

## **IDENTIFIKACIJA MOTORNIH VOZILA SA ASPEKTA PREVARA U OSIGURANJU MOTORNIH VOZILA**

**SAŽETAK:** Najveća opasnost fondovima osiguranja prijete od zlonamjernog iskorišćavanja osiguranja, odnosno od prevara u osiguranju. U ovom radu biće riječi o mogućim prevarama u osiguranju, ali i o mjerama kojima se može preventivno djelovati i štete učiniti što podnošljivijim. Ukoliko se na vrijeme otkriju prevare i zloupotrebe u osiguranju, time će se značajno uticati na likvidnost osiguravajućih društava, a samim tim će se i omogućiti da premije s vremenom budu što povoljnije.

**KLJUČNE RIJEČI:** osiguranje, prevare, identifikacija vozila.

### **1. Pojam i značaj identifikacije vozila**

Do 70-tih godina identifikacija vozila nije bila toliko interesantna, ali sa pojavom sve većeg broja proizvođača, a samim tim i broja različitih modela automobila, raznovrsnosti opreme, a posebno kriminala od 18. 12. 1975. na nivou Interpola, uvodi se jedinstvena nomenklatura za identifikaciju vozila.

Svaki proizvođač svoja vozila označava na sebi svojstven način, a to ukazuje na to da je problematika vezana za identifikaciju vozila poprimila globalni karakter. Na svim mjestima gdje egzistiraju vozila i njihovi propratni dokumenti (putevi, carina, policijska kontrola, tehnički pregled i slično), javlja se potreba za njihovom identifikacijom.

Podaci kojima se opisuje vozilo grubo se mogu podijeliti na [3]:

- tehničke podatke (karakteristike motora, godina proizvodnje, maseni podaci, broj sjedišta, oblik karoserije itd.) i
- identifikacione podatke – identifikatore (broj šasije, broj motora, tipska pločica, produkcijski broj, itd.).

Potpuna identifikacija vozila podrazumijeva utvrđivanje svih tehničkih, ali i identifikacionih podataka. Iz tog razloga ovu podjelu treba shvatiti uslovno.

Identifikacija vozila na osnovu njegove dokumentacije, čak i uz pretpostavku da je dokument originalan i da podaci upisani u taj dokument odgovaraju podacima na vozilu, pruža mogućnost za niz grešaka. Iako se kod nas identifikacija vozila vrši putem uvida u saobraćajnu dozvolu, moramo istaći da je najsigurniji izvor podataka ipak samo vozilo. Pregledom vozila utvrđuju se stvarni podaci o vozilu i mogu se tek onda uporediti sa podacima u saobraćajnoj dozvoli ili drugim dokumentima, što bi predstavljalo validnu identifikaciju vozila.

S obzirom da su u praksi mogući brojni načini, što slučajni što namjerni, da se podaci u dokumentaciji i vozilu znatno razlikuju, to je uslovilo potrebu mnogobrojnih interesnih grupa (vlasnici vozila, osiguravajuće kuće, državni organi...) da raspolažu sa tačnim i provjerenim podacima o predmetnim vozilima. Jednom pogrešno unijeti podaci u dokumentaciju znaju godinama da se smatraju validnim.

---

\* autosaobracaj@hotmail.com

Iz svega navedenom možemo zaključiti da sprovođenje potpune identifikacije vozila podrazumijeva: provjeru usaglašenosti podataka u dokumentima i na vozilu i provjeru vjerodostojnosti dokumenata i vozila.

Značaj identifikacije vozila je izuzetno bitan za poslovanje osiguravajućih društava, a naročito kod poslova naplate i likvidacije šteta nastalih usljed rizika u osiguranju – saobraćajne nezgode, požari, lomovi, havarije i slično. [3]

Prilikom otkrivene manipulacije sa identifikacionim brojem, vozilom i dokumentacijom, nastaje oduzimanje vozila i poništavanje registracije, ali i sljedeći problemi: pitanje vlasništva vozila; pitanje pretrpljene štete; pitanje naknade pretrpljene štete; pitanje zakonske odgovornosti u lancu: prodavac, kupac, lice na tehničkom pregledu, SUP koji registruje vozilo, prodavac polovnog vozila, kupac polovnog vozila.

Budući da ni jedan izvor ne pruža uvijek potpunu mogućnost identifikacije, neophodan je stalni rad na praćenju i ažuriranju sopstvene baze podataka. Rješavanje ovog problema zahtijeva dalji rad na sljedećim relacijama:

- Osiguravač–Policija;
- Osiguravač koji treba da koncentriše rad da organizuje periodične obuke zaposlenih, na specijalizaciji zaposlenih po markama proizvođača, na sačinjavanju posebne publikacije za praktičnu primjenu za identifikaciju vozila i za uvođenje automatske obrade podataka preko organizacione jedinice – odjeljenja ili službe koja stalno radi na prikupljanju i ažuriranju podataka;
- Upotrebom savremene tehnike i tehnologije veoma je lako moguće da osiguravač preko organizovanog odjeljenja za dokumentaciju identifikacije organizuje javnu /uz naknadu/ uvijek novu bazu podataka koja bi preko interneta bila dostupna širokom krugu zainteresovanih. Principi rada ovakvih servisa su dobro poznati /npr. Audatex baza/.

## 2. Ciljevi identifikacije motornog vozila

Važnost identifikacije motornog vozila ogleda se u sledećem: utvrđivanje identiteta vozila; utvrđivanje vlasništva; za potrebe osiguravajućih društava, odnosno: vrsta i namjena vozila; marka, tip i porijeklo vozila; bitni podaci o vozilu kao što su snaga, boja, stanje km sata, oprema...; opšte stanje vozila.

Identifikacija motornog vozila započinje upoređenjem podataka iz računa i iz saobraćajne dozvole.

Kod putničkog motornog vozila identifikacioni broj se sastoji od kombinacije 17 slova i cifara koje su utisnute na karoseriji, a ne na šasiji kako piše u našim propisima. Nalaze se na različitim mjestima koja su teško deformabilna u jednom redu, lučno ili izuzetno u više redova, koje određuje proizvođač, ali prema međunarodnim standardima. Odnosi se na motorna i priključna vozila, motorcikle i mopede.

Identifikacioni broj se sastoji od tri grupe oznaka:

- I GRUPA – WMI oznaka se sastoji od 3 znaka – porijeklo.
  1. znak označava Kontinent gdje je vozilo proizvedeno (slovo ili broj);
  2. znak označava državu gdje je proizvedeno vozilo;
  3. znak označava proizvođača vozila.

- II GRUPA – VDS oznaka se sastoji od 6 znakova/slova, brojevi i nula/– osnovne karakteristike vozila.
- III GRUPA – VIS oznaka se sastoji od 8 znakova/slova, brojevi i nula/ – gdje i kada je sastavljeno i serijski broj vozila.

Ovo su osnove za utvrđivanje identiteta vozila i važne su za državu, sudstvo, osiguravača i osiguranike, tehnički pregled i vještake, procjenitelje.

### 3. Učestalost prevara u osiguranju motornih vozila

Upoređujemo li stanje u osiguranju motornih vozila kod nas i u svijetu, uočićemo da su prevare u osiguranju aktuelne i na jednoj i na drugoj strani. Razlika između naših balkanskih zemalja i zapadnih zemalja je u tome što se motivima zbog kojih se pojavljuju prevare u osiguranju kod nas skoro niko ne bavi, dok se u zapadnim zemljama ovaj problem mnogo ozbiljnije izučava. Zapadne zemlje su u tom cilju organizovale stručne timove, a povremeno angažuju i institucije koje proučavaju problem i pronalaze načine da ih spriječe.

U cilju ispitivanja spremnosti naših vozača na prevare u osiguranju, postavili smo neka pitanja korisnicima na društvenoj mreži Facebook. Analizirali smo odgovore na sljedeća pitanja:

- Da li smatrate da se u slučaju kad se desi osigurani slučaj kod auto-odgovornosti može izmisliti ili povećati načinjena šteta?
- Da li smatrate da se u slučaju kad se desi osigurani slučaj kod kasko-osiguranja može izmisliti ili povećati načinjena šteta?

došlo se do zaključka da je spremnost na prevaru mnogo veća kod mlađih osiguranika, kod osiguranika koji u osiguranju vide način da zarade novac, kao i kod osiguranika koji na osiguranje gledaju kritički.

Od 43 ispitanika 24 % smatra da bi se u svakom slučaju trebala izmisliti ili povećati načinjena šteta, 45 % smatra da samo u izuzetnim slučajevima treba uticati na „veličinu štete“, dok 31 % smatra da to ne bi nikada učinilo.

Kada su u pitanju prevare u auto-odgovornosti, procenat spremnosti na prevare je oko 27 %, dok je kod kasko-osiguranja spremnost na prevare daleko veća, čak 45 %. Samo 28 % ispitanika ne bi bilo spremno na prevare u kasko-osiguranju.

### 4. Prevare kod preuzimanja u osiguranju

Prevare kod preuzimanju u osiguranju su brojne. Prostor za prevare se značajno proširio dodjeljivanjem bonusa dobrim vozačima za svaku godinu osiguranja bez štete. Radnici osiguranja i posrednici su dodjeljivali bonuse vlasnicima vozila koji nisu to pravo stekli u prethodnom periodu. Zbog raznih ustupaka ili novca, umanjivali su premiju osiguranja po jednom zaključenom osiguranju i do 60 %. Štete koje nanose osiguranju ovakvim postupcima su neprocjenjive.

Pored ovih prevara, moguće su i prevare prilikom pisanja polisa. Naime, radnici osiguranja ili posrednici su pisali prva dva primjerka polise (za vlasnika i SUP) za dato vozilo sa visokom premijom (teretno vozilo, autobus), dok ostala dva primjerka za razduženje koja su bila zaštićena, naknadno se ispisuju za vozilo sa niskom premijom (jugo). Razliku novca radnici osiguranja

ranja ili posrednici uzimaju za sebe. Ovo je gotovo nemoguće otkriti u redovnom postupku. Problem nastaje i otkriva se tek kada dođe do nastanka štete.

Razvijena štamparska tehnika dovela je do pojave velikog broja falsifikata polisa. Ovo je posebno bilo izraženo u vrijeme isključenja naše zemlje iz sistema međunarodne karte osiguranja, kada je po osnovu reciprociteta uvedeno takozvano „graničko osiguranje“ i gdje je premija naplaćivana u devizama. Takvi primjeri mogu se i danas sresti.

Ove kao i ostale polise su obrasci stroge evidencije i osiguravači vode njihovu tačnu evidenciju. Oni su pokušali da na razne načine doskoče falsifikatorima tako što su od serije do serije mijenjali detalje na polisama. Na primjer: mijenjan je oblik polise, boja podloge, mjesto postavljanja serijskog broja, namjerne tekstualne greške itd. Pored toga pojavljivali su se gotovo savršeni falsifikati, ali i oni koje je lako golim okom otkriti.

Kod uzimanja vozila u auto-kasko osiguranju, preuzimači rizika imaju obavezu da identifikuju vozilo. Jedina prava identifikacija vozila je broj šasije. Problem nastaje zbog toga što preuzimači rizika nisu obučeni niti imaju uputstva i opremu da izvrše pregled broja šasije (i motora), kao i da utvrde eventualne nepravilnosti. Provjera broja šasije uglavnom se obavlja sa lako izmjenjive pločice, tako se može desiti da se u auto-kasko osiguranje uzme krađeno vozilo, vozilo kojem je vršeno prekucavanje broja šasije, oštećeno vozilo umjesto vozila koje je pregledano itd. Da bi se to izbjeglo potrebno je obučiti radnike na izdavanju polisa, a i procjenitelje šteta. [3]

## 5. Prevare u osiguranju kroz namiještanje i izmišljanje osiguranog slučaja

Prevare kroz namiještanje i izmišljanje osiguranog slučaja su moguće kroz razne načine, a neki od njih su:

– Jedan od najtežih slučajeva prevare u osiguranju jeste simuliranje saobraćajne nezgode. Ovaj slučaj prevare je jako teško otkriti. Na saobraćajnoj policiji jeste da utvrdi ko je prekršio saobraćajne propise koji su doveli do saobraćajne nezgode, dok je otkrivanje da se radi o simuliranju saobraćajne nezgode jedan od teških kriminalističkih zadataka.

– U slučaju prijave da je automobil, koji je prodat u stranu državu uz falsifikovana dokumenta, ukraden. Za rješavanje ovih slučajeva mora se uključiti i međunarodna policijska saradnja, a što umnogome komplikuje otkrivanje djela i počinitelja.

– Češći, ali i bezazleniji način prevare u osiguranju jeste prikazivanje veće štete ili štete kada ona nije ni postojala. Ovaj vid prevare je moguć uz sudjelovanje radnika osiguranja ili vještaka koji se bave utvrđivanjem obima oštećenja na vozilima.

Mogućnosti policije da razotkriju prevare u osiguranju su minimalne. Da bi se otkrile ovakve prevare neophodna je saradnja službe za otkrivanje prevara u osiguranju i saobraćajno-tehničkih vještaka, koji mogu u velikom broju slučajeva da otkriju namještenu ili izmišljenu saobraćajnu situaciju iz koje se traži naplata štete.

Prevare u osiguranju su najčešće baš kod ovog vida osiguranja iz razloga što je učešće auto-osiguranja najveće u strukturi portfelja. Mogućnosti za ostvarivanje ovih prevara su vrlo različite, lako izvodljive i teško prepoznatljive.

## **6. Prevare u osiguranju prilikom likvidacije i naplate štete**

Prevare u osiguranju na štetu fondova osiguranja često se dešavaju zbog nekvalifikovanosti radnika koji rade u procesu likvidacije štete. U procesu likvidacije štete zbog pogrešno donesenih odluka o pravu na naknadu štete dolazi do prevara na teret fonda osiguranja. Dakle, dolazi ili do uvećanja štete ili ona nepotrebno ide u spor, što takođe uvećava troškove. [5]

Jedan od razloga zašto u velikom broju slučajeva dolazi do sudskih sporova jeste i činjenica da se saobraćajnom vještačenju ne pridaje gotovo nikakav značaj, iako ono treba da rasvijetli okolnosti nastanka saobraćajne nezgode.

S obzirom na to da povećanje broja sudskih sporova nosi i drastično veće troškove po fond osiguranja, treba voditi računa da se što veći broj šteta kvalitetno riješe u mirnom postupku i na taj način utiče na smanjenje broja predmeta u sporu. Da bi se što više smanjio broj sporova neophodno je obezbijediti ekspertske timove za vještačenje, odgovarajući kadar u likvidaciji šteta, redovno praćenje sudske prakse i veća ovlašćenja radnika u procesu likvidacije.

Jedan od vidova malverzacija jeste i pojava da se često procjenitelji, oštećeni i pojedini servisi vozila udružuju na štetu fonda osiguranja. Procjenitelji oštećena vozila šalju u određene servise sa kojima imaju dogovor da nastale štete uvećaju, a kako bi oni i oštećeni ostvarili određenu dobit. Ova pojava bi se mogla spriječiti stalnim kontrolama, pregledom vozila i kontrolom datog radnog vremena.

Prilikom likvidacije i naplate šteta, može doći do neopravdanog trošenja fondova osiguranja od strane oštećenih lica kroz [4]: prijavljivanje oštećenja iz ranijeg perioda kao oštećenja iz prijavljenog slučaja; prikazivanje mnogo većih računa za dijelove nego što su zaista bili; premiještanje dijelova sa drugih havarisanih vozila; zaključivanje višestrukog osiguranja autoodgovornosti, zatim se u dogovoru ošteti skupo vozilo i šteta se naplaćuje kod više organizacija za osiguranje; namiještanje saobraćajne situacije okretanjem negativna fotografije i slično.

Da bi se ovaj vid prevare spriječio, treba vršiti upoređivanje fotodokumentacije sa uviđaja sa fotodokumentacijom koju je sačinila stručna služba osiguranja ili vještak procjenitelj.

## **7. Kako postupati prema osiguranicima kada postoji sumnja u postojanje prevare**

Kada postoji sumnja da postoji neki od navedenih slučajeva prevare u osiguranju, veoma bitno je voditi izbalansiranu politiku kako ne bi došlo do odbijanja osiguranika. U vrijeme kada se osiguravajuće kuće bore za svakog osiguranika, bitno je ne naljutiti postojećeg osiguranika, ukoliko nije pokušao da napravi neku veliku prevaru. Nijedan osiguravač ne želi da plaši svoje osiguranike pretjeranom kontrolom i svakako se ne bi, na primjer, odrekao svih osiguranika autoodgovornosti na osnovu procijenjenog procenta prevara, već treba da radi na njihovom suzbijanju. Iz svega navedenog može se primijetiti da u suštini ne postoje osnove koje bi pojedinačnom osiguravaču omogućile efikasno suzbijanje malih prevara, a da time ne odbije svoje poštene osiguranike.

Veoma je bitno da prilikom nepriznavanja prava na naknadu štete osmišljeno formulisati klauzulu o odbijanju, kako ona kod osiguranika ne bi izazvala revolt i stvorila od njega potencijalnog varalicu.

## Zaključna razmatranja

Prilikom nastanka saobraćajne nezgode, nastaju znatne materijalne štete koje idu na teret svih učesnika saobraćaja, a najčešće na teret osiguravajućih društava. U neuređenom društvu kao što je naše, osiguravajuće kuće koje uspiju da eliminišu prevare ili ih smanje na najmanju mjeru, uspjeće da se održe i opstanu na tržištu. Da bi se preventivno djelovalo, potrebno je svaku štetu prije isplate detaljno i stručno izanalizirati. Iz tog razloga je neophodno da osiguravajuća društva oforme stručne timove koji će sprovesti istraživanja u ovoj oblasti i dati odgovarajuće instrukcije i preporuke o sprečavanju prevara u osiguranju.

## LITERATURA

- [1] Dvoršek, A. (2006). Ograničene mogućnosti policije u borbi protiv prevara u osiguranju. Zagreb, *Svijet osiguranja*, br. 3.
- [2] *Interne procedure pregleda vozila* (2006). Beograd: AMSS – Centar za motorna vozila.
- [3] Kelečević, S. (2001). *Identifikacija putničkih automobila, Priručnik*. Banja Luka.
- [4] Lipovac, K., Vujanić, M., Ristić, Ž., Arandelović, M. (2000). *Fotografisanje oštećenih vozila, Priručnik*. Kraljevo.
- [5] Marović, B. (2006). *Pravne i ekonomske implikacije prevara na tržištu osiguranja u SCG i svetu*. Sarajevo: SorS.

**Željko Petrić, M. Sc.**

## IDENTIFICATION OF MOTOR VEHICLES WITH ASPECTS OF FRAUD IN INSURANCE OF MOTOR VEHICLES

### *Summary*

The insurance funds are greatly jeopardised by bad intentions causing exploitation of insurance or insurance fraud. This paper will deal with the possibility of insurance fraud, as well as the measures that can help prevent the damage at work and make it more bearable. If the insurance fraud and abuse are to be discovered on time, it will have a significant impact on the liquidity of insurance companies. Therefore, it would also allow the premiums to become more favorable over time.

*Key words:* insurance, fraud, vehicle identification.