>.

U detaljnije planiranim namještanjima prometnih nesreća čak se vodi računa i o vremenskim prilikama (kiša, snijeg, hladnoća, magla i sl.), jer je tako lakše objasniti samu prometnu nesreću, ali i zato što je pažnja službenih osoba tada očekivano slabija. Takav način namještanja prometnih nesreća gotovo je u jednom razdoblju postao osnovan način djelovanja, te je nakon otkrivanja nekoliko slučajeva postao sumnjiv, pa su i djelatnici policije koji obavljaju očevide upozoreni na povećanu pažnju prilikom pregleda tragova i oštećenja na vozilima svake prometne nesreće koja je nastala u takvim okolnostima.¹⁰⁴

Upravo stoga su posljednjih godina češća namještanja prometnih nesreća u vrijeme prometnih gužvi. U to vrijeme ionako se događa relativno puno prometnih nesreća, pa se smatra da neće biti sumnjivo, a djelatnici policije željet će brzo završiti takav očevid kako bi cestu osposobili za sigurno odvijanje prometa. Kod organiziranih slučajeva namještanja, u cijeloj organizaciji sudjeluje obično puno ljudi i vozila, nadgleda se šire područje kako se ne bi iznenada pojavila policijska patrola ili svjedoci koji bi mogli kompromitirati namještaljku. Uglavnom, nakon "obavljenog posla" poziva se policija na očevid, a slijede procjena štete u osiguravajućem društvu i uobičajena procedura za naplatu.¹⁰⁵

4.8.4. Počinitelji

Prevaranti mogu biti obični ljudi kojima se pruži prilika za zaradom od većeg odštetnog zahtjeva nego što im pripada, do profesionalaca koji se prevarama bave u sklopu organiziranog kriminala. U svim segmentima osiguranja postoje više ili manje pokušaja prijevare, ali smatra se da je najveći broj prijevare u namještenim prometnim nesrećama lažno prijavljivanje nastale štete te lažiranja medicinske dokumentacije.¹⁰⁶

Prilikom evidentiranja prometnih nesreća i samog obavljanja očevida potrebno je obratiti pažnju na nekoliko čimbenika kojima bi se pravovremeno uklonio pokušaj prijevare osiguranja.¹⁰⁷

¹⁰⁴ *Ibid.*

¹⁰⁵ *Ibid.*

¹⁰⁶ *Ibid.*

¹⁰⁷ *Ibid.*

Postavljanjem zlatnih pitanja kriminalistike¹⁰⁸, te sumnjom u svaki iskaz i trag veliki su korak u otkrivanju nejasnoća koje ne mogu biti opravdane dojmom samog nesretnog događaja i brzine njegovog evidentiranja. U prosjeku očevid prometne nesreće s materijalnom štetom traje svega do sat vremena, provodi se na uvjetima koji nisu idealni u okruženjima gdje je sve protivno dobrom kriminalističkom istraživanju, a što je u konačnici idealno okruženje za počinjenje prijevара.¹⁰⁹

Primjer jedne takve organizirane zločinačke organizacije otkriven je tajnom istragom koju je provodila policija s USKOK-om¹¹⁰, 2019. godine otkrivena je jedna od najvećih afera namještanja prometnih nesreća u kojoj je oštećeno nekoliko osiguravajućih društava. Podignute su optužnice protiv T.O. sada bivšeg prometnog policajca, kao i odvjetnika M.K., a koji su s automehaničarima S.P. i L.K., lažirali desetke prometnih nesreća. Ista zločinačka organizacija otkrivena je nakon što je u periodu od 19 mjeseci uhodanog djelovanja po glavnom gradu Zagrebu, zaradila oko 2,1 milijuna kuna odnosno 278,717,89 eura.¹¹¹ Od tog pozamašnog iznosa koji je ostvaren u periodu od 2014. godine do 2015. godine, sudjelovalo je oko 140 sudionika namještenih prometnih nesreća, koji su dobili samo mali dio kolača odnosno oko 200.000 kuna odnosno oko 26.544,56 eura, dok su ostali iznos podijelili glavna 4 organizatora. Prometne nesreće namještalci su tako da bi pronašli vozače koji bi da ne izazovu sumnju osiguravajućih društava ili drugih policijskih službenika usred dana u samom središtu Zagreba na frekventnim prometnicama inscenirali lančane sudare u kojima bi ponekad sudjelovalo čak 7 automobila. Pritom su uvijek pazilo da je na tim prometnicama raspoređen policajac T.O., koji bi izlazio na očevid prometne nesreće. Prometna nesreća bi se namjestila tako da bi dvojica angažiranih vozača, upravljala jedan iza drugog, te bi vozač ispred zakočio, dok bi ga vozač iza udario prednjim dijelom vozila u njegov stražnji dio. Uzrok prometne nesreće “nepridržavanje sigurnosnog razmaka kada se kreće iza drugog vozila”¹¹², omogućio bi da policijski službenik istom vozaču na mjestu događaja može naplatiti

¹⁰⁸ Zlatna pitanja kriminalistike: Što se dogodilo?, Gdje se dogodilo?, Kada se dogodilo?, Kako se dogodilo?, Čime se dogodilo?, S čime je djelo izvršeno, Tko je počinitelj? Tko je žrtva? Zašto je djelo počinjeno?, Osiguranje mjesta događaja, Duško Modly, Maja Popović, Gordan Mršić, (2014), *Op cit.*, str. 42.

¹⁰⁹ Više dostupno na: <https://www.svijetosiguranja.eu/prevaranti-mijenjaju-modus-operandi/>.

¹¹⁰ USKOK-Ured za suzbijanje korupcije i organiziranog kriminala, više dostupno na: <https://uskok.hr/hr>, pristupljeno 22.01.2024 godine.

¹¹¹ Dostupno na: <https://jutarnji.hr/vijesti/crna-kronika/ekskluzivno-donosimo-pojedinosti-iz-uskok-ove-optuznice-sa-147-okrivljenih-kako-su-policajac-automehanicar-i-odvjetnik-lazirali-prometne-nesrece-8732375>, pristupljeno 19.12.2023.

¹¹² Čl. 109. st. 1. u svezi čl. 293. st. 1. ZSPC-a.

novčanu kaznu u iznosu od 80 eura¹¹³, odnosno manje od 650 kuna, mali iznos s obzirom na ostvarenu dobit od osiguravajućeg društva.¹¹⁴

Osim tih primjera prometnih nesreća osmišljene su i zaista kreativne prometne nesreće na način da bi pokraj ceste bila parkirana 4 automobila, a sve u vlasništvu osoba upoznatih s prijevarom. Nakon toga ponovljenom radnjom kočenja i udaranja prednjeg dijela vozila u stražnji dio, zatim bi došlo do odbacivanja vozila van kolnika i nastavljenim kretanje udarajući jednim za drugim 4 parkirana vozila. Također bilo je i primjera kada bi i još više vozila bilo uključeno stvarajući tampon zonu oko sudionika, tako da u prometnoj nesreći ne uključe nekoga tko nije upoznat s prijevarom. Nakon tih insceniranih događaja iako ne bi bilo ozlijeđenih osoba, isti su bili upućeni na liječnički pregled, pritom pazeći da ne budu svi sudionici “ozlijeđeni“, da ne izazovu sumnju. Najveći problem dogodio se kada je jedna putnica zatražila veći iznos od 3000 kuna i zaprijetila da će sve razotkriti, što je naposljetku i napravila.¹¹⁵

4.9. Očevid prometne nesreće

Očevid prometne nesreće je kompleksna radnja koja zahtjeva poznavanje niza pravilnika i metodike postupanja. Očevid je dokazna radnja koja se provodi u okviru kaznenog postupka u skladu sa Zakonom o kaznenom postupku.¹¹⁶ Očevid je hitna istražna radnja i skup kriminalističko-taktičkih i tehničkih mjera i radnji s kojima razjašnjavaju činjenice važne za kazneni, odnosno prekršajni postupak.¹¹⁷

Također ZKP propisuje da se očevidom činjenice u postupku utvrđuju ili razjašnjavaju opažanjem vlastitim osjetilima i njihovim pomagalima¹¹⁸.

Očevid se poduzima na mjestu događaja odnosno gdje je počinitelj poduzeo radnje ili je bio dužan poduzeti, odnosno gdje su nastupile posljedice kao i na svakom mjestu gdje se mogu pronaći

¹¹³ Čl. 109. st. 2. ZSPC-a.

¹¹⁴ Više dostupno na: <https://jutarnji.hr/vijesti/crna-kronika/ekskluzivno-donosimo-pojedinosti-iz-uskok-ove-optuznice-sa-147-okrivljenih-kako-su-policajac-automehanicar-i-odvjetnik-lazirali-prometne-nesrece-8732375>.

¹¹⁵ *Ibid.*

¹¹⁶ Čl. 208-211, Zakon o kaznenom postupku, NN 152/08,76/09,80/11,121/11, 91/12, 143/12, 56/13, 145/13, 152/14/70/17, 126/19), u daljnjem tekstu ZKP.

¹¹⁷ Željko Mršić, (2010), *Op.cit.*, str. 323.

¹¹⁸ Čl. 305., ZKP.

tragovi i predmeti kaznenog ili prekršajnog dijela. Očevidna djelatnost koja je sama po sebi kriminalistička, mnogo je šira i obuhvaća kriminalističko-tehničko i taktičko metodičko postupanje, odnosno metodiku rada. Očevid prometnih nesreća je jedna od temeljnih postupovnih dokaznih radnji, namijenjenih izvođenju dokaza a kojem je temeljna radnja pronalaženje, fiksiranje i prikupljanje, tumačenje i ocjenjivanje dokaznih informacija materijalne prirode.¹¹⁹

Očevid prometne nesreće se stoga poduzima radi odgovora na pitanje što se točno dogodilo, u svrhu pronalaska tragova, počinitelja i razjasni neposredni uzrok.¹²⁰

Na mjestu događaja prometne nesreće policijski službenik koji obavlja očevid dužan je prikupiti mnoštvo podataka koje pritom upisuje i sačinjava Zapisnik o očevidu¹²¹, a koji sadrži opće podatke o mjestu događaja, podatke o cestovnim uvjetima, utvrđenim činjenicama događaja, upisuju se podatci o ozlijeđenim i poginulim osobama, svjedocima prometne nesreće, i njihovim iskazima kao i iskazima sudionika, te podatci o vozilima i posebnim stanjima sudionika kao što su utjecaj alkohola ili drugih opojnih sredstva.¹²²

4.9.1. Načini fiksiranja mjesta događaja prometne nesreće

Ekipa za očevide prometnih nesreća sastavljena je od policijskih službenika, voditelja očevidne ekipe i kriminalističkog prometnog tehničara¹²³, koji imaju podijeljene zadaće prilikom obavljanja očevida, a među kojima jest fiksiranje mjesta događaja. Mjesto događaja u kojem je došlo do prometne nesreće u pravilu se fiksira na tri načina.¹²⁴ To su Zapisnikom o očevidu, fotografskim elaboratom i situacijskim planom mjesta događaja.¹²⁵ Navedena tri dokumenta moraju se podudarati i biti sljediva te su fotografije i skica mjesta događaja zapravo nadopuna Zapisniku o očevidu¹²⁶.

¹¹⁹ Gordan Mršić, Duško Modly, (2019), Istraživanje mjesta događaja I, Očevid prometne nesreće, Op cit., str. 640.

¹²⁰ *Ibid.*

¹²¹ Čl. 76., Zakona o općem upravnom postupku (u daljnjem tekstu ZOOUP) NN47/09,110/21.

¹²² *Ibid.*

¹²³ Čl. 15. Uredba o klasifikaciji radnih mjesta policijskih službenika.

¹²⁴ Željko Mršić, (2010) *Op. cit.*, str. 322.

¹²⁵ *Ibid.*

¹²⁶ *Ibid.*

Mjerenje je važan i složen dio izrade očevidne dokumentacije, a pogotovo situacijskog plana mjesta prometne nesreće. Osnovni zadatak je da se utvrde dimenzije odnosno točan prostorni odnos tragova i predmeta koji su važni za razjašnjavanje dinamike i ostalih elemenata nastale prometne nesreće. Prilikom vršenja mjera mjesta događaja prometne nesreće policijski službenici najčešće koriste standardne načine mjerenja uz pomoć mjerne trake, metalnog metra, mjernih kolica a cijeli sustav mjerenja veže se uz FTM (fiksnu točku mjerenja) za koju se uzima točka u prostoru za koju se zna da je stalan ili će biti stalan objekt prilikom možebitne rekonstrukcije mjesta događaja. Nakon izmjere i izrade kroki skice, te se mjere naknadno unose u neki automatizirani sustav zbog iscrtavanja situacijskog plana, a kod MUP-a je to računalni grafički sustav “Easy street Draw”.¹²⁷

4.9.2. Tragovi prometnih nesreća

Trag prometnih nesreća jest svaka vidljiva ili nevidljiva promjena nastala na mjestu događaja prometne nesreće, na vozilu ili vozilima koji su sudjelovali u prometnoj nesreći, na počinitelju ili oštećenom odnosno drugim sudionicima prometne nesreće, a od posljedice prometne nesreće. Temeljno načelo forenzičnih znanosti jest *svaki kontakt ostavlja trag*¹²⁸ poznato također, i pod nazivom “Locardov princip”, a bazira se na tome da prilikom svakog kontakta stvari dolazi do međusobne razmjene.¹²⁹ Tragovima se bavi posebna grana kriminalistike i forenzike koja se zove traseologija¹³⁰.

Kod očevida prometnih nesreća svi tragovi pomažu pri izradi misaone rekonstrukcije samog događaja, te je njihovo prepoznavanje i obilježavanje jako bitno pri utvrđivanju samog načina nastanka prometne nesreće, samim time pravodobno određivanje vjerodostojnosti iskaza sudionika a u konačnosti i detektiranja pokušaja namještanja prometne nesreće. Tragovi i njihovo prepoznavanje prema kriminalističkoj praksi dijele se prema veličini, i tako mogu biti mikro i makro tragovi, prema broju, prema uočljivosti, prema načinu nastanka i informaciji koju trag

¹²⁷ Easy street draw-računalna aplikacija za izradu situacijskih planova prometnih nesreća, pristupljeno dana 19. 12. 2023 godine na <https://www.trancite.com/easystreetdraw>.

¹²⁸ Gordan Mršić, Duško Modly, Maja Popović (2015), Istraživanje mjesta događaja II.,Uvod u traseologiju, str. 35., Edmond Locard pionir kriminalističkih i forenzičkih znanosti, formulirao je osnovno forenzičko načelo, “svaki kontakt ostavlja trag”.

¹²⁹ Gordan Mršić, Duško Modly, (2019), *Op. cit.*, Istraživanje mjesta događaja I, Očevid prometne nesreće, str. 640.

¹³⁰ *Ibid.*

sadrži¹³¹. Svi ti parametri bitan su čimbenik prilikom očevida prometnih nesreća, a zadatak kriminalističko prometnog tehničara u ekipi za očevide jest upravo da ih zna prepoznati i tražiti zbog kvalitetne obrade i definiranja načina nastanka prometne nesreće¹³².

Kriminalističko-forenzičko osiguravanje tragova predmeta u prometnim nesrećama obično se dijeli na:

1. Prethodno, pomoćnom provizorno i privremeno osiguravanje tragova,
2. Kriminalističko-procesno provođenje dokaznih radnji(očevid),
3. Naknadno stručno obilježavanje, čuvanje i nadzor.

Prilikom dolaska ovlaštenih osoba na mjesto događaja potrebno je poznavanje tragova prometnih nesreća u svrhu njihovog osiguranja za potrebe obavljanja očevida. Samim time poznavati i prepoznati nositelje tragova kao i njihove uzročnike. Uzročnici tragova prilikom očevida mogu jasno prepoznati vezano za njih se može zaključiti nastanak prometne nesreće, a dijele se na tragovi u obliku otiska ili utiska, preneseni tragovi i razni predmeti prometnih delikata.¹³³

Kod prometnih nesreća prilikom očevida potrebno je pronaći tragove koji su životni i stvarni za prijavljeni slučaj, a samim time svaki nedostatak takvog traga za sobom postavlja pitanje zbog čega ga nema. Stoga nije slučajno postavljati pitanje prema fazama nastanka tragova.

Pod prvu fazu tragova spadaju tragovi djelovanja odnosno propuštanja sudionika prometne nesreće a koji mogu biti u vidu vožnje guma, tragove kočenja ili tragova zanašanja i klizanja.¹³⁴ Pronalaskom ovih tragova odgovara se na pitanje smjera i brzine kretanja, a samim time i uzroka prometne nesreće, bilo to neprilagođene brzine¹³⁵ ili nekretanja sredinom prometne trake.¹³⁶

Kod druge faze pronalaska tragova prometne nesreće isti ukazuju na mjesto prometne nesreće a to su tragovi grebanja, vuče, okrznuća u fiksne predmete ili tragovi oštećenja na vozilima.¹³⁷

Kod pitanja namještenih prometnih nesreća po pronalasku ovih tragova pažnju treba posvetiti intenzitetu oštećenja na vozilu kao i smjeru kretanja iz prethodnih tragova prve faze s tragovima

¹³¹ Gordan Mršić, Duško Modly, (2019), *Op cit.* Tragovi, Istraživanje mjesta događaja I, str. 641.

¹³² *Ibid.*

¹³³ Gordan Mršić, Duško Modly,(2019), Istraživanje mjesta događaja I, *Op cit.*, str. 642

¹³⁴ *Ibid.*

¹³⁵ Čl. 51 ZSPC-a

¹³⁶ Čl. 46 ZSPC-a

¹³⁷ Gordan Mršić, Duško Modly, Maja Popović, (2015), Tragovi, Istraživanje mjesta događaja I, *Op cit.* str. 642

utvrđenog mjesta događaja. Zatim po utvrđenom točnom mjestu događaja treba obratiti pozornost na treću fazu tragova a to su tragovi zaustavljanja vozila, a koji su se desili nakon udara u mjestu prometne nesreće kao što su tragovi ulja, krvi ili drugih tekućina kao što su rashladne tekućine i pogonsko gorivo, te otpali predmeti, staklo, plastika, dijelovi vozila te blato i prašina, a u konačnici i tragovi kočenja i zanašanja nakon udara.¹³⁸

Prilikom vršenja očevida potreba za pronalaskom tragova potrebna je i zbog dokazivanja krivnje, stoga vršenje očevida ima i dokaznu snagu i određeni tragovi služe za dokazivanje identiteta vozača, tragovi koji omogućuju identificirati vozilo i tragovi koji omogućuju utvrđivanje općih obilježja prometnih nesreća kao prekršajne radnje.¹³⁹

Prilikom razjašnjavanja prometne nesreće i tumačenju objektivnosti tragova ne smije se zanemariti mogućnost da je počinitelj namjestio tragove tako da bi kriminalističku obradu usmjerio u krivom smjeru. Obično se u takvim slučajevima radi o prevarama osiguravajućih društava. Međutim počinitelj mora savršeno poznavati tehniku nastajanja i taktiku korištenja tragova da bi Koliko-toliko mogao simulirati neke tragove, čak i najmanja pogreška u tom pogledu bit će iskusnom kriminalistu dovoljan pokazatelj da je trag namješten. U obavljanju očevida prometne nesreće treba imati na umu da se određeni tragovi mogu pojaviti samo u određenim fazama prometne nesreće. Također neki tragovi se mogu formirati ne samo u jednom nego u dvije ili pak tri faze prometne nezgode. Samim time njihovo ne poklapanje ili izostanak ukazuju na mogućnost namještanja cijele prometne nesreće.¹⁴⁰

4.9.3. Vještačenje prometne nesreće

Samoj pojavi namještenih, fingiranih ili insceniranih prometnih nesreća pridonosi upravo činjenica izostanka dužnosti obavještavanja policije kao što je spomenuto u postupanju u slučaju prometne nesreće, a kod što žurnijeg uklanjanja vozila s kolnika i ispunjavanja Europskog izvješća. Time se bitno utječe na tragove prometne nesreće a što je ključno pri provođenju očevida a kasnije i prometno-tehničkog vještačenja. Barem bi u slučajevima kada su policija ili sudbene vlasti pozvane na obavljanje očevida i u slučajevima kada posumnjaju da je prometne nesreća

¹³⁸ *Ibid.*

¹³⁹ *Ibid.*

¹⁴⁰ *Ibid.*

namještena neophodno bi bilo pozivanje prometno- tehničkog vještaka. Kada je za utvrđivanje određenih činjenica, zbog potrebe rješavanja upravne stvari i prikupljanja dokaza, potrebno znanje osobe koja raspolaže stručnim znanjem određene ekspertize s kojima ovlaštena osoba koja obavlja očevid ne raspolaže, ona poziva vještaka, a dokaz se izvodi vještačenjem.¹⁴¹

Vještak je osoba koja je odgovarajuće struke, a ovlaštena za davanje mišljenja o pitanjima odgovarajuće struke.¹⁴² Kod imenovanja stalnih sudskih vještaka, vještak priseže pod prisegom:

“Prisežem svojom čašću da ću povjerena mi vještačenja obavljati savjesno i prema svom najboljem znanju, a svoje nalaze i mišljenja iznijeti točno, potpuno i objektivno, sukladno pravilima struke”¹⁴³

Vještačenje odnosno ekspertiza prometne nesreće zahtijeva izradu elaborata kojim se utvrđuje način i tijek nastanka prometne nesreća koristeći sve relevantne činjenice. Rezultat ekspertize sadržava ključne parameter kojima se dolazi do jasnije slike na koji je način došlo do prometne nesreće, a pri izradi nalaza i mišljenja vještak kod prometne nesreće mora utvrditi brzinu kretanja, mjesto sruza, mogućnost izbjegavanja sudara, međusobno rastojanje i izraditi vremensko prostornu analizu.¹⁴⁴

4.9.4. Najčešće pogreške prilikom obavljanja očevida

Nažalost nisu svi očevidi standardno obavljene radnje koje se mogu obaviti bez grešaka i nedostataka, kao ni što svi koji obavljaju očevide prometnih nesreća ne obavljaju radnju očevida na isti način koji je određen pravilnikom o načinu postupanja. Postoje faze očevida, ali sama radnja očevida nekada ne dozvoljava da se izvrše radnje onim redoslijedom kojim bi trebale. Stoga često se znaju dogoditi propusti koji naposljetku pri vršenju rekonstrukcije ili vještačenja prometne nesreće postaju nepremostivi problem jer ih je nemoguće povratiti, odnosno ono što je izgubljeno ne može biti vraćeno. Jedni od najčešćih pogrešaka prilikom vršenja očevida su:

1. Nepravilna organizacija očevida,
2. Nepotrebno iznošenje mišljenja,

¹⁴¹ Čl. 65. st. 1. ZOOUP.

¹⁴² Čl. 65. st. 2. ZOOUP.

¹⁴³ Čl. 11. Pravilnik o stalnim sudskim vještacima, NN 38/14, 123/15, 29/16, 61/19.

¹⁴⁴ Dostupno na internet stranici: <https://www.sudski-vjestak-promet.com.hr/index.php/vjestacenje-prometne-nesrece>, pristupljeno 01. 12.2023 godine.

3. Žurba,
4. Neovlašteno kretanje po mjestu događaja,
5. Nепрепозnavanje tragova.¹⁴⁵

Često članovi očevidne ekipe nisu dovoljno koordinirani tako da se ne precizira tko što radi pa dolazi do preklapanja nekih aktivnosti dok neke aktivnosti mogu izostati. Bez obzira na kolegijalnost i prijateljstvo unutar očevidne ekipe potrebno je poštovati policijsku hijerarhiju i subordinaciju koja je preduvjet za što bolju organiziranost.¹⁴⁶

Također članovi očevidne ekipe glasno pričaju i komentiraju detalje prometne nesreće iznoseći svoj sud o krivnji, te takve situacije mogu dovesti do značajnih problema čak do sumnji u koruptivnost članova ekipe. Primjerice neki član ekipe lakomisleno iznese svoj sud o nekom manje ili više bitnom detalju događaja. Sudionici takav stav tretiraju kao zdravo za gotovo, pogotovo ako to njima odgovara, i po utvrđivanju odgovornosti obavljenim očevidom i podnošenjem prekršajnih ili kaznenih prijava, sumnjaju u njihovu vjerodostojnost.¹⁴⁷

Prilikom osiguravanja mjesta događaja, policijski službenici koji su za to zaduženi ukoliko ne poduzmu sve potrebne radnje, a ne ograniče kretanje znatiželjnim građanima i obilazak mjesta događaja, koji je njima naizgled zanimljiv. Uz to što pritom donose nove tragove na mjesto događaja, često znaju izmijeniti postojeće, a u najgoroj mogućnosti iznositi vrijednosti, dijelove vozila i pronađeni novac. Stoga je od velike važnosti da se spriječi neovlašteno kretanje po mjestu događaja, a samim time i voditi računa da policijski službenici, kao i ostale odgovorne osobe svojim pristupom što manje izmjenu zatečeni položaj prometne nesreće.¹⁴⁸

Žurba kao jedna od najčešćih razloga svi pogrešaka u svakoj djelatnosti i prilikom vršenja očevida odgovorna je za mnoge propuste koje je kasnije nemoguće nadoknaditi. Imajući na umu da su tragovi najmjerljiviji pokazatelj u stvaranju misaone rekonstrukcije događaja prometne nesreće, a tako i dokaza koji se prikupljaju, te njihovo ne prepoznavanje ili pak ne posvećivanje dovoljno pozornosti može naštetiti kvalitetnom utvrđivanju činjeničnog stanja.¹⁴⁹

¹⁴⁵ Gordana Mršić, Duško Modly, (2019), Istraživanje mjesta događaja I, *Op cit.* str 330.

¹⁴⁶ *Ibid.*

¹⁴⁷ *Ibid.*

¹⁴⁸ *Ibid.*

¹⁴⁹ Gordana Mršić, Duško Modly, (2019), Istraživanje mjesta događaja I, *Op cit.* str 330.

5.OSIGURAVAJUĆA DRUŠTVA I OSIGURANJA U PROMETU

U Republici Hrvatskoj pojam i definicije osiguranja, opis rada osiguravajućih društava, odnosno izvori prava po kojim je određen njihov djelokrug određeni su po zakonima: Zakon o osiguranju¹⁵⁰, Zakon o obveznim osiguranjima u prometu¹⁵¹, Zakon o obveznim odnosima¹⁵². U ovom radu iako je temeljni pojam koji se obrađuje pravne posljedice namještenih prometnih nesreća, za sveukupno razumijevanje postupka tijekom postupanja po namještenih prometnih nesrećama potrebno je prepoznati da su osiguravajuća društva glavni oštećenici tog kriminalnog dijela i samim time razumjeti njihov rad i ponajviše postupak naknade štete.

5.1.Pojam i općenito o osiguranju

Povijesno gledajući kako su ljudi oduvijek izloženi mnogobrojnim opasnostima koji ugrožavaju njihov život ili imovinu, odavno su se počeli međusobno udruživati i međusobno pomagati. Stoga u najširem smislu riječi: *“Osiguranje je udruživanje osoba (fizičkih i pravnih) koje su izložene istoj opasnosti odnosno istovrsnom riziku, radi zajedničkog snošenja štete od koje je došlo u samo nekog od njih. Prema tome, osnova je osiguranja uzajamnost i solidarnost, a osnovna svrha gospodarska zaštita čovjeka i njegove imovine”*.¹⁵³

Svrha i predmet osiguranja jest naknada štete imovinskih dobara, odnosno isplata ugovorne svote u osiguranju, osobama kada nastupi osigurani slučaj. Neovisno o svim navedenim postupcima kod prometne nesreće očevida prometne nesreće te njihovim ishodima, u pravilu se na prometnu nesreću nadovezuje građansko-pravni postupci parnice za naknadu štete, odnosno postupci izvan sudske nagodbe koje se provode sukladno drugim propisima čija svrha nije progon krivca za nesreću već obeštećenje oštećenika u takvim događajima.¹⁵⁴

¹⁵⁰ Zakon o osiguranju NN 30/15, 112/18, 63/20, 133/20, 151/22, na snazi od 01. 01. 2023. -ovim zakonom se uređuju uvjeti za osiguranje, društva za reosiguranje i društva za uzajamno osiguranje, skraćeno ZOO-u.

¹⁵¹ Zakon o obveznim osiguranjima u prometu NN 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14, dalje u tekstu ZOOP.

¹⁵² Zakon o obveznim odnosima, NN 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21, 114/22, 156/22, dalje u tekstu ZOO-a.

¹⁵³ Slobodan Kaštela, Ladislav Horvat, (2008) Prometno pravo-Osiguranje u prometu, str. 129.

¹⁵⁴ Željko Mršić, (2010), *Op cit.* str. 15.-17.

Sudionici u prometnim nesrećama uz to što odgovaraju za kršenje propisa o sigurnosti prometa, odgovaraju i za štete nanijete drugim osobama prema načelima građanskog prava sukladno Zakonom o obveznom osiguranju u prometu¹⁵⁵.

Kako su štete u prometu na cestama vrlo česta pojava, određeno je da sva vozila prije nego se registriraju, odnosno prije svakog produženja registracije, moraju osigurati za slučaj štete izazvane trećoj osobi.¹⁵⁶ Šteta kao definicija u građanskom pravu jest umanjenje nečije imovine i sprječavanja povećanja, a i nanošenja drugome fizičkog ili psihičkog bola ili straha.¹⁵⁷

Kako je kod prometnih nesreća šteta glavna posljedica i jedan od osnovnih elemenata, prometna nesreća je usko povezana s naknadom štete, odnosno da bi došlo do odgovornosti za štetu između štetne radnje i štete mora postojati uzročna vezna-*kauzalni neksus*.¹⁵⁸

Postojanje obveze ispunjavanja i ostvarivanja prava određeno je da sudionik u obveznom odnosu u ovom slučaju ugovaratelj i ugovornik osiguranja, dužan u ispunjavanju svoje obveze postupati s pažnjom koja se u pravnom prometu zahtijeva a to su pažnja dobrog gospodarstvenika, odnosno pažnja dobrog domaćina¹⁵⁹

5.2. Dužnosti sklapanja i obnove osiguranja u prometu

Vlasnik prijevoznog sredstva dužan je osiguranju prije uporabe prijevoznog sredstva u prometu, sklopiti ugovor o osiguranju te ga obnavljati sve dok je prijevozno sredstvo u prometu. Prijevozno sredstvo podliježe obavezi registracije, a prema propisima o registraciji mora imati prometnu dozvolu¹⁶⁰. Tijelo nadležno za registraciju smije izdati i produžiti prometnu dozvolu i produžiti valjanost tek nakon što vlasnik prijevoznog sredstva na čije će se ime prijevozno sredstvo registrirati, mora predočiti dokaz o tome da je sklopio ugovor o osiguranju. Također ako je

¹⁵⁵ Čl. 2. st. 2. ZOOP-u.

¹⁵⁶ Čl.4. st. 2. ZOOP-u.

¹⁵⁷ Ante Perkušić, (2009), *Op cit.* str. 130.

¹⁵⁸ Ante Perkušić, (2009), *Op cit.* str. 131.

¹⁵⁹ Čl. 10. St. 3. ZOO-a.

¹⁶⁰ Čl. 3. Pravilnik o registraciji i označavanju vozila, NN 67/08,48/10, 74/11, 80/13, 153/13, 92/14, 64/15, 108/17.

prijevozno sredstvo sukladno propisima o registraciji evidentirano na korisnika prijevoznog sredstva, isto vrijedi kao i za vlasnika prijevoznog sredstva.¹⁶¹

Zakonom o obaveznim osiguranjima u prometu određeno je i da je osiguranjem vlasnika prijevoznog sredstva od odgovornosti na štetu nanесenu trećim osobama pokrивene i štete koje su prouzročene osobama koje voljom vlasnika sudjeluju u uporabi prijevoznog sredstva. U slučaju prometne nesreće, sve osobne podatke i podatke o osiguranju koja su sudionici prometne nesreće obvezni imati, obvezna su dati svim sudionicima prometne nesreće, koja na osnovi tih osiguranja imaju pravo podnositi odštetne zahtjeve.¹⁶²

5.3. Obvezno osiguranje u prometu od automobilske odgovornosti

Osiguratelj¹⁶³ odnosno osiguranje s kojim je sklopljen ugovor na temelju ugovora o osiguranju i propisa o odgovornosti u obvezi isplatiti naknadu štete koju uporabom vozila vlasnika, odnosno korisnika vozila nanесene trećim osobama zbog smrti, tjelesne ozlijede, narušavanja zdravlja, uništenja ili oštećenja stvari. Izuzetak su štete na stvarima koje je vlasnik vozila primio radi prijevoza.¹⁶⁴

Pored vlasnika vozila osigurane su sve osobe koje voljom vlasnika rade prilikom uporabe vozila, misli se pritom na profesionalne vozače, konduktore i sl.. Trećom osobom smatra se primatelj leasinga koji je ugovaratelj osiguranja i korisnik vozila, a nije odgovoran za prometnu nesreću u kojoj mu je prouzročena šteta vozila istog davatelja leasinga.¹⁶⁵

Osiguranja se mogu podijeliti na dobrovoljna i obvezna. Iako je osiguranje u načelu dobrovoljno, za područje prometa zakonom je propisana i obveznost osiguranja. Zato što je promet općenito opasna djelatnost.¹⁶⁶ obvezna osiguranja u prometu su osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja, osiguranje vlasnika odnosno korisnika vozila od odgovornosti za

¹⁶¹ Čl. 4. ZOOP.

¹⁶² Čl. 4. t. 2. ZOOP.

¹⁶³ Čl. 3. st. 1. t. 17. ZOOP.

¹⁶⁴ Čl. 22. St. 5. ZOOP.

¹⁶⁵ Čl. 22. St. 2. ZOOP.

¹⁶⁶ Slobodan Kaštela, Ladislav Horvat, *Op cit.*, str.131.

štete nanese trećim osobama, odnosno osiguranje od automobilske odgovornosti ¹⁶⁷, odnosno osiguranja od posljedica prometnih nesreća.

Vlasnici motornih vozila u pogonu prema trećima odgovaraju prema pravilima objektivne i solidarne odgovornosti. Trećom osobom kod odgovornosti za štetu izazvane motornim vozilom u pogonu smatra se oštećenik koji nije ujedno vlasnik, ni neovlašteni korisnik motornog vozila niti osoba zadužena u vezi s pogonom motornog vozila.¹⁶⁸

U prometnim nesrećama podrazumijeva se odgovornost za naknadu štete po osnovu krivnje¹⁶⁹.

5.4. Kasko osiguranje (dobrovoljno osiguranje)

Kasko osiguranje¹⁷⁰ je vrsta dobrovoljnog osiguranja, za razliku od obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti s kojim osiguravate odgovornost prema trećim osobama. Razlog osiguravanja vozila od štete nastale prometnom nesrećom jest da se osobu odgovornu za uzrokovanje nastanka prometne nesreće rastereti troškova štete, i samim time kod obveznog osiguranja u prometu, štetu nastalu na vozilu počinitelja podmiruje sam počinitelj.¹⁷¹

Ukoliko je počinitelj ugovorio kasko osiguranje sam ima pravo na podmirenje štete na vlastitom vozilu čak i ako je sam uzrokovao prometnu nesreću. Kasko osiguranja dijelimo na potpuno kasko osiguranje i djelomično kasko osiguranje. Potpuno kasko osiguranje nadoknađuju se štete koje se pojavljuju kao uništenje, oštećenje ili nestanak motornog vozila i njegovih sastavnih dijelova. Svaka od tih šteta može nastati zbog raznih razloga. Osiguranjem su pokrivena štete koje su nastale prometnom nezgodom pod čime se podrazumijeva iznenadni vanjski događaj zbog kojeg djelovanje mehaničke sile nastaju oštećenja na osiguranom predmetu, a taj je događaj nastao neovisno o isključivoj volji osiguranika, ugovaratelja osiguranja ili vozača. Djelomično kasko osiguranje kao što i sam naziv govori odnosi se samo na neke rizike iz potpunog kasko osiguranja.

¹⁶⁷ Čl. 6. ZOOP.

¹⁶⁸ Ante Perkušić (2009) *Op cit.* str. 140.

¹⁶⁹ Krivnja: subjektivan odnos osobe prema vlastitom činu (činjenju ili propuštanju činjenja) i njegovoj posljedici, koji se ocjenjuju kao štetni sa stajališta pravnog poretka. *Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje*. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2013 – 2024. Pristupljeno 20. 1. 2024. <<https://www.enciklopedija.hr/clanak/krivnja>>.

¹⁷⁰ “Kasko osiguranje” (eng. Casco insurance), “osigurava sve vrste motornih priključnih i radnih vozila i njihove sastavne dijelove”, Rječnik osiguranja, str. 170.

¹⁷¹ *Ibid.*

U praksi su poznate dvije podvrste tog događaja, a to su kasko osiguranja pod nazivom “bilo gdje da se vozilo nalazi i kasko osiguranje “samo u mirovanju vozila”.¹⁷²

5.5. Isključenja iz obveznog osiguranja

Iz osigurateljnog pokrića isključeni su odštetni zahtjevi koji po ugovoru ili posebnom obećanju prelaze opseg obaveze koja potječe iz pravnog propisa o odgovornosti za prouzročenu štetu.¹⁷³

Po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti isključuju se odštetni zahtjevi, te nema pravo na naknadu štete ukoliko:

1. Vozač vozila kojim je prouzročena šteta te njegovi srodnici,
2. Vlasnik, suvlasnik odnosno zajednički vlasnik kojem je prouzročena šteta na stvarima,
3. Suputnik koji je dragovoljno ušao u vozilo kojim je uzrokovana šteta, a kojim je upravljao neovlašteni vozač, ako osiguratelj dokaže da je ta okolnost suputniku bila poznata,
4. Suputnik koji je dragovoljno ušao u neregistrirano vozilo bez istaknutih registracijskih oznaka na vozilu ako osiguratelj dokaže da je ta okolnost njemu bila poznata,
5. Oštećena osoba kojoj je šteta nastala na športskim priredbama na kojima je silj postizanja najveće ili najveće prosječne brzine i dr.,
6. Osiguranje od automobilske odgovornosti ne pokriva štetu na stvarima koje je vlasnik vozila kojim je prouzročena šteta preuzeo radi prijevoza.¹⁷⁴

Ovim uvjetima određeno je da se isključuju prava iz osiguranja onih sudionika koji su sudjelovali u vozilu koji je prouzrokovao štetu odnosno onog tko je skrivio prometnu nesreću.

¹⁷² Slobodan Kaštela, Ladislav Horvat, *Op cit.* str. 135.

¹⁷³ Čl. 23. st.1.ZOOP.

¹⁷⁴ Čl. 23. st. 2. ZOOP.

5.6. Naknada štete u slučaju gubitka prava iz osiguranja

Postoje razlozi zbog koji se gubi pravo na naknadu štete iz osiguranja u slučaju prometne nesreće u kojoj je sudionik prometne nesreće oštećenik odnosno nije kriv za uzrokovanje prometne nesreće, a koji se utvrđuju prilikom očevida prometne nesreće. Takvi razlozi isključuju prava osiguranika na naknadu štete, a prava koja su određena ugovorom o osiguranju. Razlozi zbog kojih osigurana osoba gubi prava iz osiguranja su slijedeći:

1. Ako vozač nije koristio vozilo u svrhu kojoj je namijenjeno,
2. Ako vozač nije imao važeću vozačku dozvolu odgovarajuće kategorije,
3. Ako je vozaču oduzeta vozačka dozvola ili je isključen iz prometa ili ako mu je izrečena zaštitna mjera zabrane upravljanja vozilom određene vrste ili kategorije ili mjere prestanka važenja vozačke dozvole odnosno zaštitna mjera zabrane uporabe inozemne vozačke dozvole na teritoriju Republike Hrvatske,
4. Ako je vozač upravljao vozilom pod utjecajem alkohola iznad ugovorene granice, droga te psihoaktivnih lijekova,
5. Ako je vozač štetu prouzročio namjerno,
6. Ako je šteta nastala zbog toga što je vozilo bilo tehnički neispravno, a ta je okolnost vozaču bila poznata,
7. Ako je šteta prouzročena kaznenim dijelom obijesne vožnje u cestovnom prometu za koje je donesena pravomoćna sudska presuda.¹⁷⁵

Navedeni razlozi gubitka prava iz osiguranja nemaju utjecaja na pravo oštećene osobe za naknadu štete ukoliko te oštećene osobe mogu dokazati da nisu krivi za postojanje tih okolnosti ili ako dokaže da štetni događaj nije u uzročnoj svezi s činjenicom da je vozač u trenutku prometne nesreće bio pod utjecajem alkohola.¹⁷⁶

Razlozi gubitka prava iz osiguranja su jedni od najčešćih razloga prijevара osiguravajućih društava odnosno fiksiranja prometnih nesreća gdje počinitelj mijenjajući činjenično stanje samog događaja pokušava izbjeći navedenu obvezu isplate štete osiguravajućem društvu.

¹⁷⁵ Čl. 24. st. 1. ZOOP.

¹⁷⁶ Čl. 24. st. 2. ZOOP.

Osiguranik koji izgubi pravo iz osiguranja pod ovim navedenim točkama, dužan je osiguratelju nadoknaditi isplaćeni iznos najviše do 12 prosječnih neto plaća, dok je iznimno u slučaju da se dokaže da je vozač štetu prouzročio namjerno, dužan na naknadu cjelokupnog iznosu osiguravajućem društvu uz kamate i troškove.¹⁷⁷

5.7. Naknada štete od strane nepoznatog ili neosiguranog vozila

Prilikom događaja prometne nesreće gdje nije bilo moguće utvrditi identitet počinitelja štete, a kojom je šteta učinjena uporabom nepoznatog vozila, oštećena osoba može podnijeti zahtjev Hrvatskom uredu za osiguranja¹⁷⁸, do zakonom određenog iznosa bez obzira na broj oštećenika, a ako se pronađe vozilo čijom je uporabom nanesena šteta te se utvrdi odgovorni osiguratelj, Hrvatski ured za osiguranje ima pravo na naknadu od odgovorne osobe odnosno od odgovornog osiguratelja, to isplaćenog iznosa štete, kamata i troškova.¹⁷⁹

Također u slučaju da šteta nastupi od strane vozila čiji vlasnik nije osigurao vozilo od automobilske odgovornosti, oštećenik može podnijeti zahtjev HUO-a, a koji može isplatu takvih šteta povjeriti svome članu na štetu i teret Garancijskog fonda¹⁸⁰, a koji će zatim od osobe koja je odgovorna za štetu naplatiti iznos štete uz kamate i troškove.¹⁸¹

5.8. Prijava štetnog događaja

Prijava štetnog događaja je obavijest koju je prema ugovoru o osiguranju osiguranik ili korisnik osiguranja iz police dužan dati osiguratelju kada nastupi osigurani slučaj.¹⁸²

Prijava štetnog događaja može se obaviti na više načina bilo to osobno dolaskom u prostorije osiguravajućeg društva gdje oba sudionika pristupe, a koje je i najčešći način prijave, ali može biti i poštom, telefonom, telefaksom ili e-poštom. Djelatnik osiguratelja koji je zaprimio prijavu štete,

¹⁷⁷ Čl. 24. st. 4. ZOOP.

¹⁷⁸ Rječnik Osiguranja (1997) str. 122. *Op. cit.*

¹⁷⁹ Čl. 30. ZOOP.

¹⁸⁰ Garancijski fond osnovan je s ciljem zaštite žrtava prometnih nesreća uzrokovanih neosiguranim ili nepoznatim vozilima, Dostupno na: <https://huo.hr/hr/huo/garancijski-fond>, pristupljeno dana 22. 01. 2024 godine

¹⁸¹ Čl. 29. ZOOP.

¹⁸² “Osigurani slučaj” događaj koji može prouzročiti štetu, a pripada rizicima koje osiguratelj pokriva svojom djelatnošću”, Rječnik o osiguranju, str. 271.

prijavu unosi u knjigu šteta te se otvara štetovni spis s određenim brojem i ugovornom godinom osiguranja. Štetovni se spis kompletira s osiguravateljnom dokumentacijom polica osiguranja i list pokrića te se predaje procjenitelju koji će napraviti izvid štete.¹⁸³

5.8.1. Izvid štete

Nakon što je zaprimljen štetni spis procjenitelj šteta treba napraviti uvid u štetovni spis i isplanirati posao izvida i procjene štete. Prije izvida štete, a po primitku prijave štete procjenitelj treba uraditi sljedeće:

- 1) Povjeriti važenje police,
- 2) Utvrditi je li oštećena stvar osiguranja,
- 3) Utvrditi činjenice,
- 4) Provjeriti uvjete osiguranja,
- 5) Utvrditi ostale bitne elemente,

Izvid štete podrazumijeva dva postupka a to su utvrđivanje uzroka štete i utvrđivanje opsega štete, a procjenitelj o svemu izrađuje izvidni zapisnik.

5.8.2. Provjera i obračun štete

Provjera i obračun štete je sljedeća faza u rješavanju šteta koja stupa na snagu po završetku izvidnog zapisnika potpisanog od ovlaštenih predstavnika osiguranja osiguratelja odnosno procjenitelja. Štete se u imovinskim osiguranjima utvrđuju po principu dovođenja u prvobitno stanje. Takvim principom utvrđuje se iznos novca koji je potreban da se oštećena stvar dovede u stanje prije nastanka štete.

Kod totalne štete to je iznos koji je potreban za nabavu iste stvari, dok je kod djelomičnih šteta to iznos popravka.¹⁸⁴

¹⁸³ Miro Stipić, (2008), *Osiguranje s osnovama reosiguranja*, Tisak: EkoGraf, Sveučilište u Splitu, str. 123.

¹⁸⁴ Miro Stipić, (2008), *Op cit*, str. 127.

5.8.3. Likvidacija štete

U postupku naknade štete pitanje krivnje nije u prvom planu pa tako i definicija prometne nesreće mijenja svoj smisao i sadržaj. Prometna nesreća je prema Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu događaj kod kojeg je šteta nastupila zbog uporabe prijevoznog sredstva, ne ulazeći u pitanja kako i zbog čega.¹⁸⁵

Prouzročenje štete je jedan od glavnih čimbenika prometne nesreće te je izvor nastanka obveza unutar obveznopravnog odnosa. U načelnim odredba ZOO-a dužnost je svake osobe uzdržavati se od postupaka kojim se može drugome prouzročiti šteta, inače je dužan nadoknaditi prouzročenu štetu.¹⁸⁶

Prouzročenje prometne nesreće jest štetna radnja odnosno propust štetnika kojom se oštećeniku nanosi šteta. Šteta je umanjenje nečije imovine, sprječavanje njezina povećanja i povreda prava osobnosti.¹⁸⁷

Likvidacija štete¹⁸⁸ je postupak utvrđivanja štete i isplate odštete odnosno osigurane svote osiguraniku ili korisniku osiguranja nakon nastupanja osiguranog slučaja¹⁸⁹

Postupak likvidacije štete:

1. Prijava nastanka osiguranog slučaja,
2. Utvrđivanje postojanja obveze iz osiguranja,
3. Procjenu štete i visina odštete,
4. Utvrđivanje visine obveze iz osiguranja,
5. Isplatu osigurnine,
6. Subrogacija.¹⁹⁰

¹⁸⁵ *Ibid.*

¹⁸⁶ Ante Perkušić, (2009) *Op cit.*, str. 142.

¹⁸⁷ Čl. 1046. ZOO-a.

¹⁸⁸ Likvidacija štete (eng. Claim settlement), izvršavanje osnovne obveze osiguravatelja iz ugovora o osiguranju ako je nastupio određeni uvjet (rizik ili šteta) Rječnik Osiguranja(1997), str. 207.

¹⁸⁹ Jelena Rafaj (2009), Tržište osiguranja, HANFA, str. 42.

¹⁹⁰ Miro Stipić, (2008), *Op. cit.*, str. 127-129.

5.8.4. Kontrola štete

Sve radnje koje su do sada poduzete u postupku rješavanja štete, od prijave štetnog događaja, izvida, procjene i obračuna štete dovele su do pretposljednje faze a to je kontrola štete. U svakoj od navedenih faza odgovorne osobe potpisale su određenu dokumentaciju za svoj dio poslovnog procesa rješavanja štete, a kontroleri trebaju raditi uposlenici koji poznaju taj radni process. Tek nakon kontroliranja svih poduzetih radnji, šteta se može smatrati likvidiranom od osiguratelja. Njezina visina obostrano se smatra utvrđenom kad iznos iz procesa likvidacije potpišu u pismenoj formi obje strane ugovora o osiguranju.¹⁹¹

5.8.5. Isplata štete

Nakon konačne likvidacije štete i obavljene kontrole slijedi isplata štete. Kao obveza osiguratelja da isplati štetu osobi koja to pravo ostvaruje na temelju ugovora o osiguranju. Isplata odštete provodi se na razne načine u gotovini ili virmanom¹⁹², što je regulirano posebnim propisima. Sama isplata štete podrazumijeva kontrolu ugovora u smislu kontrole potraživanja prema osiguraniku.¹⁹³

¹⁹¹ *Ibid.*

¹⁹² Virman (franc. *virement*), nalog za prijenos novčanih iznosa s jednoga računa odn. stavka na drugi kod bezgotovinskoga plaćanja. Proces uplate smatra se završenim kada institucija kod koje se vodi račun vjerovnika dobije primjerak virmana. *Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje*. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2013 – 2024. Pristupljeno 20. 1. 2024. <<https://www.enciklopedija.hr/clanak/64781>>.

¹⁹³ Stipić, M., (2008) *Op. cit.*, Osiguranje s osnovama reosiguranja, str. 129.

6. PRIJEVARE I ZLOUPORABE OSIGURAVAJUĆIH DRUŠTAVA

U svijetu najčešći slučajevi prijevare osiguravajućih društva su vezani za prijevare osiguranja motorna vozila.¹⁹⁴ Osiguravajuća društva se svakodnevno susreću s pokušajima prijevare, zbog čega društva za osiguranje imaju posebne odjele koji se bave prijevarama šteta, a za otkrivanje prijevare koriste vrlo sofisticirana informatička rješenja koja obrađuju velike količine podataka koristeći napredne tehnologije poput umjetne inteligencije ili analize socijalnih mreža¹⁹⁵. Prijevare osiguranja nisu ništa novo, postoje od kada postoje i osiguravajuća društva, no razvojem tehnologija postale su sve brojnije. Jedinstvenih podataka o prijevarama u osiguranjima nema, ali procjenjuje se da danas svakih 5% isplaćenih šteta u Hrvatskoj otpada na prevare.

To znači da u Hrvatskoj godišnja šteta od prevara u osiguranju iznosi od 35 do 40 milijuna eura, a tu štetu svi osiguranici plaćaju kroz povećanu premiju osiguranja.¹⁹⁶

Prijevare osiguranja su značajan problem i globalno i regionalno, a mogu utjecati na sve vrste osiguranja, kako životno i neživotno, tako i zdravstveno osiguranje. Do njih dolazi uslijed davanja neistini ili nepotpunih podataka ili pak podnošenjem zahtjeva za štetu temeljenog na pogrešnim i neistinitim okolnostima, uključujući i preuveličavanje stvarnog događaja.¹⁹⁷

Davanje procijene štete za Europu je teško zato što se u različitim zemljama koriste različiti pristupi, tako da neka tržišta davaju procjene po otkrivenim i neotkrivenim prijevarama po poslovnim linijama. Procijenjeni trošak prijevare u Europi za 2017. godinu bio je značajan, a taj podatak prikupljen je od strane Insurance Europe¹⁹⁸ i njime je dobivena brojka od 2.5. milijardi eura koliko je otkriveno lažnim potraživanjem samo u 2017. Godini.¹⁹⁹

¹⁹⁴ <https://www.hzjz.hr/aktualnosti/nacionalni-dan-sigurnosti-cestovnog-prometa-4> *supra*. str.1.

¹⁹⁵ Marko Pilić,(2022) Sigurnost sustava umjetne inteligencije u međunarodnom pomorskom prometu, Dostupno na: https://scholar.google.hr/scholar?hl=hr&as_sdt=0%2C5&q=marko+pili%C4%87&oq=Marko+pili%C4%87 , pristupljeno 19. 01. 2024 godine.

¹⁹⁶ Dostupno na internet stranici: <https://huo.hr/hr/prometna-nesreca>, pristupio dana 12. 08. 2023. godine.

¹⁹⁷ Dostupno na: <https://www.svijetosiguranja.eu/prijevare-u-osiguranju-nije-zlocin-bez-posljedica/>, pristupljeno 19. 01. 2024 godine.

¹⁹⁸ <https://www.insuranceeurope.eu/> *Op. cit.*

¹⁹⁹ Dostupno na: <https://www.insuranceeurope.eu/publications/703/insurance-fraud-not-a-victimless-crime/>, pristupljeno dana 10. 01. 2024 godine.

6.1. Hrvatski ured za osiguranja

Osiguravajuća društva²⁰⁰ su glavni oštećenici u namještenim prometnih nesrećama i kao takvi jedni od najčešćih prijavitelja kaznenih dijela prijevare i zlouporabe osiguranja koja se progone po privatnoj tužbi a kaznena dijela protiv imovine²⁰¹. Svako osiguravajuće društvo ima statut i po ZOO-u su uređene odredbe njegovog poslovanja.²⁰² Osiguravajuća društva su pravne osobe koje obavljaju poslove životnog i neživotnog osiguranja koja ima odobrenje Agencije za obavljanje poslova osiguranja (HANFA)²⁰³ i upisana je u sudski registar nadležnog trgovačkog društva. Hrvatski ured za osiguranja je neprofitna pravna osoba koja u pravnom prometu s trećim osobama predstavlja udruženje društava za osiguranje sa sjedištem u RH. Njihovi poslovi su utvrđeni ZOO-u, ZOOP-u, te drugim propisima. Jedan od poslova je i statistički prikaz tržišta osiguranja u RH, broja registriranih motornih vozila, kasko osiguranja cestovnih motornih vozila kao i obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti.²⁰⁴

Hrvatski ured za osiguranja udružuje sva osiguravajuća društva sa sjedištem u RH i koji osim navedenih poslova koji su utvrđenim propisima ZOO-u i ZOOP, također vodi poslove udruženja društava osiguranja. U RH postoje više osiguravajućih društava za osiguranje i reosiguranje. Stoga imamo Adriatic osiguranje d.d. Allianz Hrvatska d.d., Croatia osiguranje d.d. Euroherc osiguranje d.d. Generali osiguranje d.d. Grawe Hrvatska d.d., HOK osiguranje d.d., Triglav osiguranje d.d., Uniqa osiguranje d.d., Wiener osiguranje d.d., i dr.²⁰⁵

Kako sva osiguravajuća društva imaju svoje službe za prevenciju prijevare, gotovo sve osiguravajuće kuće slažu se da su najučestalije metode prijevare osiguravajućih društava upravo

²⁰⁰ Osiguravajuće društvo (engl. Insurance company) obavlja poslove osiguranja, one izdaju financijske ugovore koji njihovim kupcima daju zaštitu u slučaju nastupa osiguranog rizika (smrti, krađe, vatre, nesreća...) Rječnik Osiguranja (1997) str. 309.

²⁰¹ Čl. 245. KZ.

²⁰² Čl. 1. st. 1 ZOO-u.

²⁰³ HANFA- nadzorno tijelo u čiji djelokrug spada nadzor financijskih usluga te pravnih i fizičkih osoba koje te usluge pružaju, Jelena RAFAJ (2009), *Op cit.*, str. 4.

²⁰⁴ Više dostupno na: <https://huo.hr/hr/prometna-nesreca>.

²⁰⁵ Popis osiguravajućih društava, dostupno na: <https://huo.hr/hr/ostale-korisne-informacije/drustva-za-osiguranje-i-reosiguranje>, pristupljeno dana 19. 01. 2024. godine.

namještanje prometnih nesreća, predavanje sumnjive liječničke dijagnoze, visoki iznosi popravaka motornih vozila i dogovorena ili organizirana prijevarena kasko osiguranja.²⁰⁶

6.2. Sprječavanje prijevara u osiguranju

Industrija osiguranja je proaktivna u borbi protiv prijevara i koristi različite načine, kao što su namjenske istražne skupine, suradnja s agencijama za provođenje zakona, uporaba tehnologija, obuka djelatnika za borbu protiv prijevara i najvažnije osiguravajuća društva koriste analitiku podataka, uključujući i posebne baze podataka.²⁰⁷ Stoga diljem Europe djeluje više institucija u sprječavanju prijevara u osiguranju. U Francuskoj naprimjer postoji nacionalno tijelo ALFA koje djeluje od 1989. godine, u Švedskoj osiguravajuća društva imaju posebne istražne jedinice koje su licencirane za otkrivanje prijevara, i koje te otkrivene prijevare prijavljuju policiji. U Velikoj Britaniji postoji Ured za prijevare u osiguranjima odnosno Insurance Fraud Bureau (IFB)²⁰⁸, koji se fokusira na otkrivanje i sprječavanje organiziranih međuindustrijskih prijevara u osiguranju. IFB usko surađuje s policijom što ohrabruje ljude da anonimno prijavljuju sumnjive prijevare preko „cheatline“²⁰⁹ osiguranja. Od njenog osnutka 2006. godine uhićeno je 1250 osoba, što je rezultiralo 640 osuđenih presuda.²¹⁰

U Republici Hrvatskoj problemi prijevare osiguravajućih društava potakli su iste na suradnja na regionalnoj razini a kod otkrivanju prevaranata. Bilo je nužno reagirati s obzirom na to da prijevare u osiguranju često ne poznaju granice, a pogotovo kada su prijevare osiguravajućih društava postajale učestalije u zemljama okruženja, i ponekad uključivale i počinitelja iz više od jedne zemlje, a takve situacije su zahtijevale više vremena za istraživanje i otkrivanje, jer je uglavnom riječ o skupini dobro organiziranih osoba koje imaju iskustva, resurse na raspolaganju i veće mogućnosti djelovanja.²¹¹

²⁰⁶ Vanda Božić, (2017), Kaznenopravni aspekti prijevara i zlorporaba u osiguranju kao oblik neznatnog i organiziranog kriminaliteta, Zbornik Pravnog Fakulteta u Podgorici, broj 40.

²⁰⁷ Više dostupno na: <https://www.svijetosiguranja.eu/prijevara-u-osiguranju-nije-zlocin-bez-posljedica/>.

²⁰⁸ Dostupno više na : <https://www.insurancefraudbureau.org/>, pristupljeno dana 23. 01. 2024. godine.

²⁰⁹ „Cheatline“ (hrv.) Varalica, Linija za prijavu prijevara osiguranja. Više dostupno na: <https://www.insurancefraudbureau.org/cheatline>. Pristupljeno dana 23. 01. 2024. godine.

²¹⁰ *Ibid.*

²¹¹ Više dostupno na: <http://svijetosiguranja.eu/prevaranti-mijenjaju-modus-operandi/>.

U Zagrebu 12. travnja 2011. godine stoga održan Međunarodni okrugli stol pod nazivom Sprječavanje prijevara u osiguranju u kojem su prisustvovali predstavnici osiguravajućih društava Hrvatske, Bosne i Hercegovine, Crne Gore, Makedonije, Slovenije, Srbije i Mađarske. Predstavnici osiguravajućih kuća su izlagali svoja iskustva o prijevarama u osiguranjima te iznijeli potrebu za rješavanju tog problema. S obzirom na pokušaji prijevara često izađu iz granica samo jedne države bilo je potrebno unaprijediti međusobnu suradnju kako bi se razmijenila iskustva i načini sprječavanja prijevara u državama koje su sudjelovale. Potpisnice ovog protokola su se obvezale na suradnju i razmjenu informacija koje poduzimaju s ciljem sprječavanja prijevara u osiguranju. Također veliki je napredak u suzbijanju pokušaja prijevara u Hrvatskoj učinjen u razvoju Sustava informatičke podrške procesu otkrivanja prijevara u Hrvatskoj. Hrvatski ured za osiguranja razvio je bazu podataka, a razmjenu informacija s Ministarstvom unutarnjih poslova RH stvorile su se pretpostavke za lakše otkrivanje pokušaja prijevara u osiguranju.²¹²

HUO upozorava da problem prevara u osiguranju nije problem samo pojedinog društva i države već često ima međunarodni karakter. Potrebna je transparentna i brza razmjena informacija između tijela država u regiji (policije, udruženja osiguratelja i dr). Jedino tako je moguće na neki način prevenirati ili otkriti pa procesuirati počinitelje prevarnih radnji na štetu osiguratelja. Osim toga u otkrivanju prevara u osiguranju nužna je povezanost i bolja suradnja industrije osiguranja s policijom, državnim odvjetništvom i drugim tijelima pravosuđa i države kako bi se u punoj mjeri podržali naponi policije u detektiranju pokušaja prevara u osiguranju, ali i osigurala brza i nesmetana primjena odgovarajućih zakona odnosno kažnjavanje počinitelja tih djela i oduzimanje protupravno stečene imovine.²¹³

Nisu osiguravajuća društva zastala pri tome, već je u svibnju 2015. godine Generalna skupština Savjeta ureda ili Council od Bureaux²¹⁴, a kojeg čini 47 nacionalnih ureda osiguravajućih društva koji su u sistemu zelene karte²¹⁵ prilikom okupljanja usvojila takozvanu tablicu indikatora za lakše otkrivanje pokušaja prijevara u osiguranju. Riječ je o ukupno 27 indikatora o kojima osiguravatelji

²¹² *Ibid.*

²¹³ <https://huo.hr/hr/ostale-korisne-informacije/prijevaru-u-osiguranju..> pristupljeno dana 21. 08. 2023 godine.

²¹⁴ Council of Bureaux skraćeno COB: je međunarodna organizacija za osiguranja u prometu. Dostupno više na: <https://www.cobx.org/>, pristupljeno 21.01.2024. godine.

²¹⁵ Sistem zelenog kartona ima sastoji se od 50 zemalja članica Europe, Sjeverne Afrike i Bliskog istoka, a koji postoji od 1949 godine po dokumentu Preporuka br. 5., od United Nation Economic Commission for Europe i služi kao zaštita sudionicima prometnih nesreća sa stranim vozilima. Dostupno na: <https://www.cobx.org/article/4130/green-card-system-final#content-3014> pristupljeno 21. 01. 2024 godine.

trebaju voditi računa pri procjeni, a da otkriju krije li se iz zahtjeva o naknadi štete i pokušaj prijevare osiguranja. Princip tablice indikatora jest da svaki indikator ima određen broj bodova i što je veći broj tih bodova veća je mogućnost pokušaja prijevare.

6.2.1. Sektor za suzbijanje prijevara naknade štete Croatia osiguranje d.d.

Osiguravajuća društva kao podnositelji kaznenih prijevara i oštećenici prilikom namještenih prometnih nesreća, imaju ustroj djelovanja određena statutom.

Croatia osiguranje d.o.o. ustrojena je sukladno definiranim funkcijama u Društvu, pa je tako organizacijska struktura podijeljena po sljedećim funkcijama:

1. Funkcija podrške, razvoja poslovanja i upravljanja imovinom,
2. Financije,
3. Osigurateljne operacije,
4. Prodaja.²¹⁶

Kod Osigurateljnih operacija jedna od komponenata jest sektor za naknadu šteta, a koji u sebi ima formiran i sektor za suzbijanje prijevara naknada šteta.

Prilikom obrade odštetnog zahtjeva gdje se sumnja u prijevaru osiguravajuća društva, djelatnici sektora za suzbijanje prijevara vodu se osiguravateljevom ili sudskom praksom kako se radi o kaznenom dijelu za koje se progoni na zahtjev oštećenika, te imaju određene korake, a to su :

1. Prikupljanje svih relevantnih informacija ili dokumentacije koja je ključna za provođenje prometno tehničkog vještačenja:
 - a. Policijski zapisnik,
 - b. Situacijski plan,
 - c. Fotoelaborat s očevida,
 - d. Izjave sudionika u formi obrasca „Prijave štete“ ili „Izjave osiguranika“.²¹⁷
2. Provođenje mjera s ciljem osiguranja dokaza:

²¹⁶ Croatia osiguranje d.d. Sektor za upravljanje naknadama šteta, Služba za prevenciju zlouporaba i unaprjeđenje procesa obrade šteta, praksa rada po pravilniku i statutu Croatia osiguranja d.o.o. dostupno na: https://kompanija.crosig.hr/media/uploads/izvje%C5%A1%C4%87e_o_strukturi_grupe_croatia_osiguranje_d.d._na_dan_31.12.2022_final.pdf, pristupljeno dana 19. 12. 2023. godine.

²¹⁷Croatia osiguranje d.d. *Op cit.*

- a. Pregled mjesta nesreće,
 - b. Fiksiranje materijalnih tragova zaostalih nakon nesreće,
 - c. Provođenje dijagnostičkih pregleda vozila s ciljem izuzimanja podataka o vremenu nastanka nezgode,
 - d. Čitanje podataka iz EDR modula vozila ²¹⁸(podaci o samom događaju koji je zabilježen u sustavu),
3. Provođenje prometno tehničkog vještačenja s ciljem utvrđivanja uzročno posljedične veze između prijavljenih oštećenja i opisan nastanka te stvarne/moguće dinamike nastanka nezgode,
 4. Pokretanje kaznenog postupka pred nadležnim tijelima.²¹⁹

Nadalje svako osiguravajuće društvo ima svoju praksu prilikom pokretanja kaznenog postupka, a razlozi nepokretanja kaznenog progona nekad znaju biti zbog:

1. Troškova,
2. Sporosti sudskog postupka,
3. Olakotne okolnosti počinitelja.

Zbog određenih napora Hrvatskog ureda za osiguranje i osiguravajućih društava smanjenje pokušaja prijevara osiguranja u periodu od 2011. do 2022. godine došlo je i zbog bolje razmjene podataka među osigurateljima, stvaranje baze međunarodnih šteta i internacionalna razmjena podataka među osigurateljima, postojanje mogućnosti čitanja podataka iz EDR²²⁰ uređaja (Event data recorder- tzv. crna kutija), povećana osviještenost policijskih službenika kod vršenja očevida i zbog stvorenih kontrolnih mehanizama osiguratelja.²²¹

Također dana je opservacija da osobe koje se bave namještanjem nezgoda u posljednje vrijeme izbjegavaju vršenje policijskih očevida te se pozivaju na odredbe ZSPC-a te tako otežavaju dokazivanje djela. Isto tako su trendovi internacionalnih prijevara gdje se nezgode događaju u drugim državama čime se otežava detekcija takvih šteta i pravovremena reakcija osiguratelja.²²²

²¹⁸ EDR Event Data Recorder je uređaj ugrađen u osobna cestovna vozila sa svrhom prikupljanja tehničkih podataka o vozilu, EDR Security and Protection for the Enterprise pristupljeno 08. 12. 2023. godine.

²¹⁹ Croatia osiguranje d.d. *Op cit.*

²²⁰ *Ibid.*

²²¹ Croatia osiguranje d.d. Statut, *Op. Cit.*

²²² *Ibid.*

Za primjer aktualnih oblika prijevvara trenutno najčešći su :

1. Kod kasko šteta prijava oštećenja koja su postojala u trenutku sklapanja police osiguranja,
2. Uvoz oštećenih vozila u RH i pokušaj naplate prethodnih oštećenja po kasko polici ili polici obaveznog autoosiguranja,
3. Manipulacija dijelovima, odnosno ugradnja nepripadajućih oštećenih dijelova s ciljem naplate štete (farovi ili sklopovi veće vrijednosti),
4. Štete bez kontakta (lažne izjave o sudjelovanju u nezgodi bez materijalnih kontaktnih tragova na vozilima),
5. Rušenje parkiranih motocikala s ciljem naplate oštećenja nastalih padom istih za vrijeme vožnje.²²³

Ostala osiguravajuća društva također imaju sektore za sprječavanje prijevvara u osiguranju, tako kod Triglav osiguranja d.d. postavljena politika obrane od prijevvara u tri stupa: sprječavanje, otkrivanje i istraživanje prijevvara. Za obavljanje tih zadataka zadužena je Služba za sprječavanje, otkrivanje i istraživanje prijevvara skraćeno (SPORP).²²⁴

²²³ Croatia osiguranje d.d. Statut, *Op. cit.*

²²⁴ Dostupno na: <https://www.triglav.hr/o-nama/suzbijanje-prijevara>, pristupljeno dana 21. 01. 2024 godine.

7.REZULTATI

Hrvatski ured za osiguranja godišnje objavljuje publikaciju “Motorna vozila i osiguranje”²²⁵, kojom obuhvaća širi segment i daje pregled svih relevantnih pokazatelja koji imaju utjecaj na osiguranje motornih vozila. Podatci su prikupljeni od Ministarstva unutarnjih poslova, Centra za vozila Hrvatske i Državnog zavoda za statistiku, a prikazuju broj registriranih vozila u Republici Hrvatskoj, broj prometnih nesreća, broj prijavljenih šteta kako kod kasko osiguranja tako i kod obveznog osiguranja motornih vozila, te prikazuju broj isplaćenih i otklonjenih zahtjeva šteta od svih osiguravajućih društava.²²⁶

Tablica 1. Usporedba broja vozača registriranih motornih vozila s brojem prometnih nesreća na području Republike Hrvatske u periodu od 2011. godine do 2022. godine.

| Godina | Stanovništvo | Vozači | Reg. vozila | Prom. Nesreće |
|--------------|--------------|-----------|-------------|---------------|
| 2011. | 4.275.984 | 2.250.877 | 1.969.405 | 42.443 |
| 2012. | 4.262.140 | 2.267.892 | 1.863.741 | 37.065 |
| 2013. | 4.246.809 | 2.287.341 | 1.869.370 | 34.021 |
| 2014. | 4.224.316 | 2.301.463 | 1.899.538 | 31.432 |
| 2015. | 4.190.669 | 2.310.515 | 1.929.726 | 32.571 |
| 2016. | 4.154.213 | 2.325.157 | 1.996.056 | 32.757 |
| 2017. | 4.105.493 | 2.337.087 | 2.056.127 | 34.368 |
| 2018. | 4.076.246 | 2.348.797 | 2.148.062 | 33.440 |
| 2019. | 4.058.165 | 2.369.618 | 2.226.975 | 31.397 |
| 2020. | 4.036.355 | 2.367.165 | 2.261.274 | 26.097 |
| 2021. | 3.888.529 | 2.376.766 | 2.331.034 | 31.453 |
| 2022. | 3.871.833 | 2.283.673 | 2.398.667 | 32.561 |

Izvor: izrada autora prema podacima publikacije HOU 'Motorna vozila i osiguranja 2022.

²²⁵ Dostupno na: https://huo.hr/upload_data/site_files/2_huo-izvjesce-ao20191.pdf pristupljeno dana 12. 08. 2023. godine.

²²⁶ *Ibid.*

Primjenom tih statističkih podataka možemo vidjeti trend pada ili porasta broja prometnih nesreća, prijavljenih šteta i povećanja kasko osiguranja i pri tome dati zaključak da li u period od 2011. godine do 2022. godine postoji indikator promjene s obzirom na udruženje osiguravajućih društava. Također u evidenciji HUU-a razvidan je i podatak otklonjenih šteta na ukupan broj prijavljenih šteta, što ukazuje da je tijekom prijave štete utvrđen nedostatak i nepravilnosti, te u rijetkim slučajevima budu prijavljeni policiji u slučaju osnove sumnje na postojanje elemenata pokušaja kaznenog dijela prevare (podatci se odnose na sve osiguravajuće kuće koje nude osiguranje motornih vozila).²²⁷

Tablica 2. Godišnja usporedba broja prijavljenih i otklonjenih šteta kod Kasko osiguranja u period 2011. godine od 2022. godine.

| Godina | Kasko osiguranja | Prijavljene štete | Isplaćene štete | Otklonjene štete | PN |
|---------------|-------------------------|--------------------------|------------------------|-------------------------|-----------|
| 2011. | 301.810 | 123.090 | 88.565 | 8.987 | 42.443 |
| 2012. | 284.846 | 110.540 | 80.105 | 7.678 | 37.065 |
| 2013. | 276.669 | 109.467 | 79.567 | 9.010 | 34.012 |
| 2014. | 275.900 | 108.539 | 92.931 | 9.302 | 31.432 |
| 2015. | 283.312 | 111.258 | 97.784 | 9.100 | 32.571 |
| 2016. | 303.046 | 111.755 | 94.422 | 11.269 | 32.757 |
| 2017. | 322.125 | 113.583 | 97.407 | 12.825 | 34.368 |
| 2018. | 363.729 | 124.114 | 103.562 | 16.893 | 33.440 |
| 2019. | 395.306 | 129.829 | 111.430 | 18.545 | 31.397 |
| 2020. | 395.440 | 121.712 | 105.649 | 18.545 | 26.097 |
| 2021. | 422.025 | 120.328 | 102.493 | 18.154 | 31.453 |
| 2022. | 453.411 | 127.082 | 107.285 | 17.358 | 32.561 |

Izvor: izrada autora prema podatcima publikacije HOU 'Motorna vozila i osiguranja 2022.

²²⁷ https://huo.hr/upload_data/site_files/huo-izvjesce-ao2014.pdf. *supra*.

Tablica 3. Godišnja usporedba broja prijavljenih i otklonjenih šteta kod obveznog osiguranja u prometu za period 2011. godine od 2022. godine.

| Godina | Obvezno osiguranje | Prijavljene štete | Isplaćene štete | Otklonjeno |
|--------------|--------------------|-------------------|-----------------|------------|
| 2011. | 1.926.644 | 95.996 | 88.565 | 12.320 |
| 2012. | 1.928.194 | 89.209 | 80.205 | 10.783 |
| 2013. | 1.939.393 | 84.671 | 77.546 | 9.725 |
| 2014. | 1.969.983 | 84.731 | 73.520 | 9.223 |
| 2015. | 2.023.121 | 87.073 | 77.570 | 8.210 |
| 2016. | 2.090.121 | 88.719 | 82.846 | 7.972 |
| 2017. | 2.105.156 | 95.578 | 89.120 | 9.609 |
| 2018. | 2.219.108 | 101.793 | 87.841 | 9.424 |
| 2019. | 2.291.380 | 105.836 | 96.158 | 11.358 |
| 2020. | 2.403.103 | 94.370 | 88.630 | 11.538 |
| 2021. | 2.596.567 | 122.889 | 98.798 | 15.548 |
| 2022. | 2.707.285 | 135.721 | 110.372 | 19.315 |

Izvor: izrada autora prema podacima publikacije HOU 'Motorna vozila i osiguranja 2022.

Analizom podataka iz Tablica 1., vidljivo je smanjenje broja stanovništva RH u period od 2011. godine do 2022. godine za ukupno 404.151 ljudi, dok je u istom periodu broj motornih vozila porastao je za 429.259. U istom periodu broj prijavljenih prometnih nesreća zabilježen je u padu s maksimalnih 42.443 do 26.097. Iz Tablice 2., vidljiv je podatak da je broj kasko osiguranja u povećanju s obzirom na to da je 2011. godine kasko osiguranih vozila bilo 301.810 a 2022. godine taj broj je narastao na 454.411. Dok je broj obveznog osiguranja s 1.926.644 2011 godine narastao 2.707.285 što je za 780.641 više. Analizom ovih podataka kako kod obaveznog osiguranja tako i kod kasko osiguranja vidljiv je i godišnji broj otklonjenih šteta kod oba osiguranja. Otklon štete dolazi kada osiguravajuća kuća ne isplaćuje prijavljenu štetu a na temelju više razloga. U poglavlju gubitak prava na naknadu štete obrazloženo je koji su to razlozi kojima se gubi pravo iz osiguranja, a osim tih navedenih razloga kao što su vožnja pod utjecajem alkohola, vožnja prije stjecanja prava na upravljanje i drugih, osiguravajuće društvo ako ocijeni da se radi o sumnjivoj ili namještenoj prometnoj nesreći otklonit će prijavljenu naknadu štete. HOU-a ne vodi evidenciju o razlozima otklona prijavljene štete, stoga ovom analizom pokušat će se primjenom usporedbe broja otklonjenih šteta prikazati kakav takav indikator broja sumnje u namještanje prometnih nesreća. Također će se prikazati razlike između prijavljenih prometnih nesreća i prijavljenih šteta koji su

pokazatelj trenda rasta ili pada prijavljivanja prometnih nesreća osiguravajućim društvima, odnosno razlike u broja prometnih nesreća koji su prijavljeni policiji.

Cilj je ovom analizom prikazati koji je to zajednički veznik razlike između broja prometnih nesreća naspram prijavljenih šteta kako kod kasko osiguranja tako i kod obaveznog osiguranja, te utvrditi da li postoji povećanje ili pad broja otklona tih prijavljenih šteta kao uzrok poduzetih mjera osiguravajućih društava.

Godine 2011. zabilježeno je ukupno 95.996 prijavljenih šteta kod obaveznog osiguranja, a 123.090 kod kasko osiguranja, odnosno u obaveznog osiguranja u prometu motornih vozila otklonjeno je 12.320 šteta, a kod kasko osiguranja 8,987 šteta je otklonjeno odnosno iste nisu isplaćene što je u postotku prijavljenih šteta naspram otklonjenih između obaveznog osiguranja u iznosu od 12.8% i kasko osiguranja 7.3%. To nam ukazuje da je u 2011. godine u prosijeku veći postotak šteta otklonjeno kod obaveznog osiguranja u prometu. Iste godine zabilježeno je 42.443 prometne nesreće u podacima MUP-a, odnosno razlika broja prometnih nesreća naspram prijavljenih šteta kod kasko osiguranja iznosi 34.4%, a kod obaveznog osiguranja 44,2%, što ukazuje da je prijavljenih šteta naspram broja evidentiranih prometnih nesreća kod obaveznog osiguranja veći a za 9.8%.

U 2012. godini zabilježeno je 110.540 prijavljenih šteta kod kasko osiguranja, od kojih je 7.678 otklonjeno, a od 89.209 šteta kod obaveznog osiguranja, od kojih ih je 10.783 otklonjeno. Razlike između otklonjenih i ukupno prijavljenih šteta kod kasko osiguranja iznosi 6.9%, a kod obaveznog osiguranja iznosi 12%, što ukazuje na pad otklonjenih šteta naspram 2011. Godine za -0.4% kod kasko osiguranja i -0.8% kod obaveznog osiguranja. Iste godine zabilježen je broj od 37.065 prometnih nesreća, odnosno razlika broja prometnih nesreća naspram prijavljenih šteta iznosi 41% kod obaveznog osiguranja, a 33.5% kod kasko osiguranja. Što ukazuje na pad s obzirom na 2011 godinu u razlici prijavljenih šteta kasko osiguranja naspram obaveznog, a koja iznosi 6.5% naspram 9.8% iz 2011. godine, odnosno pad od -3.3%.

Kod pregleda podataka iz 2013. godine zabilježeno je 84.671 prijavljenih šteta obaveznog osiguranja od kojih je 9.725 otklonjeno odnosno 11.5%, a od ukupnog broja prijavljenih šteta, a kod kasko osiguranja od 109.467 otklonjeno je njih 9.010, odnosno 8.3%. U istoj godini zabilježeno je 34.012 prometnih nesreća, odnosno razlika je 40.1 % prometnih nesreća naspram prijavljenih šteta kod obaveznog osiguranja i 31.1% napram kasko osiguranja. S obzirom na

prethodnu godinu razlika broja prijavljenih nesreća prijavljenih šteta kod kasko osiguranja jest - 2.4%, a kod obveznog osiguranja je manja za -1.1%. Kod otklona šteta kasko osiguranja iz prethodne godine došlo je do povećanja od +1.4%, a smanjenja kod obveznog osiguranja 0.5%.

Broj prometnih nesreća 2014. godine iznosio je 31.432 odnosno s obzirom na 2011 godinu gdje je zabilježeno 42.443 prometne nesreće došlo je do smanjenje broja prijavljenih nesreća za 25.9% odnosno ukupno 11.011 manje. Broj prijavljenih šteta kod kasko osiguranja te godine iznosio je 108.539 odnosno 14.551 manje nego 2011. godine, što od ukupnog broja prijavljenih šteta kod kasko osiguranja svega 28.9% šteta je prijavljeno policiji. Kod obveznog osiguranja broj prijavljenih šteta iznosio je 84.731, odnosno razlika naspram prijavljenih je 37%. Broj otklona kod kasko osiguranja iznosio je 9.302 odnosno 8.5% ukupno prijavljenih šteta, a kod obveznog osiguranja 9.223 odnosno 10.9%. Što ukazuje da je između 2013. i 2014. godine razlika prijavljenih šteta obveznog osiguranja i broja prometnih nesreća povećana za +6.1%, a kod kasko osiguranja smanjena za -11.2%, dok je razlika otklona i broja ukupno prijavljenih šteta kod kasko osiguranja povećana za +0.2%, a kod obveznog osiguranja smanjena za -0.6%. Ovim podatkom vidljivo je da je došlo do smanjenja razlike broja prijavljenih nesreća naspram prijavljenih šteta kod kasko osiguranja a povećanja kod obveznog, dok je iste godine došlo do povećanje otklona kod kasko osiguranja a smanjenja kod obveznog osiguranja.

Godine 2015. ukupno je evidentirano 32.571 prometna nesreća odnosno naspram prijavljenih šteta kasko osiguranja kojih je 111.258, razlika je 29.2%. Kod obveznog osiguranja prijavljeno je 87.073 šteta odnosno razlika naspram prometnih nesreća je 37.4%. Ukupno otklonjenih šteta kod kasko osiguranja iznosio je 9.100 što je 8.1%, od ukupnog broja prijavljenih šteta, a kod obveznog osiguranja bilo je 8.210 odnosno 9.4%. Ovom godinom dolazi do povratka povećanja postotka razlika broja prometnih nesreća naspram prijavljenih šteta. Kod kasko osiguranja povećanje je od 0.3%, a kod obaveznog za 0.4%. Evidentirana je i razlika smanjenja postotka otklona šteta, odnosno kod obveznog osiguranja za -1.5%, a kod kasko za -0.4%.

Iduće godine, a 2016. prijavljeno je 111.755 šteta kod kasko osiguranja od kojih je 11.269 otklonjeno odnosno 10.1%, dok je kod obveznog osiguranja prijavljeno ukupno 88.716 šteta od kojih je otklonjeno 7.972, odnosno 8.9%. Broj evidentiranih prometnih nesreća iznosio je 32.757, što je razlika kod prijavljenih šteta kod kasko osiguranja od 29.3%, a 36.9% kod obveznog. Ove godine vidljivo je povećanje otklonjenih šteta kod kasko osiguranja naspram prethodne godine

odnosno povećanje postotka za +2%, dok je kod obveznog osiguranja taj postotak smanjen za -0.5%, iako je razlika prometnih nesreća naspram prijavljenih šteta kasko osiguranja povećana za +0.1%, a kod obveznog osiguranja je smanjena za 0.5%.

Godine 2017. broj prijavljenih šteta kod kasko osiguranja iznosio je 113.583, od kojih je 12.825 otklonjeno što je 11.3%, a kod obveznog osiguranja prijavljeno je 95.578 šteta od kojih su 9.609 otklonjene odnosno 10%. Broj prometnih nesreća ove godine iznosio je 34.368, odnosno razlika naspram kasko osiguranja iznosi 30.8%, a 35.9% naspram obveznog osiguranja. Ove godine došlo je do ponovljenog povećanja razlike prijavljenih šteta i prometnih nesreća naspram prethodne godine u iznosu od +1.6% kod kasko osiguranja i +2.5% kod obveznog. Po pitanju otklonjenih šteta također je došlo do povećanja kako kod obveznog osiguranja u iznosu od +1.1%, te +1.2% kod kasko osiguranja, kao i kod razlike broja prijavljenih nesreća s brojem prijavljenih šteta kako kod kasko osiguranja za +1.5%. Jedino je kod razlike između prijavljenih nesreća naspram prijavljenih šteta obveznog osiguranja evidentiran pad od +1%.

Godine 2018. broj prijavljenih šteta kod kasko osiguranja iznosio je 124.114 od kojih je 16.893 otklonjeno odnosno 13.6%, a kod obveznog osiguranja prijavljeno je 101.783 štete od kojih je otklonjeno 9.424, odnosno 9.2% ukupno prijavljenih šteta. Ove godine došlo je do povećanja ukupnog broja šteta s obzirom na prethodnu godinu u iznosu od 10.531 kod kasko osiguranja i 6.215 kod obveznog osiguranja, iako je broj prijavljenih prometnih nesreća iznosio 33.440, odnosno 928 manje nego prošle godine. Što je u postocima razlike broja prijavljenih nesreća i šteta kod kasko osiguranja, 26.9%, a kod obveznog 32.8%. Samim time razlika na prošlu godinu po pitanju otklonjenih šteta kod kasko osiguranja iznosi u povećanju od +2.3%, dok je kod obveznog osiguranja smanjen broj otklona za -0.8%.

Iduće 2019. godine broj prijavljenih šteta kod kasko osiguranih vozila iznosio 129.829, što je ujedno i najveći broj u ovom period, iako je za istu godinu prijavljeno među najmanje prometnih nesreća u iznosu od 31.397, što je razlika od 24.2%. Dok je kod obveznog osiguranja broj prijavljenih šteta iznosio 105.839, odnosno razlika 29.6%. Broj otklonjenih šteta kod kasko osiguranja iznosio je 18.545, što je isto tako najveći broj u ovom periodu, a iznosi 14.3%, ujedno i najveći postotak ovog perioda. Dok je broj kod otklonjenih šteta obveznog osiguranja iznosio 11.358, što predstavlja 10.7% ukupno prijavljenih šteta. Ove godine došlo je do povećanja postotka otklonjenih šteta kod kasko osiguranja za +0.7, a kod obveznog za +1.5%. Nastavljen je trend

smanjenja razlike između broja prijavljenih nesreća i broja prijavljenih šteta, tako je kod kasko osiguranja taj broj pao za -2.7%, dok je kod obveznog osiguranja pao za čak -3.2% s obzirom na prethodnu godinu.

Do smanjenja broja prijavljenih šteta došlo je 2020. godine, gdje je kod kasko osiguranja zabilježeno 121.712, od kojih je 18.545 otklonjeno što je 15.2%, a kod obveznog osiguranja taj broj je 94.379, od kojih je 15.548, što je ujedno do sada najveći broj otklonjenih šteta, a iznosi 16.5%. Ukupan broj prijavljenih prometnih nesreća ove godine iznosio je 26.097, što je najmanji broj u ovom period i s obzirom na prethodnu godinu je smanjenje od 5.300 prometnih nesreća. S obzirom na razliku između prijavljenih šteta kod kasko osiguranja taj postotak je 21.4%, a kod obveznog osiguranja 27.6%. Ove godine vidimo nastavljeni pad postotka prijavljenih prometnih nesreća naspram prijavljenih šteta, kod kasko osiguranja za -2.8%, a kod obveznog za -2.0%, koji nam ukazuje da je sve veći broj šteta koje bivaju prijavljene osiguravajućim društvima, a sve manje postupanjem policije. Ujedno u prethodnom periodu došlo je do povećanja postotka otklona štete, gdje kod kasko osiguranja došlo do povećanja naspram prošle godine za +5.8%, a kod obveznog osiguranja za +0.9%.

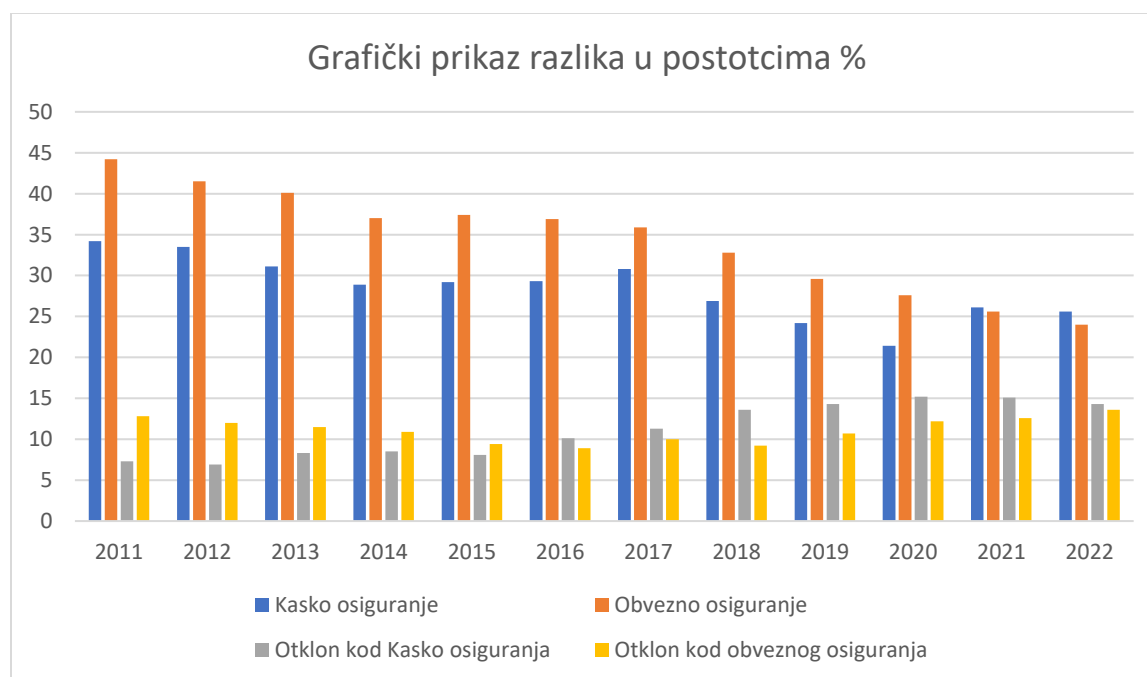
Evidencijom 2021. godine broj prijavljenih šteta kod kasko osiguranja iznosio je 120.328, od kojih je 18.154 otklonjeno odnosno 15.1% ukupnog broja, a kod obveznog osiguranja ukupan broj prijavljenih šteta bio je 122.889, od kojih je 15.548 otklonjeno, odnosno 12.6%. Iako je kod obveznih osiguranja došlo do povećanja broja prijavljenih šteta u iznosu od 28.519 s obzirom na prethodnu godinu, zbog velikog broja otklonjenih šteta razlika između prijavljenih i otklonjenih manja je s obzirom na prethodnu za -2.6%. Tako i kod kasko osiguranja je također došlo do smanjenja postotka nakon uzastopnog rasta i s obzirom na prethodnu godinu iznosi -1.4%. Broj prijavljenih prometnih nesreća iznosio je 2021. godine 31.453, što je za 5.356 više nego 2020. godine, i s obzirom na broj prijavljenih šteta kod kasko osiguranja razlika iznosi 26.1%, i 25.6% kod obveznog osiguranja. Ove godine je po prvi put vezano za ovaj period došlo do većeg broja prijavljenih šteta kod obveznog osiguranja.

Dok se taj trend nastavio i u 2022. godini gdje je u evidencijama MUP-a prijavljeno 32.561 prometna nesreća, a po HOU kod svih osiguravajućih društava zabilježeno je 135.721 prijavljenih šteta kod obaveznog osiguranja u prometu (24%), što je ujedno i najveći broj ovog perioda, te je od ukupnog broja čak 19,315 šteta otklonjeno, što je postotak od 14.3%, a kod kasko osiguranja

broj prijavljenih šteta iznosio je 127.082 (25.6%), od kojih je 17.358 šteta otklonjeno, što ukazuje da je 2022. godine u postotku prijavljenih šteta naspram otklonjenih između obaveznog iznosio 13.6%.

Uzevši u obzir 2011. godinu gdje je postotak otklonjenih šteta bio 7.5%, broj otklonjenih šteta kod kasko osiguranja u ovom periodu povećao se na 13.6%, odnosno veći za 40 %, dok je kod obaveznog osiguranja 2011. godine taj iznos bio 12.8% a povećao se na 14.3% odnosno povećao se samo za +1.5%.

Grafikon 1., Postotak prometnih nesreća naspram prijavljenih šteta osiguravajućim društvima i postotak otklonjenih zahtjeva kod kasko i obaveznog osiguranja u periodu od 2011. do 2022. godine.



Izvor: izradio autor na temelju podataka HUU-a.

Grafičkim prikazom gore navedenih podataka lakše je uočiti da je u period od 2011. godine do 2022 godine postotak razlike evidentiranih prometnih nesreća i broja prijavljenih šteta kako kod kasko tako i kod obaveznog osiguranja u opadanju. Razlog tome je što broj prometnih nesreća ostaje relativno isti dok se povećava broj prijavljenih šteta, što znači da iz godine u godinu više sudionika prometne nesreće bira odlazak u osiguravajuća društva i ispunjavanje Europskog izvješća nego prijavu prometne nesreće policiji. Također kao što je broj prijavljenih šteta kod osiguravajućih

društava u porastu u porastu je i broj otklona prijavljene štete. Zanimljivost ovog grafičkog prikaza jest uočavanje perioda kada je veći postotak otklona prisutniji kod obveznog osiguranja, a kad kod kasko osiguranja, odnosno isti je periodičan. U periodu od 2011. do 2015. godine bio je veći postotak otklona štete kod obveznog osiguranja, a u periodu od 2016. do 2022. godine prikazan je veći postotak otklona štete kod kasko osiguranja. Jedan od razloga može biti i povećanje prometnih nesreća u kojem je sudionik prometne nesreće bio pod utjecajem alkohola, što ćemo u sljedećoj analizi podataka vidjeti da nije razlog.

Tablica 4. Godišnja usporedba otklonjenih šteta kasko i obveznog osiguranja s brojem prometnih nesreća u kojima su počinitelji bili pod utjecajem alkohola ili bez vozačkog ispita u period od 2011. godine od 2022. godine.

| Godina | utjecaj alkohola | bez vozačke dozvole | UKUPNO | Ukupno otklonjene štete | Postotak % |
|---------------|-------------------------|----------------------------|---------------|--------------------------------|-------------------|
| 2011. | 2.301 | 800 | 3.101 | 21.307 | 14.6% |
| 2012. | 2.136 | 559 | 2.695 | 18.461 | 14.5% |
| 2013. | 1.765 | 492 | 2.257 | 18.735 | 12% |
| 2014. | 1.639 | 550 | 2.189 | 18.525 | 11.8% |
| 2015. | 1.752 | 513 | 2.265 | 17.310 | 13.1% |
| 2016. | 1.646 | 544 | 2.190 | 19.241 | 11.4% |
| 2017. | 1.709 | 650 | 2.359 | 22.434 | 10.5% |
| 2018. | 1.556 | 527 | 2.083 | 26.317 | 7.9% |
| 2019. | 1.536 | 379 | 1.915 | 29.903 | 6.4% |
| 2020. | 1.427 | 237 | 1.664 | 30.083 | 5.5% |
| 2021. | 1.389 | 283 | 1.672 | 34.302 | 4.8% |
| 2022. | 1.657 | 358 | 2.015 | 36.673 | 5.4% |

Izvor: izradio autor po dostupnim podacima Statističkog MUP-a o sigurnosti prometa.

Ovim tabličnim prikazom prikazan je postotak broja prometnih nesreća u kojoj su vozači počinitelji bili pod utjecajem alkohola ili su upravljali vozilom bez vozačke dozvole. Ti podatci prikupljeni su od ukupnog broja prometnih nesreća evidentiranih od strane MUP-a. Provedenom

analizom razlike broja prometnih nesreća s brojem prijavljenih šteta osiguravajućih društava, prikazan je njihov postotak u period od 2011. do 2022. godine gdje je utvrđeno da je došlo do povećanja broja prijavljenih šteta, koje nije uspoređan s brojem prometnih nesreća. U slučaju broja otklonjenih šteta usporedno podacima o broju počinitelja prometnih nesreća vozača pod utjecajem alkohola i vožnje prije stjecanja prava na upravljanje prikazano je da je u istom period došlo do povećanja razloga otklona štete drugim razlozima. Ukoliko uzmemo da je 2011. godine usporedni postotak s otklonjenim štetama i brojem prometnih nesreća alkoholiziranih vozača i vozača bez vozačke dozvole iznosio 14.6%, a 2022. godine on iznosi 5.4%. Samim time uzima se u obzir da su ostali razlozi otklona štete uvjetovali to povećanje. Ostali razlozi kao što su uzrokovanje prometne nesreće vozilom koje je tehnički neispravno, obijesnom vožnjom i uzrokovanje štete namjerom i time dolazi do zaključka da je u period od 2011. do 2022. godine došlo do povećanja otklona štete uzrokovano upravo tim razlozima, a ponajviše sumnje u počinjenje štete namjerom, odnosno sumnje u namještanje prometne nesreće.

Grafikon 2. Postotak broja počinitelja prometnih nesreća vozača po utjecajem alkohola i bez vozačke dozvole s brojem otklonjenih šteta kod kasko i obveznog osiguranja u period od 2011. godine do 2022. godine.



Izvor: Izradio autor na temelju podataka Statističkog pregleda MUP-a.

8.PRAVNE POSLJEDICE

Kod događaja namještenih prometnih nesreća gdje sudionici određene činjenice iskrivljuju ili mijenjaju ili pak posve insceniraju događaje u namjeri da pokušavaju predstaviti slučaj kao nesretan događaj prometne nesreće i naposljetku time prevariti osiguravajuća društva u cilju ostvarivanja imovinske koristi predstavlja radnju kaznenog djelo prijevare. Nadalje u tim djelima sudionici ponekad nisu svjesni o kojem je točno kaznenom djelu riječ, kao ni da su počinili kazneno djelo. Poveznica ovih djela a koja se temelju na građanskopravnim odnosima, jest da kazneno pravo zaštićuje građanskopravne odnose pa stoga i vlasništvo, imovina, tuđa stvarna prava i u konačnici ugovorni odnosi. Točnije područje naknade štete ili odštetnog prava, čime su neposredno povezani kazneno i građansko pravo.²²⁸

U Kaznenom zakonu Republike Hrvatske postoje sljedeća kaznena dijela:

1. Prijevarena,
2. Prijevarena u gospodarskom poslovanju,
3. Zlouporeba osiguranja,
4. Zlouporeba povjerenja u gospodarskom poslovanju.

Kazneno djelo prijevare čini osoba koja s ciljem da sebi ili drugome pribavi protupravnu imovinsku korist dovede nekoga lažnim prikazivanjem ili prikrivanjem činjenica u zabludu ili ga održava u zabludi i time ga navede da na štetu svoje ili tuđe imovine nešto učini ili ne učini²²⁹

Kazneno djelo prijevare u gospodarskom poslovanju čini osoba koja u gospodarskom poslovanju s ciljem da pravnoj osobi koju zastupa ili drugoj pravnoj osobi pribavi protupravnu imovinsku korist dovede nekoga lažnim prikazivanjem ili prikrivanjem činjenica u zabludu ili ga održava u zabludi i time ga navede na štetu svoje ili tuđe imovine nešto učini ili ne učini²³⁰

Iako su prijevarena i prijevarena u gospodarskom poslovanju vrlo slično definirane, razlikuju se po tome što je kod prijevarena počinitelj osoba kojoj je namjera ostvariti protupravnu imovinsku korist za sebe ili za neku drugu osobu, dok je kod prijevarena u gospodarskom poslovanju počinitelj osoba

²²⁸ A. Kurtović Mišić, A. Krstulović, (2014), Kazneno pravo (temeljni pojmovi i institucije), str.29.

²²⁹ Čl. 236. st. 1. KZ.

²³⁰ Čl. 247. st. 1. KZ.

kojoj je namjera ostvariti protupravnu imovinsku korist za pravnu osobu koju zastupa ili za drugu pravnu osobu, a ne za sebe ili za drugu fizičku osobu.

Nadalje, kazneno djelo zlouporabe osiguranja čini osoba koja s ciljem da sebi ili drugome pribavi osigurninu uništi, ošteti ili sakrije stvar koja je osigurana protiv uništenja, oštećenja, gubitka ili krađe,²³¹ kao i osoba koja s ciljem da sebi ili drugome pribavi pravo iz osiguranja, socijalnog osiguranja ili socijalne skrbi hini bolest, tjelesno ozlijedi sebe ili drugoga ili sebi ili drugome naruši zdravlje²³², dok kazneno djelo zlouporabe povjerenja u gospodarskom poslovanju čini osoba koja „u gospodarskom poslovanju povrijedi dužnost zaštite tuđih imovinskih interesa koja se temelji na zakonu, odluci upravne ili sudbene vlasti, pravnom poslu ili odnosu povjerenja i na taj način pribavi sebi ili drugoj osobi protupravnu imovinsku korist te time ili na drugi način onome o čijim se imovinskim interesima dužan brinuti prouzroči štetu“²³³.

Usporedbom svih prethodno definiranih kaznenih djela moguće je uočiti da se prijevare i prijevare u gospodarskom poslovanju čine lažnim prikazivanjem ili prikrivanjem činjenica, dok se zlouporabe osiguranja čine uništenjem, oštećenjem ili skrivanjem osigurane stvari, kao i hinjenjem bolesti, tjelesnim ozljeđivanjem i narušavanjem zdravlja, a zlouporabe povjerenja u gospodarskom poslovanju povredom dužnosti zaštite tuđih imovinskih interesa.

Budući da se u ovom radu istražuju pravne posljedice namještenih prometnih nesreća a prometnih nesreća koje se simuliraju i namještaju od strane sudionika događaja ili pak od strane osiguranika takve prijevare u osiguranju rade se lažnim prikazivanjem ili prikrivanjem činjenica događaja prometne nesreće te se u tom slučaju radi se o kaznenom dijelu prijevare i kazneno djelo zlouporabe osiguranja u namještanju prometnih nesreća počinitelji ista djela čine namjerom²³⁴. Ukoliko se u postupku otkrivanja prijevare osiguravajućeg društva dokaže da je djelo u pokušaju²³⁵ ili je više sudionika sudjelovalo onda se počinitelj odgovara za pokušaj a svatko odgovara i za supočiniteljstvo²³⁶.

²³¹ Čl. 238. st. 1. KZ.

²³² Čl. 238. st. 2. KZ.

²³³ Čl. 246. st. 1. KZ.

²³⁴ Čl. 28. KZ.

²³⁵ Čl. 34 KZ.

²³⁶ Čl. 36. KZ.

Angažmanom osiguravajućih društava putem HOU predložene su i izglasane sredinom 2011. godine izmjene Kaznenog zakona, kojima se predviđa kažnjavanje samih pripremnih radnji prevare u cilju proširenja kaznenopravne zaštite, a kojima se davanje iz osiguranja pribave drugome, te ima isključivo sankciju zatvorske kazne.²³⁷

Kaznenim zakonom prije izmjene 2011 godine za kazneno djelo prijevare, odnosno tko bi s ciljem da sebi ili drugome pribavi protupravnu imovinsku korist prikrivanjem činjenica doveo nekoga u zabludu ili ga održava u zabludi, a time bi ga naveo na štetu, bila je propisana novčana kazna ili kazna zatvora do 3 godine²³⁸. U slučaju da bi netko počinjenjem tog djela pribavio znatnu korist ili prouzročio znatnu štetu kaznio bi se kaznom zatvora u trajanju od 6 mjeseci do 5 godina²³⁹, a ukoliko je prouzročena manja šteta kaznio bi se novčanom kaznom ili kaznom zatvora u iznosu do 6 mjeseci.²⁴⁰ Kazneni postupak bi se pritom u slučaju gdje je učinjena i pribavljena manja šteta pokretao privatnom tužbom.²⁴¹

Kod kaznenog djela zlouporabe osiguranja, odnosno tko s ciljem da od osiguratelja naplati osigurninu istu uništi, ošteti ili sakrije stvar ili za slučaj da s ciljem da od osiguratelja naplati osiguraninu za slučaj štete ili tjelesnog oštećenja, kojeg je sebi sam prouzročio kaznio bi se novčanom kaznom ili kaznom zatvora do 1 godine²⁴², a kazneni postupak bi se pokretao po prijedlogu.²⁴³

Izmjenama 2011. godine za počinjenje tog kaznenog djela nije potreban nastanak štete u vidu nezakonitog pribavljanja prava iz osiguranja, a ako počinitelj kaznenog djela zlouporabe osiguranja pribavi i naplati osigurninu te time stekne protupravnu imovinsku korist, neće se više raditi o kaznenom djelu zlouporabe osiguranja već o kaznenom djelu prijevare za koju je propisana još stroža kazna od šest mjeseci do pet godina zatvora,²⁴⁴ odnosno od jedne do osam godina zatvora ako je pribavljena znatna imovinska korist ili prouzročena znatna šteta (prema pravnom shvaćanju Vrhovnog suda veća od 8.000 eura). Ako je prevarom pribavljena mala imovinska korist (prema

²³⁷ HOU, više dostupno na: <https://huo.hr/hr/ostale-korisne-informacije/prijevare-u-osiguranju>.

²³⁸ Čl. 224. st. 1. KZ, NN 110/1997-1668.

²³⁹ Čl. 224. st. 4. KZ, NN 110/1997-1668.

²⁴⁰ Čl. 224. st. 5. KZ, NN 110/1997-1668.

²⁴¹ Čl. 224. st. 8. KZ, NN 110/1997-1668.

²⁴² Čl. 225. st. 1. 2. i 3. KZ, NN 110/1997-1668.

²⁴³ Čl. 225. st. 5. KZ, NN 110/1997-1668.

²⁴⁴ Čl. 235. st. 2. KZ.

Vrhovnom sudu do 300 eura), kazna je do jedne godine zatvora.²⁴⁵ Osim toga, postojećim zakonom omogućena je razmjena podataka tako da sustav za otkrivanje prijevara ima podatke o svim štetnim događajima i tako rješava pitanje raspršenosti podataka po pojedinim društvima za osiguranje.²⁴⁶ Za kazneno djelo zlouporabe osiguranja predviđena je zatvorska kazna u trajanju do tri godine.²⁴⁷

Po saznanju o namještenim prometnih nesrećama gdje je bilo postupanjem policije ili prijavljivanjem podnošenjem kaznene prijave od strane oštećenih, a podneseno Općinskom državnom odvjetništvu²⁴⁸, isto tijelo donosi rješenje o progonu ili o odbačaju iste.²⁴⁹ Općinsko državno odvjetništvo nakon ispitivanja prijave i provjere odbacit će prijavu obrazloženim rješenjem ako iz same prijave proistiće:

- 1) da prijavljeno djelo nije kazneno djelo za koje se progoni po službenoj dužnosti,
- 2) da je nastupila zastara ili je već pravomoćno presuđeno ili postoje druge okolnosti koje isključuju kazneni progon,
- 3) ako postoje okolnosti koje isključuju krivnju,
- 4) Ako nema osnovane sumnje da je osumnjičenik počinio prijavljeno kazneno djelo,
- 5) Ako podaci u prijavi upućuju na zaključak da prijava nije vjerodostojna.²⁵⁰

Kako su slučajevi namještenih prometnih nesreća sami po sebi složen događaj, potrebno kvalitetno prikupljanje dovoljno dokaza da se za isti ostvare uvjeti podizanja optužnice.

8.1. Primjer odbacivanja kaznene prijave

Prijavljena prometna nesreća koja se dogodila na načina da su u istoj sudjelovali J.B. vozač osobnog automobila marke “Opel Vectra” na kojem su se nalazile pokusne registracijske oznake²⁵¹, a koji je vožnjom unaprijed uslijed neprilagođene brzine kretanja vozilom stanju i

²⁴⁵ Čl. 236. st. 3. KZ.

²⁴⁶ HUU: više dostupno na: <https://huo.hr/hr/ostale-korisne-informacije/prijevare-u-osiguranju>.

²⁴⁷ Čl. 238, st. 2., KZ.

²⁴⁸ Čl. 205. ZKP-a.

²⁴⁹ Čl. 206. ZKP-a.

²⁵⁰ Čl. 206. st. 1.2.3.4.5. ZKP-a.

²⁵¹ Čl. 34. Pravilnik o registraciji i označavanju vozila NN 130/17.

uvjetima ceste kojom se kreće²⁵², sletio izvan kolnika i udario u parkirani osobni automobile marke “Mercedes” klasa S u vlasništvu trgovačkog društva, a kojeg je na dugoročan termin unajmio D.B. Postupanjem policije očevidom je konstatirano da je vozač “Opel Vectra” zbog nailaska nepoznatog vozila iz suprotnog smjera, bio prisiljen skrenuti u smjeru zapada, uslijed čega je došlo do nekontroliranog kretanja vozila i uljetavanja van zapadnog ruba kolnika, te udara prednjeg dijela vozila u desni bočni dio osobnog automobile marke “Mercedes”, koji je pritom od siline udara odbačen u smjeru juga i lijevom djelom vozila udara u kameni zid objekta kuće.

Osiguravajuće društvo kojim je osigurano vozilo marke “Opel Vectra”, a kojim je upravljao J.B. podnijelo je Službi organiziranog kriminaliteta PU SD zahtjev da se protiv A.B, D.B i J.B te trgovačkog društva koji je korisnik osobnog automobila “Mercedes” provedu radnje povodom utvrđivanja i otkrivanja kaznenog djela prijevare²⁵³ i zlouporabe osiguranja²⁵⁴. U zahtjevu se navodi sumnja u namještanje prometne nesreće i u njenim priložima navedeno je traženje podnošenja kaznene prijave protiv A.B. koji je kao direktor trgovačkog društva a koje je ujedno i korisnik leasinga u odnosu na skupocjeni osobni automobile marke “Mercedes klase S” starosti godinu dana, J.B. kao vlasnik automobile marke “Opel Vectra” starosti šesnaest godina, koje je po polici obveznog osiguranja od autoodgovornosti osigurano kod njihovog osiguranja, te D.B korisnika osobnog automobile “Mercedes”. Osiguravajuće društvo tvrdi da su prevareni namještanjem prometne nesreće na način da je D. B. kao osoba koja je od trgovačkog društva unajmio spomenuti skupocjeni automobil marke “Mercedes klase S”, zajednički i dogovoreno prema unaprijed sačinjenom planu s ostalim sudionicima, dogovorio da se domognu ostataka procijene vrijednosti automobile marke “Mercedes S”, koje po isplati osigurnine po polici od obvezne autoodgovornosti za osobni automobile marke „Opel Vectra”. Navodeći da je za tu svrhu dan prije nastanka prometne nesreće J.B. kupio vozilo, a već sutradan u večernjim satima inscenirao prometnu nesreću s materijalnom štetom u kojoj su sudjelovala dva automobila i to novo kupljeni automobile marke Opel Vectra s probnim pločicama i osobni automobil marke “Mercedes S” kojim je u najmu D.B.

²⁵² Čl. 51. st. 1. u svezi čl. 293. st. 1 ZSPC-a.

²⁵³ Čl. 236. st. 1. i 2. KZ.

²⁵⁴ Čl. 238 st. 1. KZ.

Oštećeno osiguravajuće društvo uz zahtjev predali su i priloge: izjave osumnjičenika, odštetni zahtjev, fotografije vozila i izvid štete, Potvrdu postaje prometne policije o prometnoj nesreći²⁵⁵, te mišljenja i nalaze vještačenje dvaju stalnih sudskih vještaka suradnika osiguravajućih društava.

Po podnošenju prijave djelatnici Službe organiziranog kriminaliteta poduzeli su radnje ispitivanja sudionika, kao i uvid u predanu dokumentaciju, te potvrdu o prometnoj nesreći, Po poduzetim radnjama sačinili su posebno izvješće Općinskom državnom odvjetniku koje je donijelo rješenje kojim odbacuje kaznena prijavu²⁵⁶, uz obrazloženje da razlozi zbog kojih osiguravajuće društvo smatra da se radi o lažiranoj odnosno namještenoj prometnoj nesreći jesu činjenice da je J.B. dan prije prometne nesreće kupio automobil zatim činjenica da je isti odmah priznao krivnju izazivanja prometne nesreće i platio novčanu kaznu²⁵⁷. Također i zbog dva pisana nalaza stalnih sudskih vještaka prometne struke²⁵⁸ prema čijim nalazima i mišljenjima sagledavajući sva oštećenja na oba vozila kao cjelini proizlazi da ta oštećenja nisu mogla nastati sukladno dinamici prometne nesreće kako su je prikazali njeni sudionici. Općinsko državno odvjetništvo ističe da podnositelj kaznene prijave²⁵⁹ ne prikriva činjenicu da je poduzeo radnje u cilju utvrđivanja povezanosti između osumnjičenika a kojim putem nije utvrđena njihova povezanost. Isto je istaknuto da je interesantno da podnositelj kaznene prijave pri tome nije uzeo u obzir i nekoga od svojih djelatnika, budući da je prema navodima kaznene prijave i njenih priloga proizišlo da je upravo odlukom odnosno voljom podnositelja kaznene prijave došlo do toga da je kod procijene totalne štete na automobilu “Mercedes” njegov procijenjeni ostatak vrijednosti iskazan kao iznos od 32.122,49 eura, prepustio njegovom vlasniku “Mercedes Leasing Hrvatska”, pa se postavlja logično pitanje s obzirom na konstrukciju navoda kaznene prijave, kako su osumnjičenici mogli pretpostaviti da će se tako ponašati osiguravajuća kuća, a ne primjerice da će vozilo zadržati za sebe popraviti ga i preprodati radi smanjenja troškova i ostvarenja zarade. Nadalje iz vještačenja dvaju vještaka koji su sačinjeni po nalogu podnositelja kaznene prijave proizlazi da je prometne nesreća lažirana, budući da je vještak zaključio da oštećenja zatečena na oba vozila ne odgovara dinamici prometne nesreće, kako su je prikazali njeni sudionici. Opći državni odvjetnik zatražio je mišljenje trećeg vještaka a

²⁵⁵ Potvrda o prometnoj nesreći je preslika Zapisnika o očevidu kojeg izdaje postaja koja je obavila očevid prometne nesreće, *supra*, Načini fiksiranja prometne nesreće, str. 26.

²⁵⁶ Čl. 206. ZKP-a.

²⁵⁷ Čl. 33. PZ.

²⁵⁸ Čl. 3. Uredba o metodologijama vještačenja.NN 96/23 .

²⁵⁹ Kaznena prijava je obavijest državnom odvjetniku o postojanju osnovane sumnje da je određena osoba počinila u zakonu propisano kazneno djelo. <https://dorh.hr>, pristupljeno dana 22. 01. 2024. godine.

koji se nije složio s vještačenjima dvaju prethodnih vještaka. Po odbačaju kaznene prijave preostaje osiguravajućem društvu preuzeti progon protiv osumnjičenika.²⁶⁰

8.2. Primjer podizanja optužnice

Događaj naveden u ovom primjeru jest prometna nesreća gdje je vozač osobnog automobila marke “Subaru” prilikom kretanja vozilom izvan naselja uslijed neprilagođene brzine²⁶¹ sletio van kolnika i uzrokovao totalnu štetu na osobnom automobila. Policijski službenici koji su pozvani na očevid prometne nesreće od strane F.C., izuzeli su zbog potrebe vještačenja²⁶² i utvrđivanja identiteta²⁶³ vozača zračni jastuk iz kola upravljača. S obzirom na sumnju djelatnika policije koji je prilikom očevida izuzeo zračni jastuk iz vozila, osiguravajuće društvo nakon zaprimanja odštetnog zahtjeva od F.C. a koji na temelju dobrovoljnog ugovora potpunog kasko osiguranja²⁶⁴ zahtijevao naknadu štete, isto osiguravajuće društvo zahtijevalo je poduzimanje određenih radnji u svrhu utvrđivanja činjeničnog stanja. Procijenjena šteta izazvana ovim događajem za vozilo koje je vrijedilo 46.898,53 eura, iznosila je 23.851,09 eura, uslijed čega je zatraženo postupanjem Službe za organizirani kriminalitet, slijedom navedenih informacije i zatražena je cijela dokumentacija prometne nesreće.

Zatim poduzimanjem radnji obavljen je razgovor s I.C. sinom od F.C. koji se prijavio kao vozač navedenom prigodom, a koji je izjavio da je za vrijeme prometne nesreće bio u obiteljskoj kući i po pozivu svog oca pristupio na mjesto događaja gdje ga je i zatekao policijski službenik. Zbog potrebe utvrđivanja lokacija navedenom prigodom od I.C., privremeno je oduzet²⁶⁵ mobilni telefon kojom prilikom je analizom poziva utvrđeno da se po lokaciji mobitela nalazio na mjestu događaja u trenutku pozivanja oca F.C. koji je nedugo nakon došao na mjesto događaja i prijavio se kao vozač u prometnoj nesreći. Također nalogom Općeg državnog odvjetnika zatraženo je vještačenje izuzetog zračnog jastuka kojom prigodom je od strane Centra za forenzična ispitivanja, istraživanja

²⁶⁰ Primjer izradio autor na temelju spisa predmeta kaznenih prijava podnesenih djelatnicima Službe organiziranog kriminaliteta, Policijske uprave Splitsko-dalmatinske. Pri izradi autor vodio računa da se podatci nenamjenski i neovlašteno ne koriste, a uz odobrenje o korištenju koje je izdano po Zamolbi koja je priložena uz diplomski rad. Prilog 1.

²⁶¹ Čl. 51. st. 1. ZSPC-a.

²⁶² Čl. 65. ZOUP-a.

²⁶³ Čl. 33. Zakona o policijskim poslovima ovlastima NN 76/09, 92/14, 70/19, na snazi od 01. 08. 2019. godine, dalje u tekstu ZOPPO.

²⁶⁴ Kasko osiguranje (dobrovoljno osiguranje), *supra*, str.35.

²⁶⁵ Čl. 58-61. ZOPPO.

i vještačenja “Ivan Vučetić”²⁶⁶ obavljenom DNK²⁶⁷ analizom utvrđeno da je na zračnom jastuku pronađen DNK od I.C. kojim slučajem je nedvojbeno utvrđeno da se isti nalazio u vozilu u trenutku nastanka prometne nesreće odnosno aktivacijom zračnog jastuka.

Povodom provedenih istražnih radnji Općinsko državno odvjetništvo podiglo je optužnicu protiv F.C. zbog kaznenog dijela prijave u pokušaju iz čl. 236. st. 2. u svezi s stavkom 1. i čl. 34. Kaznenog zakona, te I.C. zbog kaznenog dijela prijave u pokušaju pomaganja iz čl. 236. st. 2. u svezi s člankom 34. te čl. 38 Kaznenog zakona.²⁶⁸

Ponuđenim primjerima odbacivanja kaznene prijave i primjera kod podizanja optužnice prikazani su bitni čimbenici kod otkrivanja namještenih prometnih nesreća. Iako u oba primera postoji osnova sumnje da su navedeni događaji namješteni, zbog nedostatka materijalnih dokaza u prvom primjeru ista kaznene prijava je odbačena. Svakako pravodobno poduzimanje mjera policijskih službenika prilikom očevida prometnih nesreća pospješuje njeno kasnije otkrivanje, a prilikom vještačenja prikupljenih dokaza postoji vjerojatnost da se njima iste odgovornosti dokažu i samim time da počinitelji sankcioniraju.

U ovom radu analizirani su i podatci broja kaznenih djela prijave i Zlouporebe osiguranja kako na području cijele Republike Hrvatske tako i na području PU SD a na čijem području su evidentirana prethodna dva primjera. Tablično će stoga biti prikazano da li je tom periodu od 2011. do 2022. godine došlo do povećanja ili pada broja ovog kaznenog djela te da li su gore navedene izmjene zakona doprinijeli njegovom smanjivanju.

²⁶⁶ Centar za forenzična ispitivanja, istraživanja i vještačenja “Ivan Vučetić” više dostupno na: <https://forenzika.gov.hr/>, pregledano 22. 01. 2024. godine.

²⁶⁷ Deoksiribonukleinska kiselina, više dostupno na : https://hr.wikipedia.org/wiki/Deoksiribonukleinska_kiselina , pregledano 22. 01. 2024. godine.

²⁶⁸ Primjere izradio autor na temelju spisa predmeta kaznenih prijava podnesenih djelatnicima Službe organiziranog kriminaliteta, Policijske uprave Splitsko-dalmatinske. Pri izradi autor vodio računa da se podatci nenamjenski i neovlašteno koriste, a uz odobrenje o korištenju koje je izdano po Zamolbi koja je priložena uz diplomski rad. Prilog 1.

Tablica 5. Godišnja usporedba broja prijavljenih kaznenih dijela Zlouporebe u osiguranju i prijevare u RH za period od 2011. do 2022. godine.

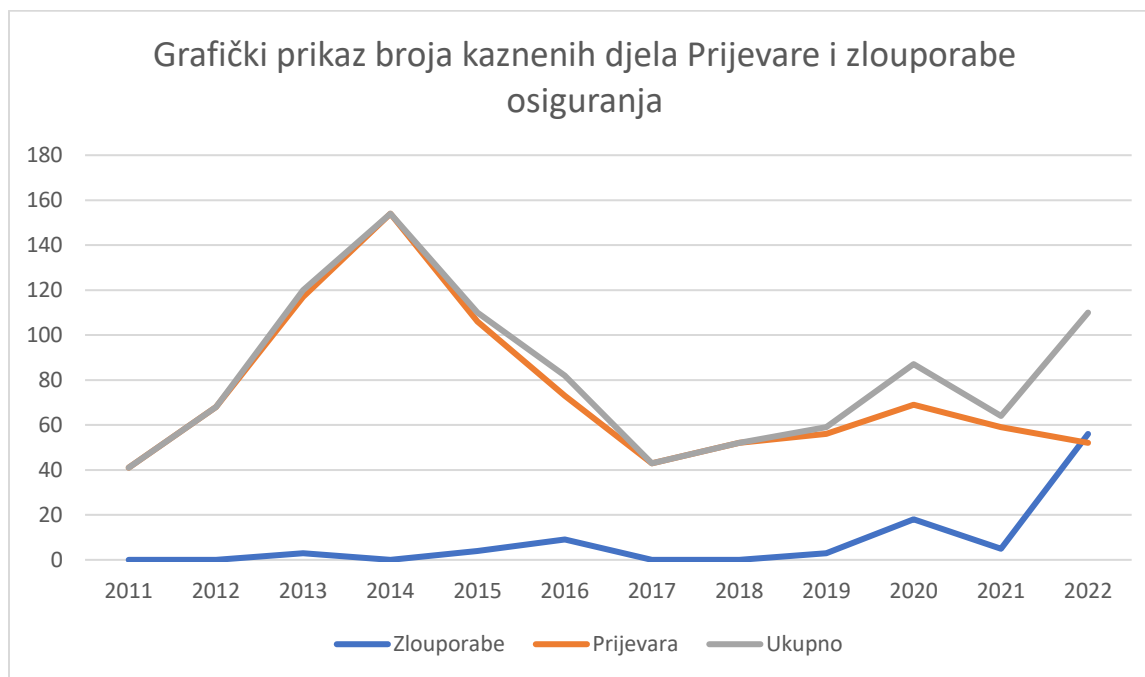
| Godina | Zlouporebe u osiguranju | Prijevare | Ukupno |
|---------------|--------------------------------|------------------|---------------|
| 2011. | 0 | 41 | 41 |
| 2012. | 0 | 68 | 68 |
| 2013. | 3 | 117 | 120 |
| 2014. | 0 | 154 | 154 |
| 2015. | 4 | 106 | 110 |
| 2016. | 9 | 73 | 82 |
| 2017. | 0 | 43 | 43 |
| 2018. | 0 | 52 | 52 |
| 2019. | 3 | 56 | 59 |
| 2020. | 18 | 69 | 87 |
| 2021. | 5 | 59 | 64 |
| 2022. | 56 | 52 | 110 |
| UKUPNO | 98 | 890 | 988 |

Izvor : izrada autora prema MUP-ovom Statističkom pregledu za period od 2011. do 2022. godine.

Tablica 4. Pokazuje ukupan broj kaznenih dijela prijevare i zlouporebe u osiguranju, a koji nisu mjerodavan pokazatelj pravog broja kaznenog djela prijevare kojem je došlo po namještanju prometne nesreće, iz razloga što ta radnja nije specijalizirana samo za to kazneno djelo već kazneno djelo prijevare može biti počinjeno na različite načine i ne vodi se posebna evidencija između tih djela po statističkom pregledu temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada MUP-a²⁶⁹.

²⁶⁹ Dostupno na: https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2023/Statisticki_pregled_2022_web%20prelim.pdf, pristupljeno dana 18.08.2023. godine.

Grafikon 3. Prikaz ukupnog broja kaznenih djela prijevare i zlouporabe osiguranja u RH u periodu od 2011. do 2022.godine.



Izvor: izradio autor na temelju podataka iz Statističkog pregleda MUP-a za 2011. do 2022. godine.

Ovom analizom podataka tablično i grafički vidljiv je trend porasta i pada broja kaznenih djela prijevare i zlouporabe osiguranja s obzirom na godine. Najmanji broj prijavljenih zlouporaba osiguranja kojih je 2011., 2012., 2014., 2017., 2018. bilo 0. Najveći broj zabilježenih kaznenih djela zlouporabe osiguranja bilo je 2022. godine. Kod zabilježenih djela prijevare najveći broj bio je 2014. godine odnosno 154. Ovim podacima zajedničkog broja djela prijevare i zlouporabe osiguranja vidljiv je porast u zadnjim godinama izuzev 2013. i 2014. godinu. Kako je kod otkrivanja ovih djela ponekad potrebno više godina odnosno iste budu prijavljene iduće godine s obzirom na godinu počinjenja vidljivo je da je nakon mjera poduzetih od strane HUO-a i izmjena Kaznenog zakona 2011. godine, došlo do povećanja koji je vidljiv 2013. i 2014. godine. S obzirom na usporedbu analize otklonjenih šteta s brojem prijavljenih kaznenih djela vidljivo je da povećanje broja kaznenih djela prati povećanje broja otklonjenih šteta.

Pregledom podataka prijavljenih kaznenih djela prijevare i zlouporabe osiguranja na području Postaje prometne policije Split, odnosno Policijske uprave splitsko dalmatinske vidljiv je isti uzorak kao kod analize podataka na području cijele Republike Hrvatske.

Tablica 6. Broj prijavljenih kaznenih dijela prijevare i zlouporabe osiguranja zaprimljenih od strane Sektora organiziranog kriminaliteta Policijske uprave Splitsko-dalmatinske u periodu od 2011. do 2022. godine

| Godina | 2011. | 2012. | 2013. | 2014. | 2015. | 2016. | 2017. | 2018. | 2019. | 2020. | 2021. | 2022. |
|--------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Broj prijavljenih dijela | 1 | / | 10 | 6 | 1 | 1 | / | 1 | / | / | 2 | 1 |

Izvor: izradio autor na temelju podataka iz MUP-a statističkog pregleda za period od 2011 do 2022 godine.

Tablica 6. Pokazuje da broj podnesenih kaznenih prijava isto kao kod podataka na području RH najveći bio 2013. i 2014. godine gdje je bilo ukupno 16 prijavljenih kaznenih djela prijevare i zlouporabe osiguranja, dok je 2012., 2017., 2019. i 2020. godine taj broj bio 0. Također je vidljivo povećanje kao i kod podataka na području RH u povećanju zadnjim godinama iz istih razloga što se ponekad odštetni zahtjevi podnose osiguravajućim društvima jedne godine a do samog postupka otkrivanja i sumnje u njeno namještanje prođe podosta vremena i same prijave se skupljaju i podnose u drugoj godini.

Grafikon 4. Prikaz broja prijavljenih kaznenih dijela na Području PPRP SPLIT PU SD, u period od 2011. do 2022. godine



Izvor: Izradio autor na temelju podataka iz Statističkog pregleda MUP-a za period od 2011. do 2022. g.

9.RASPRAVA

Namještene prometne nesreće u konačnici označavaju sve radnje kojima se pokušava lažno prikazati stvaran nesretan događaj u svrhu nezakonite zarade. Postoje i slučajevi namještanja određenih činjenica u prometnim nesrećama u kojima pojedinci prekrivaju i neke druge odgovornosti, ali teza ovog rada jest pokušaj definiranja razlike između namještenih prometnih nesreća od stvarnog događaja prometne nesreće, kao i koji su to postupci prilikom njenog otkrivanja. Pitanje je li trenutna zakonska regulative kao i mjere nadležnih tijela adekvatna u njihovom otkrivanju, i u kojem obimu su se poduzete mjere osiguravajućih društava pokazale pozitivnim u pregledanom period od 2011. godine do 2022. godine. Prikazanom analizom podataka prikupljenih iz HUU-a i Statističkog pregleda temeljnih pokazatelja i rezultata rada MUP-a, prikazan je rast i pad određenih čimbenika koji ukazuju na to je su poduzete mjere doprinijele smanjenu namještanja prometnih nesreća ili pak samo njihovom boljem otkrivanju. Nedostatak točnog definiranja ove teze pokazao se u nedostatku primjerenog zabilježavanja evidencije ovog djela. Kazneno djelo prijevare je širok pojam i uključuje sve prijevare, pa time i prijevare osiguravajućih društava. U poglavljima prometne nesreće, očevidi prometne nesreće, fiksiranja tragova i vještačenja, prikazane su i obrazložene sve radnje i postupci koji se poduzimaju prilikom istraživanja uzroka prometne nesreće, a koje mogu pomoći u otkrivanju namještenih prometnih nesreća. Pronalaskom uzroka i odgovornosti kod prometne nesreće samo po sebi je zahtjevan posao, bez uvjeta otkrivanja prikrivenih radnji kojima se želi prevariti osiguravajuće društvo. Na temelju tih postupaka otkrivanja uzroka prometne nesreće naknadno se nadovezuju i druga prava, kao što su naknada štete ili kaznena odgovornost prilikom izazivanja prometnih nesreća s ozlijeđenim osobama i svakako kvalitetno obavljanje policijskog očevida pridonosi ranom otkrivanju namještanja prometne nesreće.

10.ZAKLJUČAK

Namještanje odnosno fingiranje prometnih nesreća nije nov pojam, već postoji otkad je i osiguranja. Do namještanja prometnih nesreća dolazi lako, a teško se otkriva, upravo olakim pristupom u njegovo pravodobno uočavanje. Stoga u višegodišnjem pokušaju da se zaštite osiguravajuća društva kao i njihni osiguratelji pridonijelo je djelovanje osiguravajućih društava, a potom i nadležnih institucija koji su u konačnici potaknuli zakonodavca na povećanje osviještenosti za to djelo i povećavanjem kaznenopravne sankcije. Iako određene zakonske obaveze pridonose pokušajima prijevare osiguranja, kao što su obveza uklanjanja vozila u kojoj je nastupila samo materijalna šteta, i ispisivanja Europskog izvješća a u kojim se slučajevima isključuje postupanje policije. Razvojem mjera, a poglavito stvaranjem zajedničkih podatkovnih baza, novih tehnologija otkrivanja kao što su primjene “crnih kutija” u vozilima, sve većeg broja video nadzora, pametnih telefonskih uređaja kojima se točno utvrđuje lokacija i raznih drugih metoda kao što su komunikacije između osiguravajućih kuća, zasigurno su pridonijeli sprječavanju većeg broja neotkrivanja prijevare. Svakako da bi povećanje angažiranja vanjskih suradnika specijaliziranih za otkrivanje pokušaja namještanja kao što su stalni sudski vještaci i druge stručne osobe koje koriste osiguravajuća društva pridonijelo sprječavanju prijevare u startu, postavlja se pitanje njene ekonomičnosti.

Nakon provedenog utvrđivanja pojma namještenih prometnih nesreća i istraživanja na temelju analize dostupnih podataka za period od 2011 do 2022 godine prikazanih u prezentiranom radu, u odnosu na postavljene hipoteze može se konstatirati sljedeće:

1. Prva hipoteza „prepoznavanja razlike između stvarne i namještene prometne nesreće i njihovo pravodobno otkrivanje“, djelomično je potvrđena. Upravo iz razloga što je namjera glavni čimbenik razlike između te dvije pojave, a namjeru je ponekad teško dokazati. Otkrivanje uzroka prometne nesreće ne dostavlja odgovor na pitanje motiva samog nastanka. Pravodobno otkrivanje namještenih prometnih nesreća biva otežano težinom otkrivanja uzroka nastanka prometne nesreće kao i svih postupaka potrebnih za njeno evidentiranje.
2. Druga hipoteza „je li poduzete mjere zaštite od prijevare osiguravajućih društava pridonijele smanjenju broja namještenih prometnih nesreća“, je ovim istraživanjem potvrđena. Zato što je obradom podataka broja prijavljenih šteta osiguravajućim društvima utvrđen porast broja

prijavljenih šteta a usporedno s tim porastao je i postotak otklonjenih šteta. Iako se broj evidentiranih prometnih nesreća nije značajno mijenjao naspram te okolnosti, on nam ukazuje da su sudionici prometnih nesreća koji su izbjegavali postupanje policije bili pod većom kontrolom osiguravajućih društava koji su tom prilikom sve nepravilnosti otklonili, odnosno nisu isplaćivali naknadu štete. Usporedbom s brojem kaznenih djela prijevare i zlouporabe osiguranja gdje je najveći broj kaznenih djela bio evidentiran u 2013 godini, ukazuje na to da su mjere kojima se spječava prijevare osiguranja pozitivno djelovale na smanjenja broja pokušaja namještanja prometnih nesreća.

3. Treća hipoteza „da li je zakonska regulative primjerena za djela prijevare osiguravajućih društava“, nije potvrđena te je treba opovrgnuti iz razloga što počinjena šteta šteta uzrokovana ovim djelom, kao i težina postupka otkrivanja ovog djela nije razmjerna s težinom zakonske sankcije koje smo u ovom radu opisali.

4. Četvrta hipoteza „je su li kaznena djela prijevara osiguravajućih društava namještanjem prometnih nesreća kvalitetno prikazani u statističkim podacima“, nije potvrđena i treba je opovrgnuti. S obzirom na to da za svrhe ovog istraživanja nije bilo moguće pronaći podatke isključivo o broju prijevara po osiguravajućim društvima, kao ni efikasnosti otkrivanja prijevara po svakoj osiguravajućoj kući zasebno. Nedostatkom takvih podataka nije moguće usporediti točan broj prijavljenih šteta s brojem potvrđenih prijevara na godišnjoj bazi s obzirom na to da ponekad podnošenje kaznene prijave slijedi idućom godine naspram radnje namještanja prometne nesreće.

Zaključno treba konstatirati da je potrebno provoditi daljnja istraživanja kojima bi se obuhvatilo veće vremensko razdoblje i više podataka, a kojima bi se obuhvatili svi parametri koji će pobliže objasniti uzročno-posljedične veze svih čimbenika prijevare osiguravajućih društava namještanjem prometnih nesreća.

11. POPIS LITERATURE

1. Ante Perkušić, (2009), Osnove građanskog prava, Tiskara Poljica, Dugi rat.
2. Berislav Pavišić, (1993), Metodika istraživanja prometnih delikata, Zagreb, Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske.
3. Berislav Pavišić, Petar Veić,(2007), Osnove kaznenog prava, MUP, Zagreb.
4. Denis Pijetović,(2021), Identifikovanje fingiranih saobraćajnih nezgoda-kriminalističko-metodološki pristup.
5. Dr. Mladen Gledec, (2000), Defenzivna vožnja, Zagreb, Papigraf.
6. Dr. Željko Horvatić,(2005), Rječnik kaznenog prava, Masmedia, Zagreb.
7. Dr.sc. Vanda Božić,(2017), Kaznenopravni aspekti prijevara zloporaba u osiguranju, Zbornik Pravnog fakulteta u Podgorici br. 40.
8. Duško Modly, (2010), Očevid, Zagreb, Ministarstvo unutarnjih poslova, Policijska akademija.
9. Duško Modly, (2011), Metodika provođenja rekonstrukcije događaja i istražnog pokusa, Ministarstvo unutarnjih poslova policijska akademija, Zagreb.
10. Duško Modly, Maja Popović, Gordan Mršić, (2014), Forenzika, Osiguranje mjesta događaja, HSN, Zagreb.
11. Gordan Mršić, Duško Modly, (2019), Forenzika-Istraživanje mjesta događaja I, Zagreb:Hrvatska sveučilišna naklada.
12. Gordan Mršić, Duško Modly, Maja Popović, (2015), Istraživanje mjesta događaja II, Zagreb: Hrvatska sveučilišna naklada.
13. Ivica Kokot, (2009), Utvrđivanje identiteta vozača kod cestovnih prometnih nesreća.
14. Ivo Grbin (2012) Zakon o parkičkom postupku sa sudskom praksom, bilješkama, napomenama, priložima i abecednim kazalom pojmova, Zagreb, Organizator.
15. Jelena Rafaj, (2009), Tržište osiguranja-HANFA,Zagreb.
16. Marijana Ćurak, Drago Jakovčević, (2007), Osiguranje i rizici, Zagreb:RRiF.
17. Mile Bijelić, (2011), Vodić za razumijevanje poslovanja s Osiguravajućim društvima, Zagreb: Rifin.

18. Mile Stipić, (2008), Osiguranje s osnovama reosiguranja, Sveučilište u Splitu, Tisak Ekograf.
19. Mladen Gledec, (1994), Sigurnost prometa, Zagreb, Birotisak d.o.o.
20. Mladen Gledec, (1996), Sigurnost prometa II, Zagreb, Mnistarstvo unutarnjih poslova.
21. Petar Klarić, Martin Vedriš, (2006), Građansko pravo, Opći dio, stvarno pravo, obvezno i nasljedno pravo, Zagreb, Sveučilišna knjižica u Zagrebu, Narodne novine d.d.
22. Prof. dr. sc. Anita Kurtović Mišić, dr. sc. Antonija Krstulović Dragičević, (2014), Kazneno pravo, Temeljni pojmovi i instituti, Split, Udžbenici Sveučilišta u Splitu.
23. Prof. dr. sc. Goran Tomašević, (2011), Kazneno procesno pravo, Opći dio: Temeljni pojmovi.
24. Sanja Andrijašević, Tatjana Račić-Žlibar, (1997), Rječnik Osiguranja, Nacionalna i sveučilišna biblioteka, Zagreb.
25. Slobodan Kaštela, Ladislav Horvat, (2008), Prometno pravo, Školska knjiga, Zagreb.
26. Šime Pavlović, (2014), Zakon o kaznenom postupku, 2. Izdanje, Libertin naklada d.o.o., Rijeka.
27. Tatjana Kolar Gregorić, (1999), Praktikum kriminalističke tehnike, Zagreb, Znanje d.d.
28. Znanstveno-stručni simpozij, Cestovna prometna delikvencija 96, (1996) Policijska akademija, Zagreb, MUP.
29. Zvonimir Slakoper, Vilim Gorenc (2009) Obavezno pravo, Opći dio, Sklapanje, promjene i prestanak ugovora, Zagreb, Novi informator.
30. Željko Mršić, (2005), Prevencija i represija u suzbijanje cestovne prometne delikvencije, MUP, Zagreb.
31. Željko Mršić, (2010), Poslovi i zadaće prometne policije, Zagreb: MUP, Policijska akademija.
32. Željko Mršić, (2015), Personalni izvori informacija u kriminalističkom istraživanju prometnih nesreća.

Propisi:

1. Kazneni zakon, NN 125/11, 144/12, 56/15, 61/15, 101/17, 118/18, 126/19, 84/21, 114/23, na snazi od 12.10.2023 godine.
2. Pravilnik o načinu postupanja policijskih službenika, NN 20/2022-216.
3. Pravilnik o registraciji i označavanju vozila, NN 130/2017.
4. Pravilnik o stalnim sudskim vještacima, NN 38/14, 123/15, 29/16, 61/19,
5. Prekršajni zakon, NN 107/07, 39/13, 157/13, 110/15, 70/17, 118/18, 114/22, na snazi od 01.01.2023 godine.
6. Uredba o klasifikaciji radnih mjesta policijskih službenika, NN 7/2022.
7. Uredba o metodologiji vještačenja, NN 67/2017-1573
8. Zakon o kaznenom postupku, NN 152/08,76/09, 80/11, 121/11, 91/12,143/12, 56/13, 145/13, 152/14, 70/17, 126/19, 130/20, 80/22., na snazi od 19.09.07.2022. godine.
9. Zakon o obveznim odnosima, NN 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21, 114/22, 156/22, 155/23, na snazi od 20.12.2023 godine.
10. Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, NN 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14, 155/23, na snazi od 30.12.2023. godine.
11. Zakon o općem upravnom postupku, NN 47/09, 110/21, na snazi od 01.01.2022. godine.
12. Zakon o osiguranju, NN 30/15, 112/18, 63/20, 133/20, 151/22, na snazi od 01.01.2023 godine.
13. Zakon o parničkom postupku, NN 53/91, 91/92, 58/93, 112/99, 88/01, 117&03, 88/05, 02/07, 84/08, 96/08, 123/08, 57/11, 148/11, 25/13, 89/14, 70/19, 80/22, 114/22, 155/23, na snazi od 30.2.2023 godine.
14. Zakon o policiji, NN 34/11, 130/12, 89/14, 151/14, 33/15, 121/16, 66/19, na snazi od 18.07.2019. godine.
15. Zakon o policijskim poslovima i ovlastima, NN 76/09, 92/14, 70/19, na snazi od 01.08.2019. godine
16. Zakon o sigurnost prometa na cestama, NN 67/08,48/10,74/11,80/13,158/13,64/15, 108/17, 70/19,42/20, 85/22, 114/22,133/23., na snazi od 15.11.2023 godine.

Internetske stranice:

1. <https://www.hzjz.hr/aktualnosti/nacionalni-dan-sigurnosti-cestovnog-prometa-4/>, pristupljeno dana 12.08.2023 godine.
2. <https://huo.hr/hr/ostale-korisne-informacije/prijevare-u-osiguranju>, pristupljeno dana 12.08.2023 godine.
3. <http://svijetosiguranja.eu/prevaranti-mijenjaju-modus-operandi/> pristupljeno dana 12.08.2023.godine
4. https://kompanija.crosig.hr/media/uploads/izvje%C5%A1%C4%87e_o_strukturi_grupe_croatia_osiguranje_d.d._ pristupljeno dana 31.12.2020.
6. https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2023/Statisticki_pregled_2022_web%20prelim.pdf, pristupljeno 01.12.2023 godine.
7. <https://www.hanfa.hr/potrosaci/financijske-usluge/osiguranje/nezivotno-osiguranje/>, pristupljeno dana 01.10.2023 godine.
8. <https://huo.hr/hr/prometna-nesreca>, pristupljeno dana 01.10.2023 godine.
9. <https://be.linkedin.com/company/insurance-europe>, pristupljeno 01.10.2023 godine.
10. <https://www.enciklopedija.hr/clanak/34057>, pristupljeno 19.12.2023 godine.
11. <https://osiguranje.hr/Tisak.aspx?18022> pristupljeno dana 22.01.2024. godine.
12. <https://www.glasistre.hr/pula/2023/05/23/donesene-prve-presuda-u-slucaju-laziranja-prometnih-nesreca-i-medicinskih-nalaza>, pristupljeno dana 19.12.2023 godine
13. https://kompanija.crosig.hr/media/uploads/izvje%C5%A1%C4%87e_o_strukturi_grupe_croatia_osiguranje_d.d._na_dan_31.12.2022_final.pdf, pristupljeno dana 31.12.2023.
14. <https://www.glasistre.hr/pula/2023/05/23/donesene-prve-presuda-u-slucaju-laziranja-prometnih-nesreca-i-medicinskih-nalaza-u-puli-864677>, pristupljeno dana 19.12.2023. godine
15. <https://jutarnji.hr/vijesti/crna-kronika/ekskluzivno-donosimo-pojedinsti-iz-uskok-ove-optuznice-sa-147-okrivljenih-kako-su-policijac-automehanicar-i-odvjetnik-lazirali-prometne-nesrece-8732375>, pristupljeno dana 19.12.2023. godine.
16. https://hr.wikipedia.org/wiki/Deoksiribonukleinska_kiselina, pristupljeno dana 22.01.2024
17. <https://forenzika.gov.hr/> pristupljeno dana 22.01.2024. godine
18. <https://dorh.hr>, pristupljeno dana 22.01.2024. godine.
19. <https://www.cobx.org/article/4130/green-card-system-final#content-3014>, pristupljeno dana 22.01.2024. godine.

Tablice:

Tablica 1.49
Tablica 2.50
Tablica 3.51
Tablica 4.57
Tablica 5.67
Tablica 6.69

Grafikoni:

Grafikon 1.56
Grafikon 2.58
Grafikon 3.68
Grafikon 4.69

12.SAŽETAK

Pravne posljedice namještenih prometnih nesreća u Republici Hrvatskoj

U ovom radu obrađena je tematika “Pravne posljedice namještenih prometnih nesreća u Republici Hrvatskoj”, te su pri tom definirani pojmovi kao što su događaji prometnih nesreća, prometni delikt, namještanje odnosno “fingiranje” prometnih nesreća, osiguranja, osiguravajuća društava i naknade štete. Uz to se posebna pažnja daje zakonskoj regulativi koja se primjenjuje pri ovoj tematici, te se uz to definiraju i postupci koji slijede pri slučajevima prometnih nesreća. Zbog velikog broja takvih događaja koji za posljedicu gotovo uvijek imaju materijalnu štetu, a ponekad i ozlijede te smrtne ishode, za društvo je od velikog interesa da se smanji njihov broj, te samim time i njihove posljedice. Iako se prometna nesreća smatra kao neželjena i nesretna okolnost, određeni sudionici u njoj vide priliku za zaradu. Pritom se ne misli na osiguravajuća društva koja obavljaju usluge osiguranja od nesretnih slučajeva, već na sudionike koji u tim događajima (djelomično ili u cijelosti) izmjenjuju činjenice u svrhu prikrivanja odgovornosti ili povećanja naknade štete. Prijevare osiguranja postoje otkada i samo osiguranje, a prijevare autoosiguranja su najbrojnija vrsta prijevara osiguranja na svijetu. Radi stjecanja većeg uvida u problematiku prijevara osiguranja pri namještanju prometnih nesreća, obradit će se razni načini prijave osiguravajućih društava, te analizirati i usporediti prikupljeni podaci o broju prometnih nesreća u Republici Hrvatskoj u period od 2011. godine do 2022. godine. Pri tom će se podaci Hrvatskog ureda za osiguranja usporediti s brojem prijavljenih kaznenih djela prijave i zlouporabe osiguranja. Cilj ovog rada je kroz primjenu istraživačkih metoda (analize, dokazivanja, opovrgavanja i komparacije) uočiti razlike standardne prometne nesreće s namještenom, te utvrditi njene indikatore i vrste, kao i načine njihovog otkrivanja. U ovom radu također će se obraditi postupak prijavljivanja naknade štete osiguravajućim društvima koji su izravni oštećenici navedenog djela i koji kao takvi provode određene mjere njenog sprječavanja. Zaključno se u ovom radu utvrđuje kako su poduzete mjere od 2011. godine donijele do povećanja otklona prijavljenih šteta. Međutim, iako su navedene mjere rezultirale smanjenju prijave kaznenih djela prijave, ne može se sa sigurnošću utvrditi da je u praksi stvarno i došlo do smanjenja namještanja prometnih nesreća. Stoga su u ovom radu vidljive i mjere koje bi se mogle poduzeti kako bi se broj namještenih prometnih nesreća smanjio, odnosno ranije i jednostavnije otkrio.

Ključne riječi: prometna nesreća, fingiranje, očevid, osiguranje, prijevara.

13.ABSTRACT

Legal consequences of staged traffic accidents in Republic of Croatia

This paper deals with the subject of "Legal consequences of staged traffic accidents in Republic of Croatia", and terms such as traffic accident events, traffic tort, staging or "faking" traffic accidents, insurance, insurance companies and damages. Special attention is paid to the legislation that applies to this topic, as well as to the procedures that follow in cases of traffic accidents. Due to the large number of such events, which almost always result in material damage, and sometimes injuries and deaths, it is of great interest to society to reduce their number, and therefore their consequences. Although a traffic accident is considered an unwanted and unfortunate circumstance, certain participants see it as an opportunity to make money. This does not refer to insurance companies that perform insurance services against accidents, but rather to participants who in these events (partially or in full) change the facts for the purpose of concealing responsibility or increasing compensation for damages. Insurance fraud has been around as long as insurance itself, and auto insurance fraud is the most numerous type of insurance fraud in the world. In order to gain greater insight into the problem of insurance fraud when setting up traffic accidents, various ways of defrauding insurance companies will be processed, and the collected data on the number of traffic accidents in the Republic of Croatia in the period from 2011 to 2022 will be analyzed and compared. In doing so, data from the Croatian Insurance Office will be compared with the number of reported criminal offenses of insurance fraud and abuse. The aim of this paper is to identify the differences between a standard traffic accident and a staged one through the application of research methods (analysis, proof, refutation and comparison), and to determine its indicators and types, as well as ways of detecting them. This paper will also deal with the procedure for reporting damages to insurance companies that are the direct victims of the aforementioned act and as such implement certain measures to prevent it. In conclusion, this paper determines how the measures taken since 2011 have led to an increase in the removal of reported damages. However, although the mentioned measures resulted in a reduction in reports of criminal offenses of fraud, it cannot be determined with certainty that in practice there has actually been a reduction in the rigging of traffic accidents. Therefore, this paper also shows the measures that could be taken in order to reduce the number of staged traffic accidents, that is, to detect them earlier and more simply.

Keywords: traffic accident, faking, investigation, insurance, fraud.

14. ŽIVOTOPIS

Osobni podaci:

Filip Muše, rođen 05.12.1992 godine u Splitu, s adresom prebivališta u Srinjine, Split, Ulica Poljičkih kneževina kbr. 63.,.

- kontakt broj mobitela: 0919879513,

- email adresa: filipmuse19922@gmail.com, fmuse@mup.hr

Obrazovanje:

Osnovno školsko obrazovanje:

-Osnovna škola Srinjine,

Srednje školsko obrazovanje:

- poštansko telekomunikacijsko-telegrafski tehničar u Srednja tehnička prometna škola Split, u periodu od 2007 do 2011 godine,

-2012 godine završeno stručno usavršavanje za protupožarnu zaštitu i zaštitu na radu u Zagrebu, Vukovarska kbr. 33., Ministarstvo uprave

-2014 godine do 2015 godine pohađao Policijsku akademiju srednja policijska škola Josipa Jovića-završeno zvanje: policajac

Viša i visoka stručna sprema:

-2015 godine do 2020 godine pohađao preddiplomski stručni studij Upravno pravo, sa stečenim zvanjem administrator javne uprave,

-2021 godine do 2023 godine pohađao diplomski sveučilišni studij na Sveučilišnom odjelu za forenzične znanosti, modul forenzika i nacionalne sigurnosti,

Radno iskustvo:

-2011 godine zaposlenik na određeno kod Lider express

-2012 do 2014 godine zaposlenik na određeno kod Excelsus d.o.o. Camp Stobreč Split, Put Sv. Lovre 6., Stobreč,

- od 12.10.2015 godine zaposlenik Ministarstva unutarnjih poslova na neodređeno vrijeme, Policijska uprava Splitsko-dalmatinska, Postaja Prometne policije Split.

Kretanja u službi:

- policijski službenik za sigurnost cestovnog prometa u osobnom zvanju policajac od 2015 do 2022 godine

-vođa ophodnje za sigurnost cestovnog prometa u osobnom zvanju Policijski narednik od 2022 do 2023

-kriminalističko prometni tehničar u osobnom zvanju Policijski narednik od 2023 godine

Ostala osposobljavanja u službi:

- Tečaj za vršenje očevida prometnih nesreća 2017 godine,

- Tečaj zaštite podataka u SIS II sustavu 2017 godine,

- Tečaj za mjerila i uređaje u nadzoru cestovnog prometa, 2018 godine,

- Tečaj sigurne vožnje-presretač 2018 godine,

- Tečaj za sigurnosno informiranje o postupanju s klasificiranim podacima 2023.

Osobne vještine i kompetencije:

-Poznavanje engleskog i talijanskog jezika, poznavanje rada na računalu osnovnih računalnih funkcija(word,powerpoint, Excel,..)

-Na period od 2023 do 2026 godine uz odobrenje od poslodavca Ministarstva unutarnjih poslova odobreno obavljanje privatnih djelatnosti iznajmljivanja apartmana-kuće za odmor.

15. Prilog 1

Filip Muše, OIB:12959833757

rođen: 05. prosinca 1992 godine,

adresa: 21292 Srinjine, Poljičke kneževine 63.,

Mobitel: 0919879514

Email: fmuse@mup.hr, filipmuse19922@gmail.com

| Republika Hrvatska MINISTARSTVO UNUTARNJIH POSLOVA | | |
|---|--------------------|-------|
| Primljeno | 09.10.2023 | |
| Klasifikacijska oznaka | Org. jed. 12-01 | |
| Uredžbeni broj | Pril. | Vrij. |
| | 1 | 0,00 |



Republika Hrvatska

Ministarstvo unutarnjih poslova

Policijska uprava Splitsko-dalmatinska

n/r načelnika Policijske uprave Splitsko-dalmatinske

gospodina Slobodana Marendića

Predmet: Zamolba za odobrenje korištenja evidencije i obrazaca koje koristi policija;

Poštovani,

Policijski sam službenik Postaje prometne policije Split od 2015 godine, i trenutno sam rješenjem određen na poslovima ekipe za očevide prometnih nesreća- kriminalističko-prometni tehničar. Ujedno uz djelovanje u policiji se školujem na Sveučilišnom odijelu za forenzične znanosti u Splitu, modul Nacionalne sigurnosti, 2. godina poslijediplomskog studija. U okviru izrade završnog diplomskog rada, izabranim pod mentorstvom pomoćnika pročelnika za financije profesora dr. sc. Marko Perkušića, izabrao za temu „Pravne posljedice namještenih prometnih nesreća“.

U svrhu izrade svoga rada potrebna mi je evidencija broja predmeta kaznenih dijela prijevара auto osiguravajućih kuća(u periodu od 2011 do 2022), kao i primjer predmeta od podnošenja kaznene prijave do pravomoćne presude, a o kojima su postupali djelatnici **Službe organiziranog kriminaliteta PU SD**.

Nadalje pod punom materijalnom i kaznenom odgovornošću iskazujem da navedeno traženje je samo u svrhu izrade diplomskog rada, te neće biti korišteno za ništa drugo, te svi osobni podatci neće biti objavljeni, pritom pridržavajući se odredba Zakona o zaštiti tajnosti podataka i obvezujem se da kao službena osoba ne bi kršio odredbe čl. 96. stavka 2. točaka 5. i 9. Zakona o policiji(NN 34/2011).

Po potrebi kao dokaz spreman sam Vam dostaviti i primjerak diplomskog rada kako bi se uvjerali da nisu nenamjenski i neovlašteno korišteni podatci IS MUP-a RH.

Unaprijed hvala!

Policijski službenik

Filip Muše

16. Izjava o akademskoj čestitosti

(PRILOG 3.)

SVEUČILIŠTE U SPLITU

Sveučilišni odjel za forenzične znanosti

Izjava o akademskoj čestitosti

Ja, **FILIP MUŠE**, izjavljujem da je moj diplomski rad pod naslovom „**PRAVNE POSLJEDICE NAMJEŠTENIH PROMETNIH NESREĆA U REPUBLICI HRVATSKOJ**“ rezultat mojeg vlastitog rada, da se temelji na mojim istraživanjima te da se oslanja na izvore i radove navedene u bilješkama i popisu literature. Nijedan dio ovog rada nije napisan na nedopušten način, odnosno nije prepisan bez citiranja i ne krši ičija autorska prava.

Izjavljujem da nijedan dio ovog rada nije iskorišten u ijednom drugom radu pri bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj, obrazovnoj ili inoj ustanovi.

Sadržaj mojega rada u potpunosti odgovara sadržaju obranjenoga rada.

Split, __02.02.2024. godine

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Filip Muše', is written over two horizontal lines. The signature is stylized and cursive.

Potpis studenta/studentice: