

MILE KLANAC*, DRAŽEN KRALJ**, MATEJ RADOČAJ***

Inscenirane prometne nesreće i prijevare osiguranja

Sažetak

Inscenirati prometnu nesreću znači prikazati njezinu dinamiku i mehanizam nastanka s namjerom da se nekoga dovede u zabludu, da povjeruje da se ona uistinu dogodila onako kako je sudionik prikazuje. Motiv insceniranja može biti prikrivanje nekog drugog prekršaja ili kaznenog djela, međutim najčešće je to pribavljanje protupravne materijalne koristi prijevarom i zlouporabom osiguranja od automobilske odgovornosti, a prijevare i zlouporabe postoje koliko i sama osiguravajuća društva. Svrha očevida prometne nesreće jest pronalazak tragova na mjestu događaja te odgovaranje na pitanje što se točno i kako dogodilo. U velikom broju insceniranih prometnih nesreća policija obavi očevid, ne sumnjajući u istinitost onoga što je zatečeno na mjestu događaja, čime na određen način daje legitimitet nečemu što se nije dogodilo onako kako je prikazano. Cilj ovog rada nije istraživanje kriminalističkih tehnika, taktika i metodika, kao ni trendova insceniranih prometnih nesreća, nego da se onima koji obavljaju očevid te svima koji se bave tom vrstom delinkvencije, jednostavno i razumljivo prikažu tehničke specifičnosti nekih tragova koji se pojavljuju kod insceniranih prometnih nesreća kako bi se na temelju misaone rekonstrukcije moglo provjeriti njihovo uklapanje u vremensko-prostornu dinamiku prikazanog nastanka prometne nesreće.

Cljučne riječi: vozač, vozilo, prometna nesreća, insceniranje, prijevara.

1. UVOD

Kada je o osiguranju riječ, ono od automobilske odgovornosti najrasprostranjenije je, što ga, s obzirom na masu korisnika, čini objektom čestih zlouporaba i prijevara. Pribavljanje protupravne materijalne koristi prijevarom i zlouporabom osiguranja postoji otkako postoje i sama osiguravajuća društva.

* Mile Klanac, dipl. ing., MUP, Policijska akademija „Prvi hrvatski redarstvenik“, Veleučilište kriminalistike i javne sigurnosti, Zagreb, Hrvatska.

** Dražen Kralj, str. spec. krim., MUP, Policijska akademija „Prvi hrvatski redarstvenik“, Veleučilište kriminalistike i javne sigurnosti, Zagreb, Hrvatska.

*** Matej Radočaj, mag. crim., MUP, Policijska uprava zagrebačka, II. postaja prometne policije Zagreb, Hrvatska.

Isplaćene štete na temelju kaska i obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti prema podacima Hrvatskog ureda za osiguranje u 2022. iznosile su 334.726.240 eura¹. U Republici Hrvatskoj ne postoje službeni podaci u kojem opsegu u ukupnim štetama od automobilske odgovornosti participiraju inscenirane štete iz prometnih nesreća. Cijenu prijevarnih šteta, povećanjem premija osiguranja, plaćaju svi osiguranici.

Kako bi spriječili prijevare i zlouporabu osiguranja, osiguravajuća društva imaju posebne odjele koji se bave tim problemom.

Budući da sudionici prometne nesreće nemaju obvezu obavještanja policije, u dijelu insceniranih nesreća koje se prijave osiguravajućim društvima policija nije ni obavila očevid. Međutim, ako osiguravatelj kasnije podnese prijavu, policija ponekad s odmakom od nekoliko godina mora provesti istraživanje na temelju naloga državnog odvjetništva. Budući da nije bilo očevida, u pravilu ne postoji nikakva dokumentacija s mjesta na kojem se po prijavi dogodila prometna nesreća.

U velikom broju insceniranih prometnih nesreća policija obavi očevid, ne sumnjajući u istinitost onoga što je zatečeno na mjestu događaja, čime na određeni način daje legitimitet nečemu što se nije dogodilo onako kako je prikazano.

Iako je svrha očevida prometne nesreće pronalazak tragova na mjestu događaja te odgovaranje na pitanje što se točno i kako dogodilo, u praksi se pojavljuju nedostaci i pogreške koje mogu biti objektivne (vremenski uvjeti, konfiguracija mjesta događaja, promjene na mjestu događaja i sl.) i subjektivne (nedovoljno iskustvo i stručnost onog tko obavlja očevid).

Cilj ovog rada nije istraživanje kriminalističkih tehnika, taktika i metodika, kao ni trendova insceniranih prometnih nesreća, nego da se onima koji obavljaju očevid te svima koji se bave tom vrstom delinkvencije jednostavno i razumljivo prikažu tehničke specifičnosti nekih tragova koji se pojavljuju kod insceniranih prometnih nesreća kako bi se na temelju misaone rekonstrukcije moglo provjeriti njihovo uklapanje u vremensko-prostornu dinamiku prikazanog nastanka prometne nesreće.

Da bi onaj tko obavlja očevid posumnjao u mehanizam i dinamiku nastanka prometne nesreće, uz kriminalistička, mora imati i tehnička znanja koja se odnose na poznavanje gibanja tijela ovisno o okolnostima događaja, a to je moguće samo dobrom temeljnom izobrazbom te konstantnom edukacijom i usavršavanjem.

Nikako ne bi smjele postojati zapreke kritičkom promišljanju vezanom bilo uz objektivne ili subjektivne pogreške koje se događaju kod takvih očevida.

Prepoznavanje, otkrivanje i dokazivanje, odnosno borba protiv takve vrste delinkvencije nikako nije moguća bez sinergije policije, osiguravatelja i stalnih sudskih vještaka.

2. BROJ PROMETNIH NESREĆA I OBEVEZE POLICIJE KOD PROMETNE NESREĆE

Pojavi insceniranih prometnih nesreća svakako pridonosi to što sudionici prometnih nesreća nemaju obvezu obavještanja policije. Broj očevida prometnih nesreća koje obavi policija počeo je opadati od 2003., kada su obavljena 92.102 očevida, dok su 2023. obavljena 32.604

¹ https://huo.hr/upload_data/site_files/motorna-vozila-i-osiguranje-2022.pdf (str. 38–64) – preuzeto 20. 9. 2024.

očevida. U promatranom razdoblju broj obavljenih očevida pao je za oko 65% (Tablica 1.).

Tablica 1: Prometne nesreće i posljedice od 1974. do 2023. godine²

Prometne nesreće i posljedice od 1974. do 2023. godine

Godina	Prometne nesreće	Prometne nesreće s nastradalim osobama	Udio prometnih nesreća s nastradalim osobama u ukupnom broju	Poginule osobe	Ozlijeđene osobe	Udio poginulih osoba u nastradalim osobama u ukupnom broju
2001.	81.911	15.079	18,4	647	22.093	2,8
2002.	86.611	16.500	19,1	627	23.923	2,8
2003.	92.102	18.592	20,2	701	26.153	2,6
2004.	76.540	17.140	22,4	608	24.271	2,4
2005.	58.132	15.679	27,0	597	21.773	2,7
2006.	58.283	16.706	28,7	614	23.136	2,6
2007.	61.020	18.029	29,5	619	25.082	2,4
2008.	53.496	16.283	30,4	664	22.395	2,9
2009.	50.388	15.730	31,2	548	21.923	2,4
2010.	44.394	13.272	29,9	426	18.333	2,3
2011.	42.443	13.228	31,2	418	18.065	2,3
2012.	37.065	11.773	31,8	393	16.010	2,4
2013.	34.021	11.225	33,0	368	15.274	2,4
2014.	31.432	10.607	33,7	308	14.222	2,1
2015.	32.571	11.038	33,9	348	15.024	2,3
2016.	32.757	10.779	32,9	307	14.596	2,1
2017.	34.368	10.939	31,8	331	14.608	2,2
2018.	33.440	10.450	31,3	317	13.989	2,2
2019.	31.367	9.695	30,9	297	12.885	2,3
2020.	26.074	7.710	29,6	237	10.035	2,3
2021.	31.453	9.146	29,1	292	11.918	2,4
2022.	32.561	10.005	30,7	275	13.329	2,0
2023.	34.604	10.633	30,7	274	14.204	1,9
UKUPNO	2.584.964	645.335	25,0	40.997	887.643	4,4

Člankom 30. Pravilnika o načinu postupanja policijskih službenika u obavljanju poslova nadzora i upravljanja prometom na cestama³ propisano je kada je policijski službenik dužan obaviti očevid prometne nesreće s materijalnom štetom o kojoj je obaviješten. U slučajevima kada nisu ispunjeni uvjeti za obavljanje očevida, policijski službenik uputit će sudionike da razmijene osobne podatke i podatke o vozilima te da popune i potpišu Europsko izvješće. Tada se o poduzetom sastavlja Službena bilješka koja sadržava podatke o sudionicima nesreće, zapisnike o alkotestiranju, podatke o vozilima, kratak opis događaja, vremenu i mjestu nastanka prometne nesreće, opis nastalih oštećenja, fotografira se mjesto događaja i vozila te se na temelju utvrđenog prema prekršiteljima primjenjuju odgovarajuće ovlasti sukladno s Prekršajnim zakonom.

Pad broja obavljenih očevida prometnih nesreća od 2003. do 2023. za oko 65% ne znači da je i u stvarnosti pao broj prometnih nesreća. Padu broja obavljenih očevida u posljednjih dvadeset godina djelomično je pridonijela zakonska mogućnost prema kojoj sudionici nemaju obvezu obavještavanja policije, a važna je i uloga policije koja, iako je obaviještena o prometnoj nesreći (sukladno s Pravilnikom dužna je obaviti očevid), bez postupanja sudionike upućuje na rješavanje prometne nesreće popunjavanjem Europskog izvješća, čak i u situacijama kad policijski službenici dođu na mjesto prometne nesreće.

² https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2023/8/Bilten_o_sigurnosti_cestovnog_prometa_2022.pdf – preuzeto 1. 9. 2024.

³ Pravilnik o načinu postupanja policijskih službenika u obavljanju poslova nadzora i upravljanja prometom na cestama, NN br. 141/2011.

3. ZLOUPORABA OSIGURANJA

U glavi XXIII. Kaznenog zakona⁴ pod djelima protiv imovine u članku 238. nalazi se kazneno djelo zloporabe osiguranja. U stavku 1. navedeno je: „Tko s ciljem da sebi ili drugome pribavi osigurninu uništi, ošteti ili sakrije stvar koja je osigurana protiv uništenja, oštećenja, gubitka ili krađe, kaznit će se kaznom zatvora do tri godine.“ U stavku 2. navedeno je: „Kaznom iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se tko 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 zdravlje.“

Kazneno djelo zloporabe osiguranja može se počinuti samo na osiguranoj stvari, a automobili koji sudjeluju u insceniranim prometnim nesrećama, sukladno sa Zakonom o obveznim osiguranjima u prometu,⁵ osigurani su policom obveznog osiguranja u prometu ili dobrovoljnom kasko policom osiguranja.

U insceniranoj prometnoj nesreći osigurana stvar (automobil) bude namjerno oštećena kako bi se nekome (sebi ili drugome) pribavila imovinska korist. Osim štete nastale na vozilima, u insceniranim se nesrećama često na osnovi krivotvorene liječničke dokumentacije potražuje i naknada nematerijalne štete za zadobivene ozljede osoba koje su sudjelovale u takvoj prometnoj nesreći.

Nakon insceniranja prometne nesreće, bez obzira na to je li rađen očevid, osiguranju se podnosi prijava štete radi isplate štete na osiguranoj stvari.

Iz statističkog pregleda temeljnih sigurnosnih pokazatelja rezultata rada Ministarstva unutarnjih poslova RH vidljivo je da je 2021. zabilježeno 14 kaznenih djela prijevare osiguranja. U 2022. nije zabilježena nijedna prijevara osiguranja, dok je u 2023. zabilježeno samo jedno kazneno djelo.⁶

Gotovo zanemariv broj (15) kaznenih djela prijevare osiguranja koje je policija zabilježila od 2021. do 2023. zasigurno je posljedica složenosti identificiranja i dokazivanja insceniranih prometnih nesreća.

4. POJAVNI OBLICI INSCENIRANIH PROMETNIH NESREĆA

Prema definiciji, prometna je nesreća 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. Sukladno s navedenim, inscenirana prometna nesreća u pravilu ima sve elemente stvarne prometne nesreće. Da bi bila riječ o prometnoj nesreći, vidljivo je da najmanje jedno vozilo mora biti u pokretu i da mora postojati kršenje prometnih propisa, jer ako nema kršenja prometnih propisa, onda nema ni prometne nesreće. Kod stvarne prometne nesreće do kršenja prometnih propisa u pravilu dolazi iz nehaja, dok kod one inscenirane dolazi

⁴ Kazneni zakon, čl. 238. NN br. 125/11., 144/12., 56/15., 61/15., 101/17., 118/18., 126/19., 84/21., 114/22., 114/23. i 36/24.

⁵ Čl. 4. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu, NN br. 151/05., 36/09., 76/13., 152/14. i 155/23.

⁶ https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2024/3/Statisticki_pregled_2023_.pdf (str. 76.) – 25. 9. 2024.
https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2023/Statisticki_pregled_2022_web%20prelim.pdf (str. 76.) – 25. 9. 2024.

⁷ Zakon o sigurnosti prometa na cestama, NN, br. 67/08., 48/10. – OUSRH, 74/11., 80/13., 158/13. – Odluka i Rješenje USRH, 89/14. – OUSRH i 92/14., 64/15., 108/17., 70/19., 42/20., 85/22., 114/22., 133/23., čl. 2. st. 1. t. 86.

do lažnog prikazivanja kršenja prometnih propisa s ciljem da se nekoga dovede u zabludu, da povjeruje da se ona uistinu dogodila onako kako se prikazuje.

U literaturi se nalaze različite podjele insceniranih prometnih nesreća, međutim gledano općenito, inscenirane prometne nesreće mogu se podijeliti u dvije skupine, i to:

1. prometne nesreće koje se uopće nisu dogodile i nisu bile prijavljene policiji, a prijavljene su osiguravajućim društvima
2. inscenirane prometne nesreće kod kojih je policija obavila očevid.

U velikom broju insceniranih prometnih nesreća policija obavi očevid, ne sumnjajući u istinitost onoga što je zatečeno na mjestu događaja, čime na određeni način daje legitimitet nečemu što se nije dogodilo onako kako je prikazano.

Kod kriminalističkog istraživanja te vrste delinkvencije, primjenu metoda i sredstava kriminalističke taktike, tehnike i metodike u pravilu je nemoguće svesti „na jednostavnu razinu nekoliko zlatnih pitanja. Za detaljno istraživanje potrebna su i brojna druga pitanja ovisno o okolnostima slučaja“ (Karas, 2023:22-23). Ovisno o okolnostima, zlatna pitanja kriminalistike potrebno je proširiti na pitanja koja se odnose na tehničko poznavanje osnovnih zakonitosti gibanja tijela (vozila i tragova) kako bi se misaonom rekonstrukcijom mogla provjeriti vremensko-prostorna dinamika prikazanog nastanka prometne nesreće. Zbog navedenog, u radu je naglasak manje stavljen na kriminalistička, a više na tehnička znanja koja su vezana uz poznavanje osnovnih zakonitosti gibanja tijela (vozila i tragova) ovisno o okolnostima događaja.

5. MODUSI I TRAGOVI INSCENIRANIH PROMETNIH NESREĆA

Insceniranoj prometnoj nesreći prethodi stvaranje prometne situacije u kojoj se iskorištava pogrešno ponašanje drugog vozača ili se ono namjerno izaziva, a ako nema drugog sudionika, okolnosti nastanka djelomično se ili u cijelosti insceniraju. Modaliteti i načini nastanka prometnih nesreća koje su se „stvarno dogodile“ „sada ili prije“, a čiji se način i okolnosti nastanka insceniraju, mogu biti takvi da se:

1. insceniraju okolnosti pod kojima je došlo do prometne nesreće s prethodno oštećenim ili neoštećenim vozilima (najčešće slijetanje zbog izbjegavanja naleta na pješaka, drugo vozilo, životinju i dr.)
2. insceniraju prometne nesreće s vozilom ili vozilima koja su zamjenom (skidanjem) dijelova pripremljena za sudjelovanje u prometnoj nesreći.

5.1. Vrste tragova kod inscenirane prometne nesreće

Svaka prometna nesreće iza sebe ostavlja specifične materijalne tragove koji proizlaze iz mehanizma i dinamike njezina nastanka. Glavnina tragova je kontaktne prirode, što znači da sadrže učinak interakcije sila i objekata koji su ih stvorili. Ti tragovi mogu biti: tipični, atipični, nedostajući i inscenirani.

Tipičnim tragovima podrazumijevaju se tragovi karakteristični za određeni dinamički tip nesreće. Atipični tragovi uvjetovani su specifičnim okolnostima pod kojima se odvijala nesreća i karakteristični su samo za određeni tip nezgode. Nedostajući tragovi su oni koji ne postoje na vozilima, kolniku, mjestu nesreće i njegovoj okolini, a morali bi postojati. Inscenirani tragovi su oni kojima se umjetno nastoje oponašati osnovni fizikalni zakoni kretanja tijela i time se nositelje tragova dovodi u uzročno-posljedičnu vezu. Kod insceniranja

tih tragova počinitelj bi trebao savršeno poznavati tehniku i način nastanka određenog traga, oponašati osnovne fizikalne zakone kretanja tijela prije i poslije sudara, što je u pravilu vrlo teško. Ako kod obavljanja očevida inscenirani trag pronade policijski službenik s dovoljno iskustva i tehničkog znanja, njemu će to biti jasan signal da je riječ o insceniranoj prometnoj nesreći.

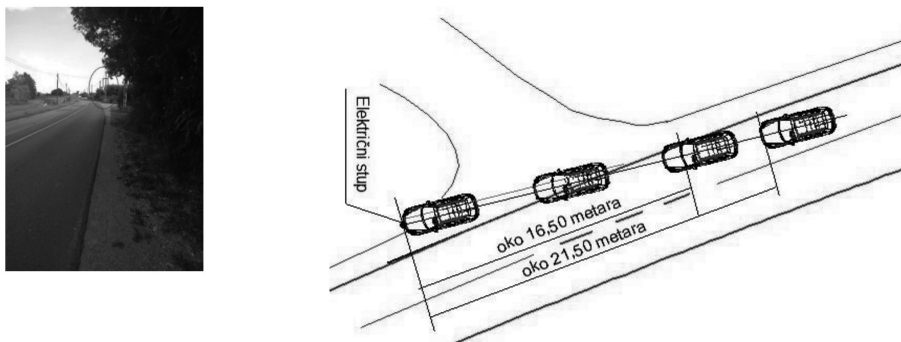
5.2. Inscenirana prometna nesreća kao posljedica reakcije na pojavu iznenadne opasnosti

Prema iskazima vozača, takve su nesreće posljedica reakcije (izbjegavanja) na pojavu iznenadne opasnosti u vidu drugog vozila, pješaka ili životinje koja je pretrčavala kolnik. Riječ je o prometnim nesrećama s relativno malim brzinama kretanja, u pravilu manjima od prosječne brzine kojom se na tom mjestu vozila kreću. Prije naleta vozila na drvo ili sličan objekt uz cestu, izostaje bilo kakva reakcija vozača. Na kolniku i terenu uz kolnik izostaju tragovi kočenja i zanošenja vozila. U pravilu, s obzirom na relativno malu brzinu vozila kod silaska s kolnika i naleta na drvo ili sličan objekt, vozač je imao tehničke mogućnosti izbjegavanja prometne nesreće, međutim, njegova je reakcija izostala. Tehnički i logički nije moguće objasniti izostanak reakcije vozača (slike 1, 2, 3 i 4).

Slike 1 i 2: Slikovni i grafički prikaz mjesta slijetanja vozila s kolnika u blagom lijevom zavoju⁸



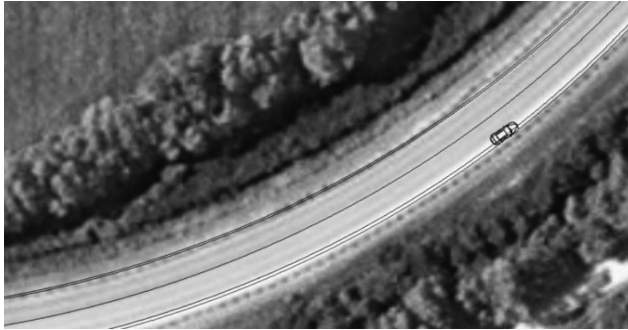
Slike 3 i 4: Slikovni i grafički prikaz mjesta slijetanja vozila s kolnika na pravocrtnoj cesti



⁸ Slike od rednog broja 1 do 12 i od 14 do 25: Izvor: vlastiti izvor autora.

Kod očevida takvih prometnih nesreće pozornost treba obratiti na kut pod kojima su ostali zakrenuti prednji kotači automobila. Oni su najčešće gotovo paralelni s uzdužnom osi vozila, što upućuje na to da je izostala reakcija vozača ili su kotači zakrenuti toliko da to zakretanje nije bilo moguće izvesti u vremenu reakcije na upravljanje pri izmicanju od iznenadne opasnosti od 0,30 sekundi (Rotim, 1991:420). U primjeru koji slijedi prikazan je nalet osobnog automobila na metalnu odbojnu ogradu u zavoju. Do udara je došlo zbog izbjegavanja naleta na divlju životinju koja je vozaču dolazila s lijeve strane (slike 5 i 6).

Slika 5: Opći izgled mjesta naleta vozila na odbojnu ogradu u zavoju

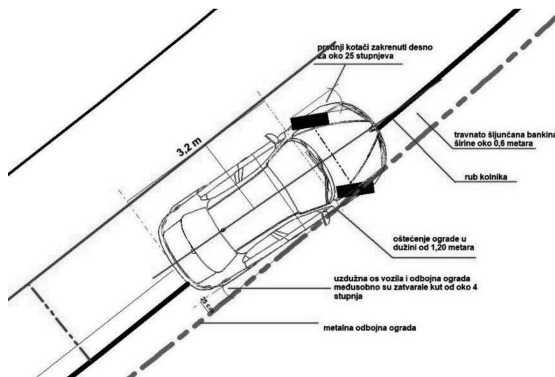


Slika 6: Prikaz vozila u kontaktu s odbojnom ogradom u zavoju



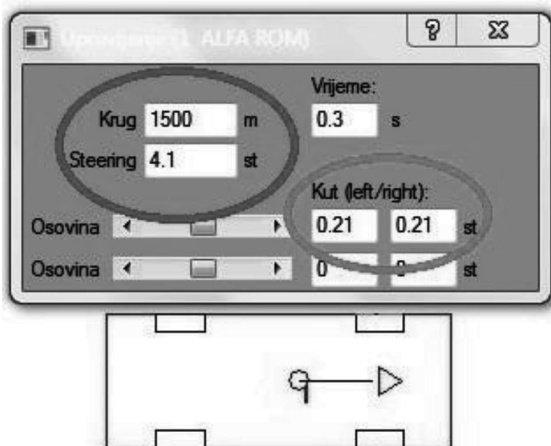
Na fotografiji s mjesta događaja (Slika 6) uočava se kako su kotači vozila zakrenuti gotovo u krajnji desni položaj, što bi odgovaralo kutu od oko 25 stupnjeva (Slika 7).

Slika 7: Tlocrtni prikaz vozila u kontaktu s odbojnom ogradom



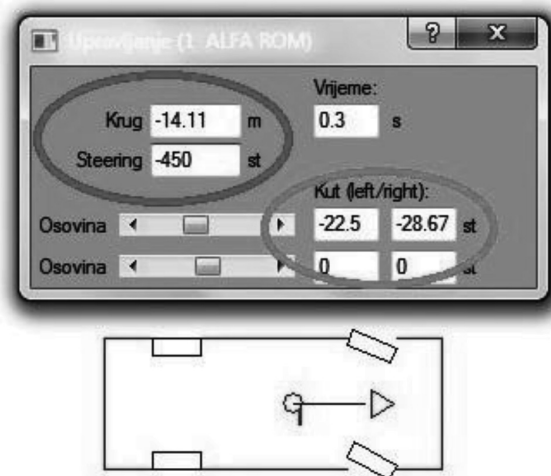
Ako se pretpostavi da se, s obzirom na radijus zakrivljenosti zavoja, vozilo neposredno prije silaska s kolnika kretalo sredinom prometne trake da bi došlo u poziciju vidljivu na prethodnim slikama, trebalo se kretati po luku polumjera zakrivljenosti od oko 750 metara (promjer 1500 metara), a vozač je pri tome trebao zakrenuti upravljač za samo 4,1 stupanj, dok bi kotači bili zakrenuti udesno za 0,21 stupanj (Slika 8).

Slika 8: PC Crash, radijus zakrivljenosti od 750 metara i kut zakretanja kotača



Da bi kotači došli u položaj zakrenutosti udesno za oko 25 stupnjeva (slike 6, 7), vozač je morao skrenuti po luku polumjera zakrivljenosti oko 7 metara (promjer oko 14 metara). Pri tome je morao zakrenuti upravljač za oko 450 stupnjeva (ili puni krug + 1/4 kruga zakretanja kola upravljača), što nije moguće izvesti u vremenu reakcije na upravljanje pri izmicanju od iznenadne opasnosti od 0,30 sekundi (Rotim, 1991: 420) (Slika 9).

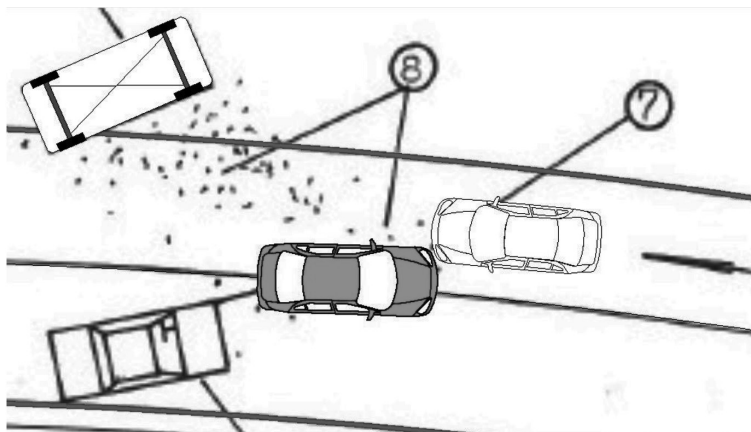
Slika 9: PC Crash, radijus zakrivljenosti od 7 metara i kut zakretanja kotača



5.3. Insceniranje dinamike sudara i postsudarnog kretanja vozila

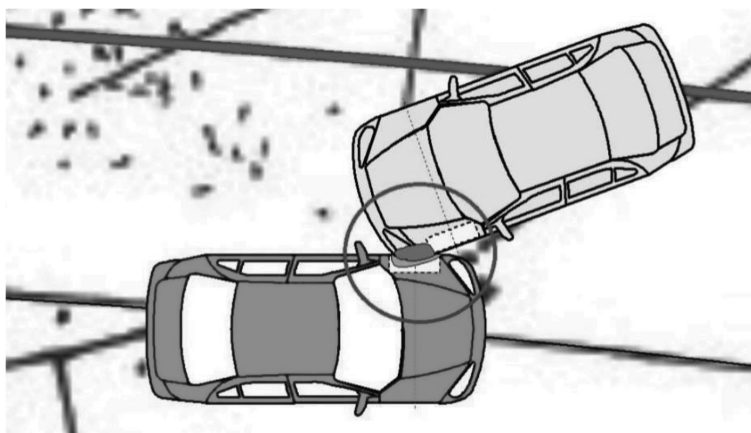
Insceniranjem prometne nesreće umjetno se nastoje oponašati osnovni fizikalni zakoni kretanja tijela prije i poslije sudara, što je u pravilu vrlo teško. Na primjeru koji slijedi prikazan je sudar vozila koji se dogodio tako da je, prema iskazu, na relativno ravnom cestovnom potezu „zeleni automobil“ prešao na suprotnu stranu kolnika te prednjim lijevim dijelom udario u prednji lijevi dio „sivog automobila“, koji se kretao sredinom obilježene prometne trake. Nakon sudara „zeleni automobil“ je zaustavljen u kretanju te odbačen unatrag, a „sivi automobil“ prevrnuo se na bok te potom i na krov. Automobili su se zaustavili gotovo jedan nasuprot drugog (Slika 10).

Slika 10: Približan sudarni položaj vozila prema iskazu sudionika



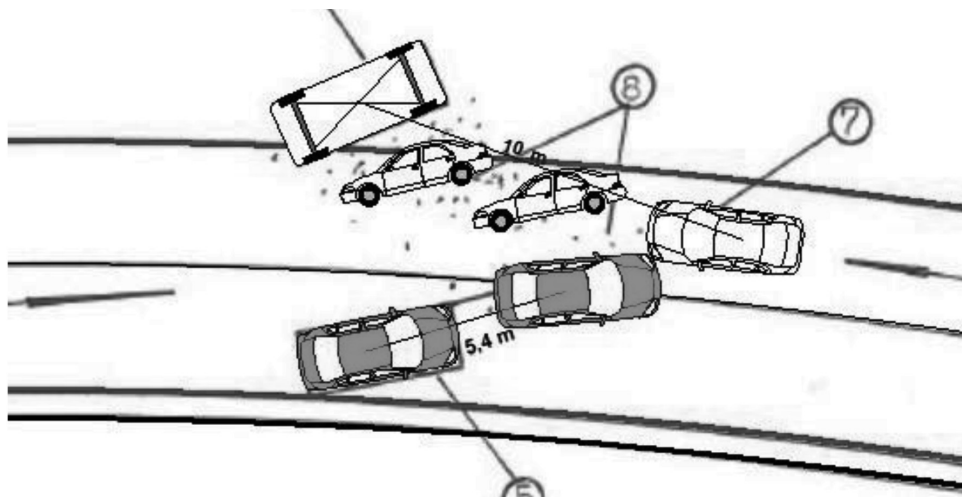
Sudarni kut koji su u trenutku primarnog kontakta zatvarale uzdužne osi vozila određen je oblikom i karakteristikama oštećenja jednog i drugog automobila, a upućivao je na to da do primarnog kontakta nije moglo doći onako kako su to prikazali sudionici prometne nesreće (Slika 10), nego je došlo onako kako je prikazano na Slici 11.

Slika 11: Prikaz sudarnog položaja vozila utemeljen na oštećenjima



„Zeleni automobil“ u sudaru je potpuno zaustavljen i odbačen unatrag, što znači da je impuls sile gibanja „sivog automobila“ bio puno veći i da je nadvladao impuls sile gibanja „zelenog automobila“, iz čega slijedi da nije postojala takva bočna komponenta impulsa sile gibanja „zelenog automobila“ koja bi nakon sudara dovela do prevrtanja „sivog automobila“, prvo na desni bok, a potom na krov te sve to na putu od 10 metara (Slika 12). Iz navedenog je primjera vidljivo da osobe koje su inscenirale prometnu nesreću nisu mogle i znale oponašati osnovni fizikalni zakon gibanja tijela prije i poslije sudara.

Slika 12: Prikaz kretanja vozila od sudarne do zaustavne pozicije



Osim klasično prikupljenih podataka o tragovima pronađenim na mjestu događaja, ako u automobilu koji je sudjelovao u insceniranoj prometnoj nesreći postoje uređaji za snimanje podataka o događaju (EDR procesori, engl. *Event Data Recorder*), tada materijalni tragovi, poznavanje osnovnih fizikalnih zakona o kretanju tijela prije i poslije sudara te podaci iz EDR-a znatno olakšavaju vremensko-prostornu analizu nesreće. EDR sustav pojašnjen je u drugom dijelu rada.

5.4. Inscenirano kretanje motocikla kroz zavoj i slijetanje u zavoju

Vozilima na dva kotača ili vozilima s jednim tragom podrazumijevaju se motocikl, moped i bicikl. Vozilo dvotočkaš je nestabilno jer se u kretanju oslanja samo na dvije točke, zbog čega pri održavanju ravnoteže tijekom vožnje važna uloga pripada vozaču. Pri vožnji dvotočkaša kroz zavoj na vozilo djeluje centrifugalna sila. Vozač dvotočkaša centrifugalnu silu poništava naginjanjem vozila u zavoju.

U praksi, u vožnji dvotočkaša kroz zavoj prosječni vozači rijetko postižu nagib veći od 20° , čemu odgovara ubrzanje od $b_b = 3,6 \text{ m/s}^2$. Vozači početnici u vožnji kroz zavoj postižu nagibe do 17° , što odgovara bočnom ubrzanju od $b_b = 3,0 \text{ m/s}^2$. Nagibe od 30° ili bočno ubrzanje od $b_b = 7,0 \text{ m/s}^2$ mogu ostvariti vozači s većim iskustvom upravljanja tom vrstom vozila (Čović i sur., 1987:161-164). Pri prolasku kroz zavoj vozač se naginje u smjeru pružanja zavoja, odnosno prema centru zavoja (Slika 13).

Slika 13: Prikaz kretanja i nagiba motocikla kroz zavoj⁹



Prometne nesreće dvotočkaša u zavojima u pravilu se događaju zato što vozači ne uspiju ostvariti nagib kojim se može svladati zavoj pri brzini kojom su u njega ušli. Na primjeru koji slijedi prikazan je pad motocikla na desnu bočnu stranu pri prolasku kroz lijevi zavoj. Prilikom pada, na kolniku, kao ni na mekom terenu uz rub kolnika nisu pronađeni tragovi klizanja, zanošenja ili prevrtanja motocikla (slike 14 i 15).

Slike 14 i 15: Prikaz ortofoto snimke mjesta događaja i prevrnutog motocikla u zavoju

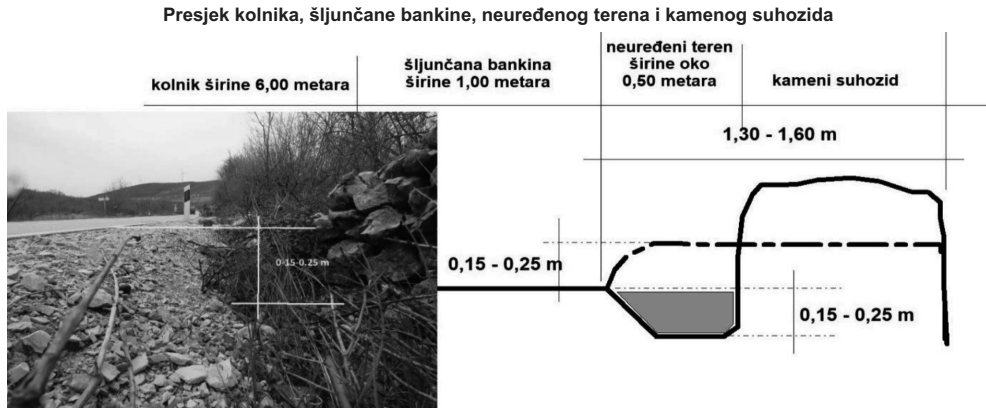


Kod inscenirane prometne nesreće prikazane na fotografijama 10, 11, 12, kao i kod prometne nesreće prikazane na fotografiji 15., oni koji su inscenirali te nesreće pokazali su nepoznavanje osnovnih fizikalni zakona kretanja tijela, kako prije tako i poslije sudara, što ne bi smjelo promaknuti opažanju policijskih službenika prilikom obavljanja očevida.

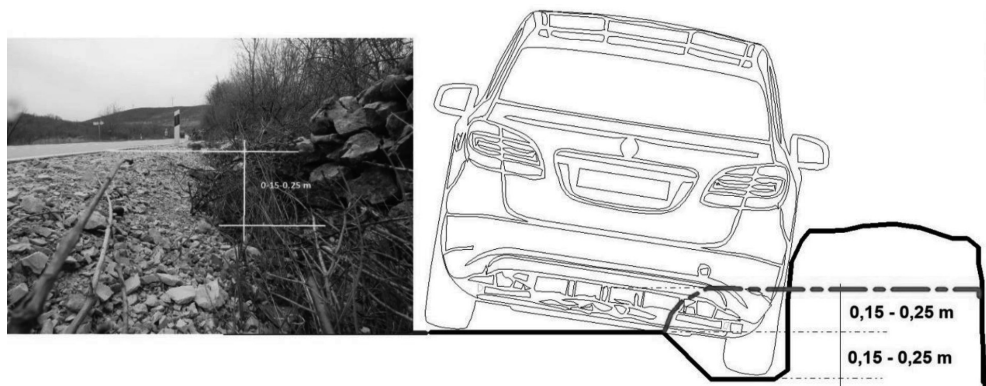
5.5. Inscenirana oštećena vozila na objektima koji se nalaze uz cestovnu infrastrukturu

Okolnosti i mjesto nastanka prometnih nesreća koje su se stvarno dogodile, vozači iz nekog razloga nerijetko prikazuju na nekom drugom mjestu i tako da to ne odgovara stvarnoj dinamici. Kod očevida takvih prometnih nesreća važno je izmjeriti visine oštećenja na vozilu te dimenzije i oštećenja objekata koji se nalaze uz cestovnu infrastrukturu, napraviti u mjerilu poprečni presjek objekta na kojem je prema iskazu vozača došlo do oštećenja vozila te usporediti i grafički u mjerilu prikazati odnos oštećenja vozila i objekta na kojem su oštećenja trebala nastati (slike od 16 do 22).

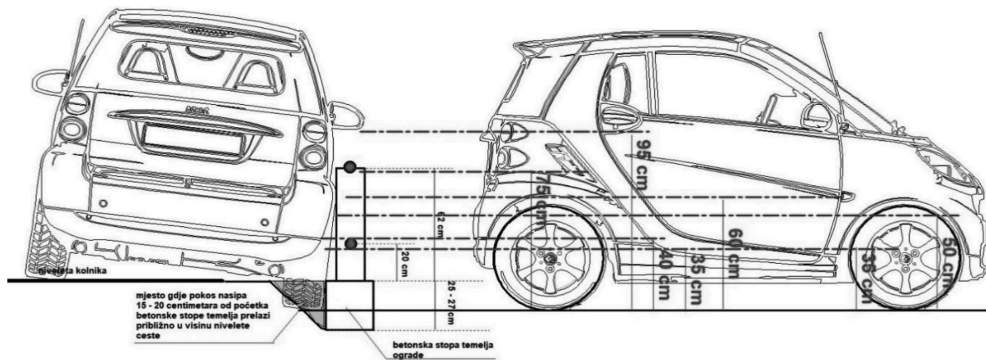
Slika 16: Prikaz mjesta slijetanja vozila



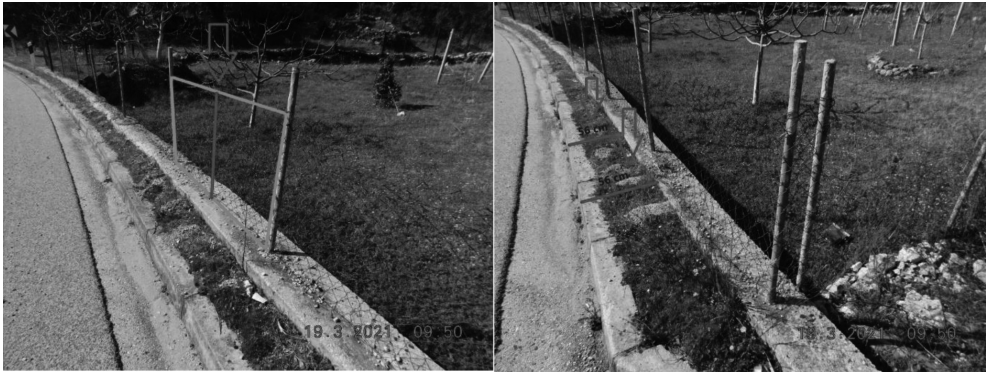
Slika 17: Prikaz mjesta slijetanja i ucrtanog vozila



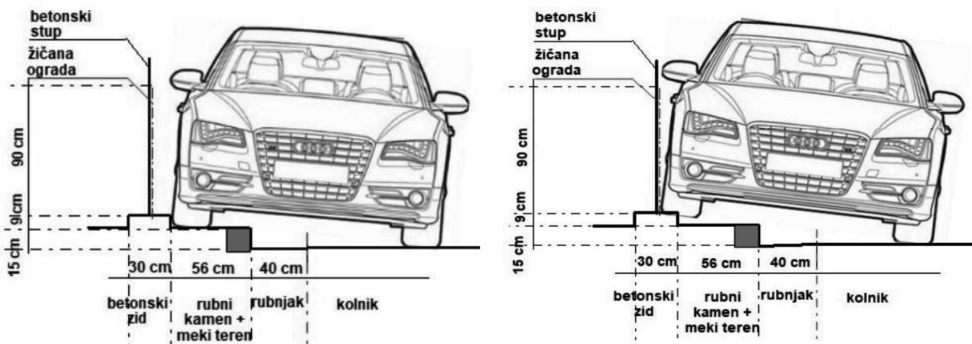
Slika 18: Prikaz objekta i vozila na kojem su nastala oštećenja



Slike 19 i 20: Prikaz objekta s kojim je vozilo trebalo biti u kontaktu



Slike 21 i 22: Grafički prikaz objekta i vozila u mogućem kontaktu



Komparacijom grafičkog prikaza u mjerilu, oštećenja na vozilu i objektu na kojem su oštećenja trebala nastati, jednostavno je moguće utvrditi jesu li oštećenja tehnički mogla nastati kako je to sudionik iskazao.

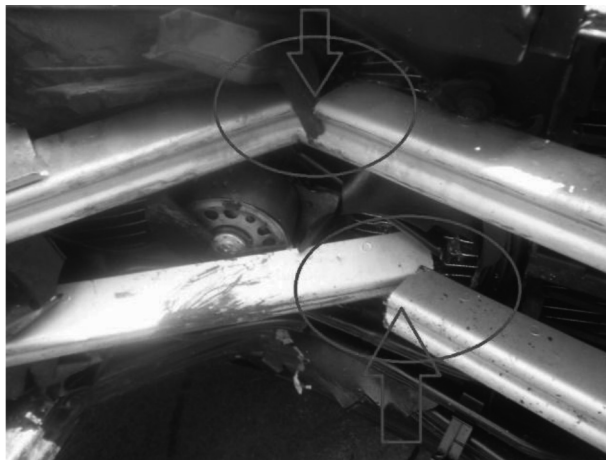
5.6. Inscenirana prometna nesreća s prethodno oštećenim prednjim poprečnim nosačem automobila

Plastična obloga branika, kolokvijalno nazvana prednji branik, pričvršćena je na prednji poprečni nosač koji se nalazi pričvršćen na uzdužne krakove šasije automobila. Osim što nosi plastičnu oblogu branika, osnovna zadaća prednjeg poprečnog nosača jest ublažavanje udara, odnosno sprječavanje oštećenja motora pri nešto manjim sudarnim brzinama, odnosno potiskivanje motora automobila prema putničkom prostoru uslijed većih sudarnih brzina vozila. Da bi povećale opseg štete i nesreću inscenirale pri manjoj naletnoj brzini, osobe koje insceniraju prometnu nesreću nerijetko jednostavno skinu ili prepile prednji poprečni nosač te prednjim dijelom vozila s kojeg je nosač skinut ili prepiljen, udaraju u vertikalnu prepreku oštrog ruba (slike 23, 24 i 25).

Slike 23 i 24: Prikaz općeg izgleda prednje strane osobnoga automobila te prednjeg poprečnog nosača



Slika 25: Prikaz prepiljenog prednjeg poprečnog nosača



Kod sumnje na insceniranu prometnu nesreću u kojoj je pri relativno maloj brzini kretanja znatnije oštećena prednja strana automobila, obvezno treba pregledati i fotografirati oštećenja na poprečnom nosaču te utvrditi odgovaraju li oblikom deformacije koje su nastale na nosaču prepreci s kojom je prednja strana automobila bila u kontaktu.

Kad svake sumnje na insceniranu prometnu nesreću, na mjestu događaja treba tražiti specifične materijalne tragova koji proizlaze iz mehanizma i dinamike njezina nastanka.

6. UREĐAJ ZA SNIMANJE PODATAKA O DOGAĐAJU I DETEKCIJA INSCENIRANIH PROMETNIH NESREĆA

EDR procesori, odnosno *uređaji za snimanje podataka o događaju*, smješteni su u centrali ACM-a (engl. *Airbag Control Module* – upravljački modul zračnog jastuka) koji određuje trenutak aktivizacije zračnog jastuka, a svrha im je pratiti osnovne dinamičke parametre kretanja vozila malo prije, tijekom i nakon sudara. To čine tako da snimaju i pohranjuju kritične parametre i informacije povezane sa sudarom, kao što su brzina vozila, broj okretaja motora,

kočnice (*on/off*), ubrzanje/usporenje (x, y), odnosno položaj papučice gasa i kočnice, promjena brzine ($\Delta V((x, y, z))$), položaj i zakretanje kola upravljača, stanje ABS-a (engl. *Anti-Lock Braking System* – sustav protiv blokiranja kotača), ESP-a (engl. *Electronic Stability Program* – elektronički program stabilnosti), stanje zračnog jastuka (engl. *airbag*) te sigurnosnog pojasa i njegova zatezača. Sadržaj i trajanje snimljenih informacija ovise o vrsti EDR uređaja. Većina snima podatke pet sekundi prije prometne nesreće. EDR uređaj neki nazivaju i automobilskom „crnom kutijom“, misleći pri tome na uređaj koji snima tehničke informacije o letu aviona, kao i glas pilota tijekom leta.

6.1. Povijesni razvoj EDR-a

Sredinom 70-ih godina prošlog stoljeća i masovnijom pojavom zračnih jastuka u automobilima, proizvođači automobila, da bi mogli nadzirati njihovu izvedbu radi modifikacija i poboljšanja njihove učinkovitosti, počinju razvijati procesore koji su u početku bili primarno vezani uz bilježenje podataka koji su se odnosili na zračne jastuke.

Stalnim razvijanjem EDR uređaji bilježe sve više podataka, pa ih, osim proizvođača automobila, počinje koristiti i policija za što vjerodostojniju rekonstrukciju sudara.

6.2. Zakonska regulativa vezana uz EDR uređaje

Homologacija vozila provodi se radi postupka utvrđivanja sukladnosti s homologacijskim propisima. Riječ je o tehničkim propisima koji se odnose na nova serijski proizvedena vozila, a definiraju tehničke zahtjeve, kako za pojedine dijelove i sklopove tako i za vozilo u cjelini. Usmjereni su na postizanje što veće sigurnosti sudionika u prometu, zaštitu okoliša i zdravlja ljudi te uštedu energije, a usklađeni su s uvjetima za registraciju u različitim državama članicama Europske unije.¹⁰

Kao članica Europske unije Republika Hrvatska uskladila je homologacijske propise s Uredbom EU 2019/2144¹¹ od 27. 11. 2019., Uredbom EU 2022/545¹² od 26. 1. 2022. i Pravilnikom UN-a br. 169¹³ od 19. 6. 2024., koji se odnosi na Jedinствене odredbe o homologaciji uređaja za snimanje podataka o događajima (EDR).

Od 6. srpnja 2024. nacionalna tijela zemalja članica EU zabranjuju registraciju, prodaju i stavljanje u uporabu novih vozila koja nisu u skladu s tom Uredbom i tehničkim zahtjevima niza izmjena Pravilnika UN-a br. 160., to jest onih novih vozila koja nemaju ugrađen EDR uređaj. Slično pravilo u Sjedinjenim Američkim Državama vrijedi od 2012. godine.

Vozilo je vlasništvo vlasnika ili najmprimca. EDR uređaj koji prikuplja i pohranjuje podatke dio je vozila, tako da su zabilježeni podaci vlasništvo vlasnika ili najmprimca vozila. Preuzimanje podataka s EDR uređaja u bilo koju svrhu moguće je samo uz pristanak vlasnika.

¹⁰ <https://dzm.gov.hr/cesta-pitanja/homologacija/96> – preuzeto 23. 11. 2023.

¹¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=celex:32019R2144> – preuzeto 23. 11. 2023.

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/ALL/?uri=CELEX:32022R0545> – preuzeto 24. 11. 2024.

¹³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32022R0545> – preuzeto 23. 11. 2023.

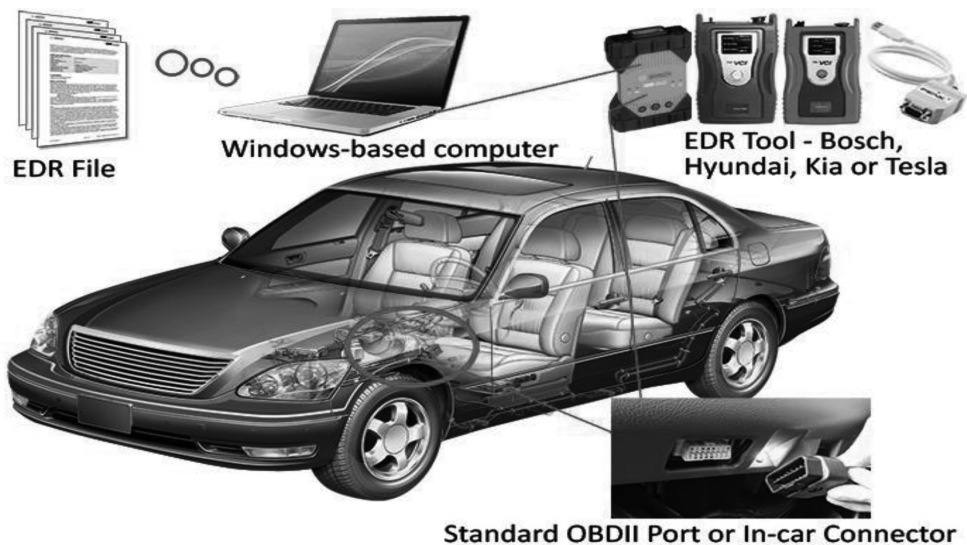
Ako vlasnik ne pristaje na preuzimanje podataka s EDR-a, a elektronički (digitalni) zapis može poslužiti kao dokaz u kasnijem sudskom postupku (čl. 331. Zakona o kaznenom postupku)¹⁴ na temelju naloga tijela koje vodi postupak, sukladno s člankom 257. Zakona o kaznenom postupku, kao dokazna radnja pretrage pokretne stvari, među koje spadaju uređaji koji služe prikupljanju i pohranjivanju podataka, vlasnik je dužan omogućiti pristup i prikupljanje podataka s uređaja.

Smjer u kojem je već odavno krenuo razvoj automobilske industrije nudi nov način analize prometnih nesreća uporabom naprednih alata za analizu digitalnih zapisa iz procesora koji se nalaze u vozilima. Puna i objektivna analiza prometne nesreće na osnovi tragova koji su pronađeni i fiksirani očevitom moguća je samo uz dopunu s podacima koje je moguće očitati s procesora vozila koja su sudjelovala u prometnim nesrećama, a takvih vozila trenutačno na našim cestama ima značajan broj.

6.3. Povezivanje s kontrolnim modulom zračnog jastuka

Za povezivanje s kontrolnim modulom zračnog jastuka, odnosno za preuzimanje podataka o događaju (EDR) koriste se CDR (engl. *Crash Data Retrieval*) alati. Oni se sastoje od prijenosnog računala sa softverom, CDR uređaja te kabela i adaptera potrebnih za spajanje na modul (Slika 26).

Slika 26: Prikaz načina povezivanja s EDR modulom¹⁵

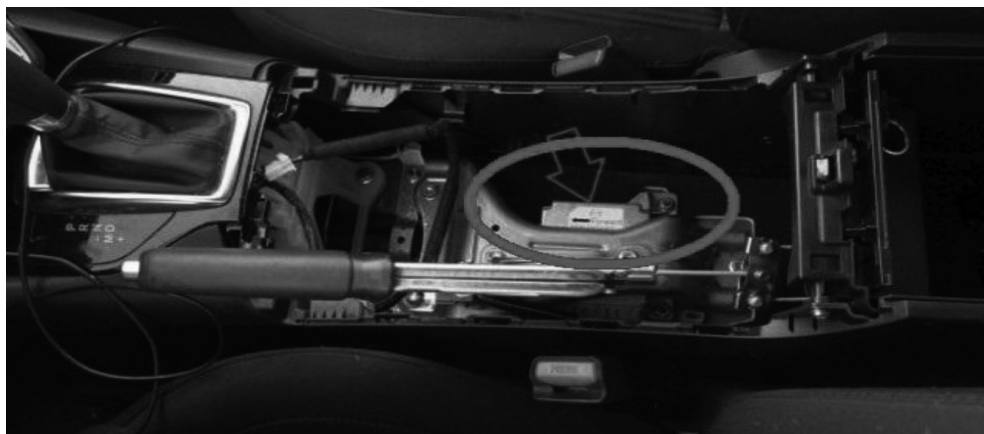


¹⁴ Zakon o kaznenom postupku, NN br. 152/08., 76/09., 80/11., 91/12. – Odluka i Rješenje USRH, 143/12., 56/13., 145/13., 152/14., 70/17., 126/19., 130/20., 80/22., 36/24.

¹⁵ https://crashdatagroup.com/pages/edr-explained?srsltid=AfmBOoo-aN4CttfHMIDbnFb57wv_BPhSrS2fTzKBLJ64IgcU5f3XzNKF – preuzeto 20. 9. 2024.

Trenutačno je na tržištu dostupno više CDR alata, među kojima se ističu tri: BOSCH CDR, GIT (Kia i Hyundai) te Tesla alati. Modul zračnog jastuka nalazi se u jednom od najzaštićenijih dijelova vozila – između prednjih sjedala automobila, odnosno između mjenjača i ručne kočnice (Slika 27).

Slika 27: Prikaz pozicije na kojoj se nalazi EDR modul¹⁶



BOSCH CDR alat može se koristiti za prikupljanje podataka izravno iz vozila preko OBD II priključka koji se obično nalazi oko lijeve noge vozača. Za takvo prikupljanje podataka potrebno je da se, okretanjem ključa u bravi volana, vozilo može napajati strujom (Slika 28).

Slika 28: Prikaz prikupljanja podataka izravno iz vozila¹⁷

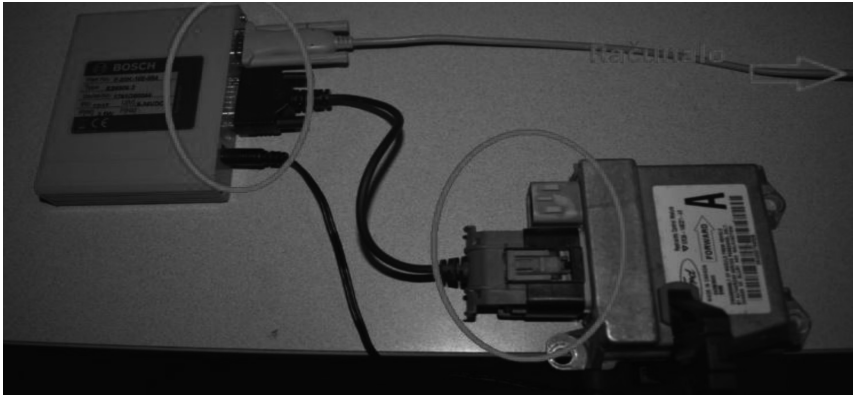


¹⁶ Sveučilište u Zagrebu, Suvremeni pristup vještačenju prometnih nesreća u cestovnom prometu, izv. prof. dr. sc. Željko Šarić, predavanje 10. 5. 2023.

¹⁷ <https://abforensics.com/bosch-cdr-crash-data-retrieval/> – preuzeto 20. 9. 2024.

Ako je vozilo toliko uništeno da OBD II priključak nije moguće okretanjem ključa napajati strujom, tada se vađenjem modula zračnog jastuka iz vozila snimanje podataka pohranjenih u EDR-u može napraviti izravnim spajanjem modula odgovarajućim kablom Direct-to-Module na CDR uređaj sa stolnim ili prijenosnim računalom (Slika 29).

Slika 29: Prikaz prikupljanja podataka nakon vađenja EDR-a iz vozila



6.4. Izuzimanje podataka iz EDR-a

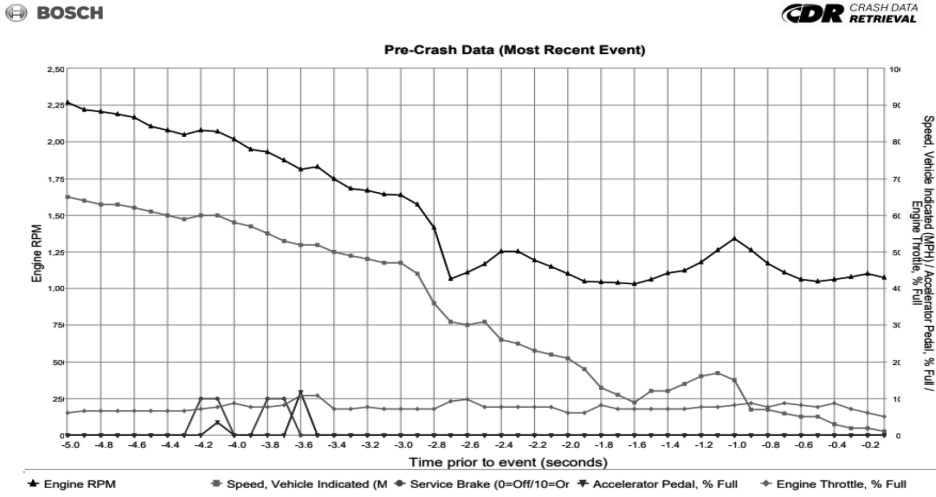
Prikupljeni podaci iz EDR-a snimaju se u pdf formatu. Iz izvješća su vidljivi datum, mjesto i vrijeme prikupljanja podataka, metoda očitavanja, tj. jesu li podaci očitani iz modula u vozilu ili je modul bio izvađen iz vozila, kao i podaci o marki i tipu vozila, VIN oznaci, godini proizvodnje, prijednim kilometrima vozila te verziji programa s pomoću kojeg su podaci prikupljeni.

Iz izvješća je vidljivo koliko je EDR snimio događaja, jer u jednom sudaru vozilo može imati više kontakata s drugim vozilima ili preprekama, a oni budu registrirani kao posebni događaji. Uređaj registrira i izvješće pokazuje koliko je vremena prošlo od jednog do drugog događaja (u milisekundama). Također je iz izvješća vidljivo koliko je iznosila brzina kretanja automobila pet sekundi prije sudara, a koliko u trenutku detektiranja događaja/sudara, kako se vozač „ponašao“ pet sekundi prije sudara, je li kočio, ubrzavao, zakretao volan, je li koristio sigurnosni pojas i kada su se aktivirali zračni jastuci. Ako je modul zabilježio više događaja, vidljivo je do kolike je uzdužne ili poprečne (bočne) promjene brzine kretanja vozila pri tome došlo i na koji se događaj odnosi ta promjena.

U nastavku slijedi grafički prikaz ponašanja vozila i vozača pet sekundi prije sudara. Na prikazu su vidljivi stanje broja okretaja motora (crna krivulja), brzina kretanje vozila (zelena krivulja), stanje papučice kočnice (crvena krivulja) i papučice gasa (plava krivulja)¹⁸ (Slika 30).

¹⁸ <https://abforensics.com/bosch-cdr-crash-data-retrieval/> – preuzeto 19. 9. 2024.

Slika 30: Grafički prikaz stanja broja okretaja motora, brzine i kočnice pet sekundi prije sudara



Iz navedenog je jasno da tradicionalan način očevida prometnih nesreća, koji se u pravilu temelji na statičnom bilježenju tragova pronađenih na mjestu događaja te iskazima sudionika prometne nesreće, ne može odgovoriti na pitanja kao što se to može s pomoću podataka iz EDR-a, iznimno važnih kod identifikacije insceniranih prometnih nesreća.

Vozač inscenirane prometne nesreće ima svoju priču o dinamici nastanka prometne nesreće. Samo materijalni tragovi pronađeni na mjestu događaja, u kombinaciji s digitalnim podacima zapisanim u EDR-u, mogu pouzdano opovrgnuti vozačevu priču.

Prikupljanje podataka s EDR-a zahtijeva određene softverske i hardverske alate koji imaju svoju cijenu. Primjerice, skidanje podataka u prosjeku stoji 400 do 500 eura s PDV-om. U prvi mah cijena se čini dosta visoka, međutim ako se uzmu u obzir kasniji troškovi raznih vještačenja u prekršajnim, kaznenim i parničnim postupcima koji ne mogu pouzdano dati podatke kao EDR, cijena nikako ne bi smjela utjecati na odluku o skidanju podataka. U situaciji kada je to bilo moguće, a nije napravljeno, svako neskidanje podataka je puno skuplje od njihova skidanja.

6.5. Marke, tipovi i modeli vozila iz kojih je moguće skidanje podataka

Ako vozilo koje je sudjelovalo u prometnoj nesreći za koju postoji sumnja da je inscenirana posjeduje EDR s kojeg je moguće prikupiti podatke, trebalo bi ih skinuti, a troškove skidanja prikazati kao troškove obavljanja očevida. Na internetskoj stranici <https://crashdatagroup.com/pages/edr-supported-vehicles> mogu se pronaći marke i modeli vozila s godinom proizvodnje iz kojih je, uz korištenje BOSCH CDR-a, GIT (Kia i Hyundai) ili Tesla alata, moguće skidanje podataka (Slika 31).

Slika 31: Prikaz internetske stranice na kojoj je moguće provjeriti posjeduje li vozilo EDR modul



Nije nužno da podaci iz vozila budu izuzeti tijekom obavljanja očevida. Naime, vozilo se može izuzeti i osigurati za kasnije izuzimanje podataka, kada bude moguće osigurati osobu koja će to napraviti. Trenutačno te podatke mogu izuzeti djelatnici Centra za forenzična ispitivanja, istraživanja i vještačenja „Ivan Vučetić“ te djelatnici Zavoda za prometno-tehnička vještačenja Fakulteta prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu.

Kvalitetno prikupljeni dokazi na temelju očevida i kvalitetna procjena štete koju radi osiguravatelj, temelj su za kasnija prometno-tehnička vještačenja, odnosno za dokazivanje u kasnijim sudskim postupcima. Borba protiv te vrste delinkvencije nikako nije moguća bez sinergije policije, osiguravatelja i sudskih vještaka.

7. ZAKLJUČAK

U radu je objašnjen pojam inscenirane prometne nesreće te motivi zbog kojih dolazi do takve vrste delinkvencije. U kratkim je crtama objašnjeno kazneno djelo zlouporabe osiguranja te kako se može počinuti.

Onima koji obavljaju očevid te svima koji se bave tom vrstom delinkvencije jednostavno su objašnjeni javni oblici insceniranih prometnih nesreća. Budući da je u radu naglasak bio na insceniranim prometnim nesrećama u kojima je policija obavila očevid, uz bogat grafički i slikovni prikaz prikazani su specifični tragovi koji se pojavljuju kod insceniranih prometnih nesreća, a koji su kasnije osnova za ukupno postupanje u sudskim postupcima.

Detaljno su prikazani podaci koje bilježi EDR procesor, način na koji se dolazi do podataka te njihova važnost u identifikaciji insceniranih prometnih nesreća.

Vidljivo je da bez kvalitetno obavljenog očevida i korištenja suvremenih tehnologija nije moguće potpuno pouzdano utvrditi odgovaraju li dinamika i mehanizam nastanka prometne nesreće uistinu onome kako to sudionik ili sudionici prikazuju.

Prepoznavanje, otkrivanje i dokazivanje, odnosno borba protiv te vrste delinkvencije nikako nije moguća bez sinergije policije, osiguravatelja i sudskih vještaka.

LITERATURA

1. Čović, M., Zečević, D., Hrgović, T., Jelić, I., Strinović, D., Škavić, J. (1987). *Vještačenja u cestovnom prometu*, Zagreb, Informator.
2. Karas, Ž. (2023). *Osnove kriminalistike*, Zagreb, Ministarstvo unutarnjih poslova RH, Policijska akademija „Prvi hrvatski redarstvenik“.
3. Modly, D., Popović M., Mršić G., (2015). *Istraživanje mjesta događaja II*, Zagreb, Hrvatska sveučilišna naknada.
4. Pavišić, B. (1993). *Metodika istraživanja prometnih delikata*, Zagreb, Ministarstvo unutarnjih poslova RH, Sektor za odnose s javnošću i izdavačku djelatnost.
5. Rotim, F. (1991). *Elementi sigurnosti cestovnog prometa: Svezak 1 – Ekspertize prometnih nezgoda*, Zagreb, Znanstveni savjet za promet JAZU.
6. Novoselec, P., *Sudska praksa*, Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu (Zagreb), vol. 16, broj 2/2009, str. 965–970.
7. Šarić, Ž., *Suvremeni pristup vještačenju prometnih nesreća u cestovnom prometu*, Sveučilište u Zagrebu, predavanje 10. 5. 2023.

Pravni propisi

8. Kazneni zakon, NN, br. 125/11., 144/12., 56/15., 61/15., 101/17., 118/18., 126/19., 84/21., 114/22., 114/23., 36/24.
9. Zakon o obveznim osiguranjima u prometu NN, br. 151/05., 36/09., 76/13., 152/14., 155/23.
10. Zakon o kaznenom postupku, NN, br. 152/08., 76/09., 80/11., 91/12. – Odluka i Rješenje USRH, NN, br. 143/12., 56/13., 145/13., 152/14., 70/17., 126/19., 130/20., 80/22., 36/24.
11. Pravilnik o načinu postupanja policijskih službenika u obavljanju poslova nadzora i upravljanja prometom na cestama, NN, br. 141/2011.

Internetski izvori

12. https://huo.hr/upload_data/site_files/motorna-vozila-i-osiguranje-2022.pdf (str. 38–64) – preuzeto 20. 9. 2024.
13. https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2023/8/Bilten_o_sigurnosti_cestovnog_prometa_2022.pdf – preuzeto 1. 9. 2024.
14. https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2024/3/Statisticki_pregled_2023_.pdf (str. 76.) – preuzeto 25. 9. 2024.
15. https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2023/Statisticki_pregled_2022_web%20prelim.pdf (str. 76.) – preuzeto 25. 9. 2024.
16. <http://www.airs-inc.net/bosch-cdr-technician.html> – preuzeto 20. 9. 2024.
17. https://crashdatagroup.com/pages/edr-explained?srsId=AfmBOoo-aN4CtfHMIDbnFb57wv_BPhSrS2ftzKBLJ64IgcU5f3XzNKF – preuzeto 20. 9. 2024.
18. <https://abforensics.com/bosch-cdr-crash-data-retrieval/> – preuzeto 19. 9. 2024.
19. <https://abforensics.com/bosch-cdr-crash-data-retrieval/> – preuzeto 19. 9. 2024.
20. <https://crashdatagroup.com/pages/edr-supported-vehicles> – preuzeto 19. 9. 2024.
21. https://www.researchgate.net/publication/272418357_Driver_reaction_time_under_emergency_braking_a_car_research_in_the_driving_simulator (Eksploatacija i Niezawodność – Maintenance and Reliability Vol.14, No. 4, 2012 Driver's reaction time under emergency braking a car – Research in a driving simulator (Juricki R. S, Jaskiewicz M., Guzek M., Lozia Z., Zdanowicz P.) – preuzeto 20. 11. 2024.
22. <https://dzm.gov.hr/cesta-pitanja/homologacija/96> preuzeto 23.11.2023.
23. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=celex:32019R2144> – preuzeto 23. 11. 2023.
24. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32022R0545> – preuzeto 23. 11. 2023.

Abstract

Mile Klanac*, Dražen Kralj, Matej Radočaj*****

Staged Traffic Accidents and Insurance Fraud

Staging a traffic accident involves portraying its dynamics and the mechanism of its occurrence, with the intention of misleading someone into believing that it actually happened as the participant portrays it. The motive of the staging may be to cover up some other misdemeanour or criminal offence. However, most often, it involves obtaining illegal material benefits through fraud and abuse of automobile liability insurance. Insurance fraud and abuse persist as long as insurance companies themselves exist. The traffic accident investigation aims to find clues at the scene and determine what exactly happened and how. In a large number of staged traffic accidents, the police conduct an investigation, not doubting the truth of what was found at the scene; thus, in a certain way, they give legitimacy to something that did not happen in the way it was shown. The aim of this work is not to research criminal techniques, tactics and methods, nor to research the trends of staged traffic accidents, but the aim is to those who conduct investigations and to all those who deal with this type of delinquency to show in a simple way the technical specificities of some traces that appear in staged traffic accidents so that their fit into the temporal and spatial dynamics of the presented occurrence of the traffic accident could be checked through mental reconstruction.

Keywords: driver, vehicle, traffic accident, staging, fraud.

* Mile Klanac, BSc in Engineering, Ministry of the Interior, Police Academy - The First Croatian Police Officer, University of Applied Sciences in Criminal Investigation and Public Security, Zagreb, Republic of Croatia.

** Dražen Kralj, Professional Specialist in Criminal Investigation, Ministry of the Interior, Police Academy - The First Croatian Police Officer, University of Applied Sciences in Criminal Investigation and Public Security, Zagreb, Republic of Croatia.

*** Matej Radočaj, Mag. Crim., Ministry of the Interior, Zagreb Police Administration, II Traffic police station, Zagreb, Republic of Croatia.