

PROBLEMATIKA DOKAZIVANJA NELOGIČNIH I NEREALNIH ELEMENTA NASTANKA SAOBRAĆAJNE NEZGODE

PROBLEMATICS OF PROVING ILOGICAL AND UNREALISTIC ELEMENTS OF OCCURRENCE OF TRAFFIC ACCIDENTS

Osman Lindov¹; Adnan Omerhodžić²; Adnan Tatarević³

XII Simpozijum
"Veštačenje saobraćajnih nezgoda
i prevare u osiguranju"

Rezime: Osnova za kvalitetnu analizu saobraćajne nezgode, potvrdu ili negiranje vjerodostojnosti nastanka saobraćajne nezgode, predstavlja kvalitetna dokumentacija. Međutim, u praksi se veoma često dešava, da se analizom saobraćajne nezgode utvrde nelogični i nerealni elementi koji negiraju vjerodostojnost nastanka saobraćajne nezgode, ali koje je u kasnijem postupku teško dokazati. Iz toga razloga, postavlja se pitanje, na koji prihvatljiv način je moguće riješiti navedeni problem, a u svrhu jačanja mehanizama za sprječavanje prevara u osiguranju. U ovom radu je predstavljen primjer analize stvarne saobraćajne nezgode, sa opisanom karakterističnom problematikom.

KLJUČNE REČI: ANALIZA SAOBRAĆAJNE NEZGODE,
PREVARE U OSIGURANJU,
SPREČAVANJE PREVARA

Abstract: However, in practice it often happens, that the analysis of traffic accidents identify illogical and unrealistic elements that deny the credibility of the occurrence of traffic accidents, but which is impossible to prove. For this reason, the question is, on which acceptable way it is possible to solve the above problem, in order to strengthen the mechanisms to prevent insurance frauds. This paper presents an example of the analysis of actual traffic accidents, with the described characteristically problematics.

KEY WORDS: ANALYSIS OF TRAFFIC ACCIDENTS,
INSURANCE FRAUD, FRAUD
PREVENTION

¹ Fakultet za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu, olindov@gmail.com

² Fakultet za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu, adnan.omerhodzic@gmail.com

³ Institut za saobraćaj i komunikacije Sarajevo, tatarevic@isik.ba

1. UVOD

Prevare u osiguranju je pojava koja šteti državnim proračunima, socijalnim i penzionim fondovima, zdravstvenim osiguranjima, osiguravajućim društvima i građanima, odnosno društvu i privredi svake države. [1] Ozbiljniji pristup prema prevarama u osiguranju nastupio je prije tridesetak godina, kao reakcija osiguravajućih društava, jer su prevare u osiguranju počele dostizati razmjere koje su ugrožavale osnovne funkcije osiguranja. Iz godine u godinu, prevare u osiguranju predstavljaju učestaliji i kompleksniji problem, prvenstveno i direktno za osiguravajuća društva, a indirektno na ekonomski i privredni razvoj društva u cjelini. Otkrivanje pokušaja i sprječavanje prevara u osiguranju, zahtjeva sveobuhvatan pristup i zajedničko djelovanje različitih stručnih subjekata (ministarstvo unutrašnjih poslova, osiguravajuća društva, vještaci, tužilaštva i sudovi) koji udruženim i koordiniranim radom mogu doprinijeti otkrivanju pokušaja i sprječavanju prevara u osiguranju.

Uobičajena procedura prevare u osiguranju najčešće podrazumijeva prethodni dogovor i konstrukciju od strane više učesnika. Saobraćajne nezgode koje su predmet i osnova prevare u osiguranju, razlikuju se od ostalih saobraćajnih nezgoda i to prema načinu organizovanja, pripreme, konstrukcije, te izvršenja prevare, odnosno saobraćajne nezgode.

Jedan od najvažnijih subjekata u okviru složenog postupka otkrivanja prevara u osiguranju su vještaci saobraćajne struke. U posljednje vrijeme, praksa je pokazala jačanje mehanizama i procedura prevara u osiguranju, što se ogleda u izvršenju prevare i konstrukciji saobraćajne nezgode gdje je veoma teško dokazati da se radi o prevari. Iz tog razloga neophodna je koordinacija i udruženo djelovanje svih interesnih subjekata u procesu otkrivanja i sprječavanja prevara u osiguranju.

2. MEĐUNARODNA PRAKSA I ISKUSTVA SA PREVARAMA U OSIGURANJU

Pravni sistemi pojedinih zemalja, prevare u osiguranju tretiraju kao poseban oblik krivičnog djela prevare (Njemačka, Italija, Austrija, Italija, Holandija, Grčka i neke države u SAD-u), dok druge zemlje to ne čine. [2] Krivična djela prevare u osiguranju obično se realiziraju po prethodno planiranom i dogovorenom scenariju i konstrukciji više osoba. U svrhu realizacije prevare u osiguranju kao krivičnog djela, vrše se i druga krivična djela kao što su: prevare u službenim dužnostima, zloupotreba službenog položaja, primanje i davanje mita, korupcija, krivotvorenje i falsifikovanje dokumenata, i drugi.

Prema izvještaju Udruženja osiguravatelja Evrope („Insurance Europe“), prevare u osiguranju imaju ozbiljne posljedice, što se u konačnici manifestuje da poštteni klijenti zbog prevaranata plaćaju višu cijenu premija, a osiguranja trpe velike gubitke. Osiguranja u Njemačkoj zbog prevara tako gube 4 milijarde eura godišnje, u SAD-u 30 milijardi dolara, u Velikoj Britaniji 1,9 milijardifunti, u Hrvatskoj od 200 do 350 miliona kuna. Prema procjeni Evropske komisije osiguranja, vrijednost prevara u osiguranja u 25 zemalja Evropske Unije, iznosi najmanje 8 milijardi eura, što predstavlja 2 % godišnje premije osiguranja. Zato osiguranja nastavljaju jačati sistem kontrola kako bi postigla da se prevare u što većem broju otkrivaju i sprječavaju. [3]

Poražavajuća je činjenica da veliki dio javnosti smatra da prevare u osiguranju nisu tako značajan problem po cjelokupno društvo i ekonomski razvoj. Tako, na primjer smatra 20 % Nijemaca, 40 % Danaca tvrdi da poznaju osobe koje su počinile prevaru, dok je 44 % Holanđana sudjelovalo u prevarama u osiguranju, a 12 % je to i priznalo. U SAD-u, svaka

porodica plaća 1000 dolara godišnje veću premiju, zbog šteta od prevara u osiguranju, u Holandiji svaka porodica plaća 150 eura veću premiju, u Velikoj Britaniji svaki osiguranik plaća 44 funte veću premiju. Procjenjuje se da se u Evropi na otkrivene i neotkrivene prevare u osiguranju odnosi oko deset posto svih odštetnih zahtjeva.

Pored negativnih posljedica koje se manifestuju kroz prevare u osiguranju, postoji značajan napredak aktivnosti na polju jačanja mehanizama za otkrivanje i sprječavanje prevara u osiguranju. U Švedskoj su osiguravajuća društva angažirala 6200 istražitelja prevara u osiguranju, koji su u 2011. godini otkrili prevare vrijedne ukupno 40 miliona eura. Neka istraživanja su pokazala da su od 10 do 20 % svih lažnih zahtjeva upravo zahtjevi za isplatu šteta koje su nastale od događaja koji se nikad nisu dogodili, dok se od 80 do 90 % svih lažnih zahtjeva odnosi na pretjerana potraživanja. U Velikoj Britaniji Ured za prevare u osiguranju ("Insurance Fraud Bureau IFB"), otkrio je 2006. godine, veliku prevaru koja je uštedjela desetine miliona funti osiguranjima i njihovim klijentima. Podaci Udruženja osiguranja Francuske pokazuju da je u toj zemlji otkriveno oko 35.000 lažnih prijava štete, što je uštedjelo isplatu 168 miliona eura. [4]

U nekim zemljama osiguratelji razmjenjuju relevantne informacije koje im mogu pomoći u prepoznavanju potencijalnih prevara. Takva razmjena informacija u različitim oblicima postoji u Hrvatskoj, Estoniji, Finskoj, Njemačkoj, Irskoj, Malti, Nizozemskoj, Norveškoj, Portugalu, Sloveniji, Španjolskoj, Švedskoj i Velikoj Britaniji, a razmatraju se i na Cipru. Značajan iskorak na ovom polju je napravljen u Zagrebu 12. aprila 2011. godine, kada je potpisan "Protokol o saradnji u sprečavanju prevara u osiguranju", između osiguravatelja iz Hrvatske, Slovenije, Mađarske, Bosne i Hercegovine, Crne Gore, Srbije i Makedonije⁴. Potpisnici su se obavezali na saradnju i razmjenu informacija o sprečavanju prevara, sistemima detekcije i prevencije prevara u osiguranju, zakonske regulative i slično.

3. ULOGA I ZNAČAJ VJEŠTAKA SAOBRAĆAJNE STRUKE U POSTUPKU OTKRIVANJA PREVARA U OSIGURANJU

Analiza saobraćajne nezgode predstavlja kompleksan proces, a uslov za kvalitetnu analizu predstavljaju kvalitetni materijalni dokazi i kvalitetna dokumentacija. Ako se posmatra analiza saobraćajne nezgode sa aspekta prevara u osiguranju, onda takva analiza podrazumijeva analizu vjerodostojnosti nastanka saobraćajne nezgode na opisani način i prema evidentiranim tragovima i činjenicama.

U okviru analize vjerodostojnosti nastanka saobraćajne nezgode, a prema zaključcima provedenih analiza od strane vještaka saobraćajne struke, saobraćajne nezgode se mogu podijeliti na sljedeće vrste: saobraćajne nezgode koje se uopšte nisu dogodile, saobraćajne nezgode koje se nisu dogodile na evidentiranom mjestu i saobraćajne nezgode koje se nisu dogodile u potpunosti na opisani način. [5]

Prvi element sistema u okviru otkrivanja prevara u osiguranju predstavljaju uviđajne ekipe. U tom procesu uviđajna dokumentacija predstavlja osnovu za otkrivanja prevara. Iz tog razloga uviđajna dokumentacija treba da bude izuzetno kvalitetna, obimna, precizna, vjerodostojna, te urađena sa najvećim stepenom stručnosti. Veoma često se dešava da nekvalitetna uviđajna dokumentacija u postupku analize saobraćajne nezgode ograniči mogućnosti vještaka saobraćajne struke, pri čemu nije u mogućnosti sa sigurnošću potvrditi niti negirati mogućnost nastanka saobraćajne nezgode, odnosno istu dokazati. U

⁴ Naknadno su Protokolu pristupili Udruženja osiguranja iz Češke, Rumunije i Austrije.

Velikoj Britaniji je 2005. godine usvojen Zakon o prevarama, u kojem je između ostalog predviđeno da se lažno davanje podataka ili njihovo prikrivanje, smatra krivičnim djelom.

Drugi element sistema u okviru otkrivanja prevara u osiguranju predstavljaju stručni timovi, procjenitelji i vještaci u osiguravajućim društvima. Ovdje veoma značajnu ulogu ima međusobna saradnja i razmjena podataka između osiguravajućih društava u procesu lakše identifikacije, otkrivanja i sprečavanja prevara u osiguranju. U SAD-u je 2004. godine osnovana Mreža za odbranu od prevara, pomoću koje je formirana baza podataka za pretraživanje svih neophodnih podataka za otkrivanje prevara u osiguranju.

Treći element sistema u okviru otkrivanja prevara u osiguranju predstavljaju nadležni sudovi i tužilaštva. Značaj njihovog doprinosa u okviru otkrivanja prevara u osiguranju ogleda se u efikasnom procesuiranju počinioca prevare u osiguranju. U SAD-ama zakonodavstvo je 1994. godine definisalo prevare u osiguranju kao federalni zločin sa novčanom kaznom i kaznom zatvora do 15 godina. [6]

4. PRIMJER ANALIZE SAOBRAĆAJNE NEZGODE SA KARAKTERISTIČNOM PROBLEMATIKOM

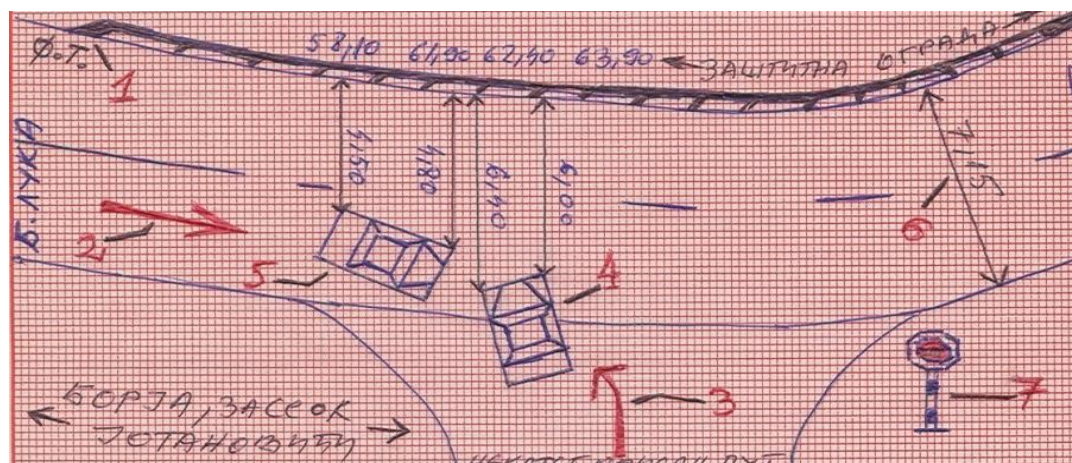
Saobraćajna nezgoda se dogodila oktobru 2005. godine oko 20³⁰ h, na magistralnom putu M-4, kod raskrsnice magistralnog puta i nekategorisanog puta. U saobraćajnoj nezgodi su učestvovali putnički automobil „Lada“ bosanskohercegovačkih registarskih oznaka (probne tablice) starosti oko 20 godina i putnički automobil „Opel Vectra“ hrvatskih registarskih oznaka starosti oko 4 godine. U saobraćajnoj nezgodi došlo je do kontakta putničkog automobila „Lada“ i putničkog automobila „Opel Vectra“, pri čemu je na automobilima pričinjena materijalna šteta, a povrijeđenih osoba nije bilo. U momentu saobraćajne nezgode bila je noć, vedro, nije bilo ulične rasvjete. [7]

Uviđajna ekipa na licu mjesta napravila je svega 4 fotografije. Na slici 1. prikazane su evidentirane pozicije putničkih automobila nakon nastanka saobraćajne nezgode, i oštećenja putničkih automobila.



Slika 1. Evidentirane pozicije putničkih automobila nakon nastanka saobraćajne nezgode, i oštećenja putničkih automobila

Na slici 2., prikazan je kroki plan mjesta saobraćajne nezgode sačinjen od strane uviđajne ekipe.



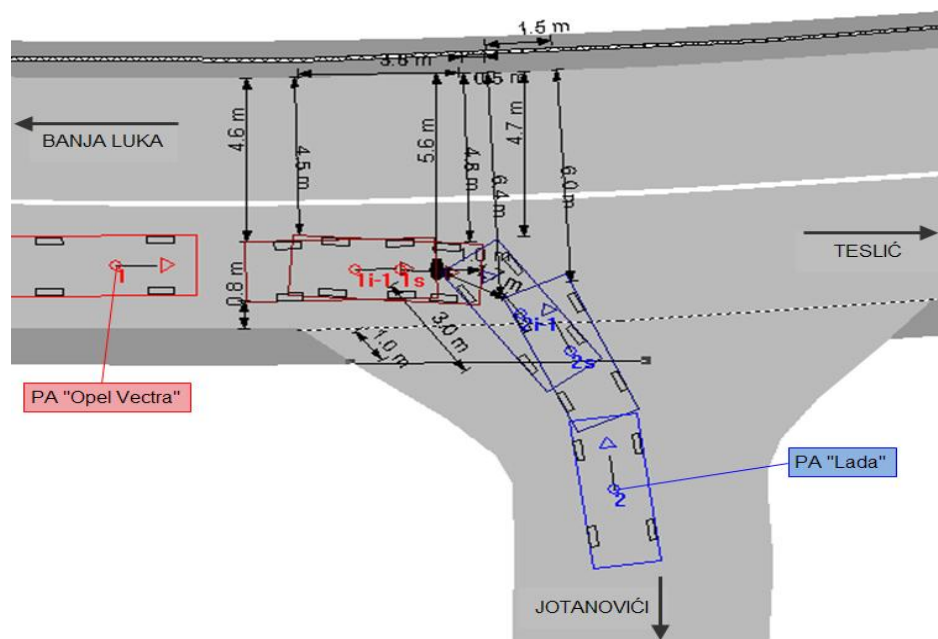
Slika 2. Kroki plan mjesta saobraćajne nezgode

Imajući u vidu evidentirane tragove, te oštećenja na prednjem lijevom dijelu putničkog automobila „Lada“ kao i oštećenja na prednjem dijelu putničkog automobila „Opel Vectra“ može se konstatovati, da je sudar ostvaren prednjom čeonom stranom putničkog automobila „Opel Vectra“ sa prednjim lijevom dijelom putničkog automobila „Lada“.

Dodatni problem u konkretnoj saobraćajnoj nezgodi bilo je utvrđivanja naknadnih oštećenja koja usljed "štire" dokumentacije nisu vidljiva, a konkretno se radilo o

aktiviranju zračnih jastuka.

Imajući u vidu najvjerovatnije putanje kretanje automobila prije mjesta kontakta, izvršeno je pozicioniranje mjesta kontakta i položaja automobila u mjestu kontakta na osnovu njihovih zaustavnih položaja. Na slici 3. prikazano je mjesto kontakta između automobila sa neophodnim mjerama.



Slika 3. Mjesto kontakta između automobila sa neophodnim mjerama

Putnički automobil „Lada“ kretao se nekategorisanim putem sa namjerom uključenja na magistralni put i skretanjem ulijevo. Određena je brzina kretanja putničkog automobila „Lada“, koji se u prilazu raskrsnici nekategorisanog i magistralnog puta kretao brzinom oko 40 (km/h), dok je brzina prilikom uključivanja na magistralni put iznosila oko 20 (km/h). Neposredno nakon prelaska prednjih gabarita putničkog automobila „Lada“ na operativnu površinu magistralnog puta, došlo je do kontakta sa drugim automobilom koji se kretao magistralnim putem. Do kontakta je došlo na operativnoj površini desne saobraćajne trake magistralnog puta.

Putnički automobil „Opel Vectra“ kretao se magistralnim putem gdje je određena brzina kretanja putničkog automobila „Opel Vectra“ u trenutku kontakta, oko 35 (km/h).

Na osnovu vremensko-prostorne analize saobraćajne nezgode, određena je međusobna udaljenost između putničkih automobila u trenutku izvođenja radnje uključenja putničkog automobila „Lada“ na magistralni put, koja je iznosila oko 8,2 (m).

Uzimajući u obzir karakteristike saobraćajnice u blizini nastanka saobraćajne nezgode, definisane prilikom uviđaja, može se konstatovati, da na udaljenosti od oko 8,2 (m) i znatno više je moglo doći do međusobnog uočavanja učesnika saobraćaje nezgode.

Na slici 4., prikazana je lokacija nastanka saobraćajne nezgode, fotografisana u dnevnim uslovima, sa karakterističnih pozicija kretanja putničkih automobila „Opel Vectra“ i „Lada“ prema mjestu međusobnog kontakta.



Slika 4. Lokacija nastanka saobraćajne nezgode u dnevnim uslovima

Jedna od uslovnih mogućnosti za izbjegavanje nastanka saobraćajne nezgode od strane vozača putničkog automobila „Lada“ je podrazumijevalo, da vozač putničkog automobila „Lada“ propusti putnički automobil „Opel Vectra“, te nakon toga poduzme radnju uključivanja, odnosno skretanja ulijevo na magistralni put.

Kako je međusobna udaljenost putničkog automobila „Opel Vectra“ i putničkog automobila „Lada“ iznosila oko 8,2 (m), može se konstatovati, da je vozač putničkog automobila „Lada“ morao izvršiti propuštanje putničkog automobila „Opel Vectra“ pa tek onda izvršiti uključivanje na magistralni put.

Ono što je neshvatljivo i nije uobičajeno u ovoj varijanti dešavanja saobraćajne nezgode je to, da je vozač putničkog automobila „Lada“ započeo uključivanje i izlazak na magistralni put kada je na vrlo malom odstojanju od oko 8,2 (m) imao drugo vozilo (putnički automobil „Opel Vectra“). Vozač putničkog automobila „Lada“ morao je vidjeti putnički automobil „Opel Vectra“ s obzirom na okolnosti (bila je noć, neosvijetljena saobraćajnica i bili su upaljeni farovi), neovisno da li je bio posebno oprezan ili nije, jer je ovo suviše malo odstojanje da se svjesno ide u "sukob".

Objašnjenje za ovakvu situaciju može se jedino obrazložiti „svjesnim“ postupkom vozača putničkog automobila „Lada“ da dođe do sudara.

Vještak saobraćajne struke sa ovakvo "šturom" urađenom uviđajnom dokumentacijom vrlo teško može dokazati "suprotno". Ono što u ovakvim slučajevima vještak saobraćajne struke može i treba uraditi jeste, da izrazi sumnju u vjerodostojnost nastanka saobraćajne nezgode u datom trenutku i na datom mjestu. Izražavanje sumnje od strane vještaka saobraćajne struke trebalo bi biti dovoljan razlog da sudstvo u ovakvim slučajevima ne donese odluku o naplati štete za pričinjenu štetu. U konkretnom slučaju stav vještaka saobraćajne struke je bio sljedeći: *"..... ono što je neshvatljivo i nije uobičajeno u ovoj varijanti dešavanja saobraćajne nezgode je to, da je vozač putničkog automobila „Lada“ započeo uključivanje i izlazak na magistralni put kada je na vrlo malom odstojanju od oko 8,2 metra imao drugo vozilo (putnički automobil „Opel Vectra“) koje je morao vidjeti (noć, upaljeni farovi i dr.) neovisno da li je bio posebno oprezan ili nije, jer je ovo suviše malo odstojanje da se svjesno ide u sukob. Objasnenje za ovakvu situaciju može se jedino obrazložiti „svjesnim“ postupkom vozača putničkog automobila „Lada“ da dođe do sudara ili da putnički automobil „Lada“ u prilazu raskrsnici nije imao adekvatno kočenje usljed neispravnosti kočionog mehanizma pa nije mogao u cijelosti stati prije izlaska automobila na operativnu površinu magistralnog puta....."*

"... s druge strane, kretanje putničkog automobila „Opel Vectra“ na „otvorenom“ putu, odnosno kretanje putničkog automobila „Opel Vectra“ sa vrijednošću brzine od oko 35 (km/h) nije uobičajeno na magistralnom putu. Objašnjenje za ovu vrijednost brzine kretanja putničkog automobila „Opel Vectra“ u momentu kontakta sa drugim automobilom može se jedino naći u mogućnosti, da je isti uvidio kretanje drugog automobila koji je dolazio sa nekategorisanog puta i da je shvatio da neće doći do zaustavljanja pa je izvršio „smirivanje“ brzine prije mjesta kontakta bez poduzimanja intenzivnog usporenja, jer u suprotnom isti je mogao u cijelosti zaustaviti svoj automobil prije mjesta kontakta....."

Prema policijskim fotografijama sačinjenim na licu mjesta saobraćajne nezgode, nije moguće uočiti, da li jesu ili nisu aktivirani zračni jastuci na putničkom automobilu „Opel Vectra“. Policajci su u kasnijim iskazima pred sudom naveli, da nisu bili aktivirani zračni jastuci u momentu kada su fotografisali automobile na licu mjesta, a vrlo lako su mogli riješiti sve nedoumice, te svima olakšati da su napravili barem još dvije fotografije???

Također u segmentu odluke, da li su bili ili nisu aktivirani zračni jastuci, vještak saobraćajne struke je shodno svojim saznanjima i tehničkim podacima dao sljedeće razmišljanje: [8] *"... Imajući u vidu veličinu oštećenja na putničkom automobilu „Opel Vectra“ vidljivim na fotografijama kao i brzinu pri udaru u drugi automobil od oko 34,4 (km/h), veća je vjerovatnoća da se zračni jastuci nisu aktivirali pri ovom sudaru. Iako je neophodno napomenuti, da i takva mogućnost postoji, odnosno da su se zračni jastuci aktivirali i pri ovakvom sudaru, a zavisi od načina postavljanja i aktiviranja senzora zračnih jastuka, koji zavisi od proizvođača automobila i modela u koji se ugrađuju. Mogućnost aktiviranja zračnih jastuka nakon dešavanja saobraćajne nezgode je vrlo rijetka gotovo nemoguća osim ako nije ponovo pokrenut automobil i izvršen jači udar u području senzora zračnog jastuka jer najčešće u gotovo svih proizvođača automobila aktiviranje zračnih jastuka je pri aktiviranju motora i pri odgovarajućim brzinama ili pri odgovarajućim intenzitetom usporenja (misli se na usporenja koja se postižu pri udaru i sudaru). Neophodno je napomenuti, da u većini novih modela automobila zračni jastuci su uvezani sa sistemom sigurnosnih pojasa, odnosno aktivni su kada su sigurnosni pojasevi aktivni, odnosno upotrijebljeni, stoga aktiviranje zračnih jastuka prilikom demontaže i pregledom oštećenih dijelova i pri „ugašenom“ motoru, je gotovo nemoguće....."*

5. ZAKLJUČAK

Otkrivanje pokušaja i sprječavanje prevara u osiguranju zahtjeva sveobuhvatan pristup i zajedničko djelovanje različitih stručnih subjekata (ministarstvo unutrašnjih poslova, osiguravajuća društva, vještaci, tužilaštva i sudovi) koji udruženim i koordiniranim radom mogu doprinijeti otkrivanju pokušaja i sprječavanju prevara u osiguranju. U praksi se dešava, da se analizom saobraćajne nezgode od strane vještaka saobraćajne struke, utvrde nelogični i nerealni elementi koji negiraju vjerodostojnost nastanka saobraćajne nezgode, ali koje je nemoguće dokazati.

Međutim, navedeni problem je moguće riješiti samo koordiniranim djelovanjem svih interesnih subjekata u svrhu jačanja mehanizama za sprječavanje prevara u osiguranju, što podrazumijeva sljedeće:

- uviđajna dokumentacija treba da bude izuzetno kvalitetna, obimna, precizna, vjerodostojna, te urađena sa najvećim stepenom stručnosti,
- uviđajne ekipe treba kontinuirano da se stručno usavršavaju i razvijaju mehanizme za otkrivanje i sprečavanje prevara,

- razvijati saradnju i međusobnu razmjenu korisnih podataka između osiguravajućih društava, a u svrhu otkrivanja i sprečavanja prevara u osiguranju,
- kontinuirano vršiti usavršavanje stručnih timova, vještaka i procjenitelja u osiguravajućim društvima,
- pooštriti kaznene mjere i odredbe u okviru zakonske legislative, a koje se odnose na lažno davanje podataka, prikrivanje i krivotvorenje podataka u postupku istrage potencijalne prevare u osiguranju, i
- omogućiti efikasno procesuiranje počinioca prevare u osiguranju.

LITERATURA

- [1] Božović, M., Knežević, Z., Simić, D., Modeli saradnje subjekata u cilju otkrivanja prevara u osiguranju, XI Simpozijum sa međunarodnim učešćem "Analiza složenih saobraćajnih nezgoda I prevare u osiguranju", Zbornik radova, Zlatibor, 2012.
- [2] Cvijan, M., Smailović, E., Prepoznavanje pokušaja prevare u osiguranju, XI Simpozijum sa međunarodnim učešćem "Analiza složenih saobraćajnih nezgoda I prevare u osiguranju", Zbornik radova, Zlatibor, 2012.
- [3] <http://www.reosiguranje.com/vesti/1565-prevare-osiguranja-u-evropskoj-uniji.html>
- [4] Prevare osiguranja u Evropskoj uniji (26.09.2013) 15:22 h
- [5] Ristić, Ž., Nastanak i mogućnosti prevara u osiguranju sa posebnim akcentom na osiguranje motornih vozila, XI Simpozijum sa međunarodnim učešćem "Analiza složenih saobraćajnih nezgoda I prevare u osiguranju", Zbornik radova, Zlatibor, 2012.
- [6] Dragač, R., Vujanić, M. Bezbednost saobraćaja II deo, Saobraćajni fakultet, Beograd, 2002.
- [7] Gajski Kovačić N., Prijevare u osiguranju - globalna pošast poskupljuje premiju, Svijet osiguranja, br. 3, Zagreb, 2013.
- [8] Ekspertize saobraćajnih nezgoda, Katedra za sigurnost u saobraćaju, Fakultet za saobraćaj i komunikacije, Sarajevo, 2012.
- [9] Lindov, O. Sigurnost cestovnog saobraćaja, Fakultet za saobraćaj i komunikacije, Sarajevo, 2008.