

IZVEŠTAJ
16. NAUČNO - STRUČNO
SAVETOVANJE

sa međunarodnim učešćem
na temu:

- SAOBRAĆAJNE NEZGODE

- OSIGURANJE VOZILA
- PROCENA ŠTETA
- VEŠTAČENJE
- TRANSPORT
- ZASTUPANJE NA SUDU
- OBRAZOVANJE

Zlatibor, 18 - 20. maj, 2023.

Generalni pokrovitelj



Generalni sponzor



FOTO VESTI – DOLAZAK UČESNIKA U KONGRESNU SALU









POČETAK RADA SAVETOVANJA



1. **Ispred Organizacionog odbora**, učesnike Savetovanja je pozdravio, **prof. dr Dragoljub Šotra**, zahvalio se prisutnima na odzivu u velikom broju, i poželio da i ovo, već tradicionalno, Savetovanje, bude uspešno i da protekne u najboljem redu. Tom prilikom se zahvalio „Generalnom pokrovitelju“ i ovog Savetovanja - **Firmi „NATEP“**, Beograd, koja već godinama prati i pomaže naš rad.

Posebno je uputio reči zadovoljstva i zahvalnosti, predstavnicima, svetski poznate **Firme „SAINT – GOBAIN“**, koja je, kao Generalni sponzor Savetovanja, odlučila da uzme učešće u radu Savetovanja, prezentujući svoje proizvode koji su u direktnoj vezi sa automobilskom industrijom i bezbednošću saobraćaja, a koji se izrađuju primenom najsavremenijih tehnologija. Pored toga, prof. Šotra je istakao da smo „počastvovani time što su, predstavnici jedne tako renomirane Firme, **sagledali**: naš način rada (koji je po mnogo čemu specifičan) obrazovnu i stručnu strukturu, učesnika (različitih profila, iz različitih oblasti) kao i uspehe koje smo postigli (a koji nisu mogli proći nezapaženo) i **procenili** da naša međusobna saradnja (posmatrano i dugoročno) može biti uspešna.

2. **Ispred Programskog odbora**, učesnike Savetovanja je pozdravio i **prof. dr Siniša Ognjanović**.



U kratkom obraćanju, **prof. Ognjanović je dao „presek“** dosadašnjeg, veoma uspešnog, rada u proteklih 15 godina, pri čemu je **stavio akcenat na dva veoma bitna podatka: kvalitet radova koje su prezentovali autori i koautori, na dosadašnjim savetovanjima, kao i prisustvo sve većeg broja mladih, koji su prepoznali, ovakav vid održavanja stručnih skupova, kao bitan i veoma koristan, u stalnom nastojanju, da se ide ka odavno postavljenom cilju – podizanje nivoa bezbednog odvijanja saobraćaja u celini.** Posle toga, prof. Ognjanović je

SAVETOVANJE PROGLASIO „OTVORENIM“

3. **Ispred, dugogodišnjeg, Generalnog pokrovitelja Savetovanja - Firme „NATEP“ Beograd, učesnike Savetovanja je pozdravio Dragan Simović dipl. maš. inž.**



U „pozdravnoj reči“ je, pored ostalog, istakao da je, ovakav vid dugogodišnje saradnje dao vidljive rezultate. Naime, „mi smo odavno shvatili, kao (na sreću) i ostali učesnici savetovanja koja su do sada održana, da je ovakav vid stručnih skupova, na kome se isti problemi razmatraju multidisciplinarno, sagledavanjem iz različitih uglova, sa ovako intezivnim razvojem tehnike i nauke u celini, nezamenjiv. Ovakav način rada i praćenja svetskih

dostignuća u oblastima kojima se mi bavimo, pruža mogućnost da idemo u korak sa vremenom, te da nova saznanja i inovacije primenjujemo u praksi. Sama činjenica da danas prisustvujemo 16. po redu Savetovanju, i da je prisutan ovoliki broj učesnika, posebno mladih, ukazuje da smo na pravom putu. Mi smo ponosni što smo u situaciji da nam se pružila prilika da budemo generalni pokrovitelji održavanja ovih savetovanja, koja su već postala tradicionalna i po mnogo čemu posebna.“

Tom prilikom je D. Simović, učesnicima Savetovanja, prezentovao i Rad na temu: **„ZNAČAJ I IZAZOVI STANDARDIZACIJE PROCESA POPRAVKE VOZILA SA SISTEMIMA ZA NAPREDNU POMOĆ VOZAČU“**, koji su pripremili: Dragan Simović, dipl. maš. inž. i Vlada Marinković, gen. menadž. iz Kompanije MARINKOVIĆ HOFMANN.

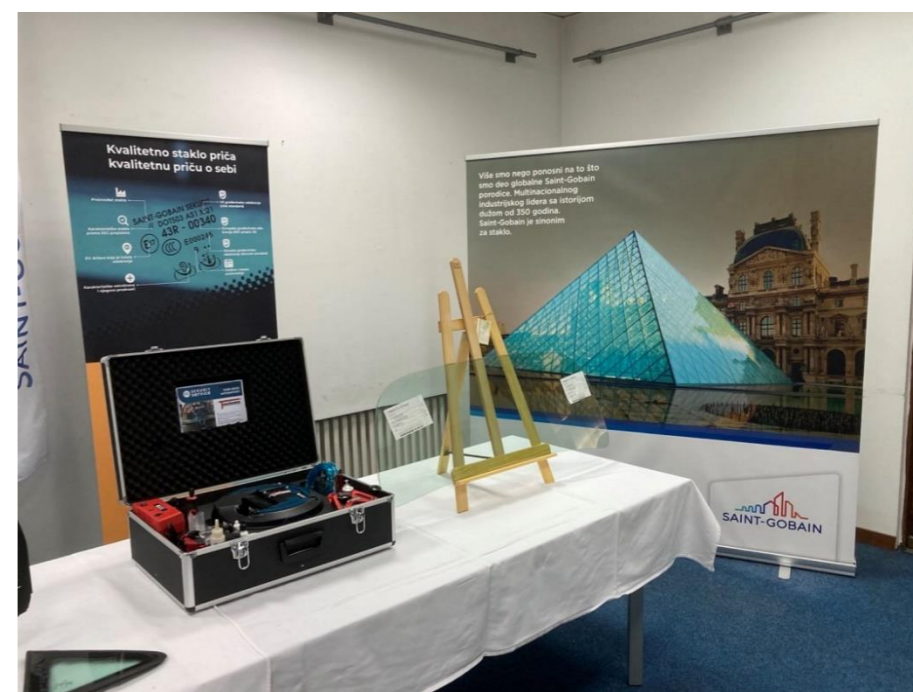
REZIME RADA „Današnja vozila su opremljena sistemima za naprednu pomoć vozaču - ADAS koji su od izuzetnog značaja za povećanje aktivne bezbednosti u saobraćaju. U narednom periodu očekuje nas pojava sve većeg broja ovakvih sistema, a u skoroj budućnosti i pojava potpuno autonomnih vozila. Da bi ADAS sistemi vršili svoju funkciju, oni moraju biti ispravni i propisno kalibrisani. U suprotnom ovi sistemi mogu postati izuzetno opasni. Zato je neophodno standardizovati procese u oblasti održavanja vozila sa ADAS sistemima, kao i definisati odgovornosti ukoliko dođe do saobraćajne nezgode usled njihove neispravnosti.“
(Zbornik radova, str. 7.)

4. PREZENTACIJA GENERALNOG SPONZORA SAVETOVANJA FIRMA SAINT – GOBAIN

Ispred, širom sveta, poznate, renomirane, **Firme SAINT – GOBAIN Sekurit service, kao Generalnog sponzora Savetovanja**, učesnicima se obratio njihov predstavnik, **Nebojša Krajnović**, koji je, veoma uspešno, prezentovao osnovne podatke koji se odnose na dugogodišnji uspešan, rad i ukupno poslovanje, Firme SAINT- GOBAIN. U obraćanju učesnicima Savetovanja, on je naveo samo neke od čitavog niza poznatih proizvoda, pri čemu se posebno osvrnuo na **auto - stakla, kao proizvod od izuzetnog značaja**, koji se koristi u automobilskoj industriji, ističući maksimalnu bezbednost i udobnost, koju pruža ovaj proizvod i u najsloženijim saobraćanim situacijama.



Predstavnici **Saint – Gobain Sekurit servisa**, su, u posebnoj prostoriji, za učesnike Savetovanja, izložili više različitih tipova auto –stakala, koji su izrađeni primenom najsavremenije tehnologije, uz objašnjenje njihovih performansi i prednosti koje pružaju, u odnosu na ostala (standardna) stakla, posebno sa stanovišta bezbednosti vozača i putnika u raznim, (mogućim) posebno opasnim, situacijama koje se, često, dešavaju u saobraćaju.



Učesnici Savetovanja, su sa posbnom pažnjom i interesovanjem. pratili demonstarciju popravke auto – stakala, primenom najsavremenije tehnologije koju su izveli predstavnici ove renomirane Firme.



Potrebno je istaknuti da je prisustvo predstavnika jedne ovakve, širom sveta, poznate, Firme kao što je **Saint - Gobain** i način na koji su, njihovi predstavnici, predstavili i prezentovali svoje proizvode, kod učesnika Savetovanja, izazvalo veliko interesovanje.

Savetovanju je prisustvovao i **regionalni generalni menadžer Jozsef Nemeth**, koga su učesnici Savetovanja toplo pozdravili. Posle završetka Savetovanja, za sve što je video i čuo, imao je samo reči hvale.

5. Rad na temu: „**ODREĐIVANJE BRZINE MOTOCIKLA PRILIKOM UDARA U AUTOMOBIL POMOĆU EMPIRIJSKO – FIZIČKOG MODELA I CDR – a**“, pripremili su: dr Nenad Milutinović, dipl. inž. saobr. i Jože Škrilec, spec. dipl. inž. prometa. Rad je **prezentovao dr Nenad Milutinović.**



REZIME „U ovom radu predstavljeno je nekoliko novih fizičkih modela za izračunavanje brzine motocikla u sudarima sa automobilom. Oni su zasnovani na smanjenju međuosovinskog rastojanja motocikla i dubini deformacije automobila, pri čemu neki od njih uzimaju u obzir i mase vozila i tvrdoću delova vozila kojima

je došlo do sudara. Predstavljen je i jedan model zasnovan na rotaciji automobila u postsudarnoj fazi. Budući da su pojedini proizvođači motocikala počeli da opremaju neke od svojih motocikala uređajem za snimanje podataka o događajima (EDR), jedan deo rad je posvećen i očitavanju ovih podataka i njihovoj primeni za izračunavanje sudarne brzine drugog vozila. Kako je u analitičkim metodama često potrebno odrediti i brzinu motocikla nakon sudara, ukratko su predstavljeni i podaci iz novijih istraživanja usporenja motocikala prilikom klizanja. Na kraju je prikazana studija slučaja.“ **(Zbornik radova, str. 14.)**

DODELA PRIZNANJA

Na kraju prepodnevnog rada Savetovanja, predsednik Odbora za dodelu priznanja, prof. dr Dragoljub Šotra, objavio je imena ovogodišnjih dobitnika PRIZNANJA koja se dodeljuju, svake godine, onim učesnicima Savetovanja, koji su se, svojim radom, istakli u proteklom periodu, pri čemu je dao i usmeno obrazloženje. Pored toga, i u pismenoj formi, su navedeni, samo neki od bitnih podataka, iz njihovih „radnih biografija,“ koje su prezentovane učesnicima Savetovanja.

O dobitnici ovog PRIZNANJA, MSc Andrijani Jović, dipl. inž saobraćaja, su navedeni sledeći podaci:

- Rođena je 1992. godine u Leskovcu.
- Osnovno i srednje obrazovanje je završila u Leskovcu.
- Osnovne i master akademske studije, završila je na Fakultetu tehničkih nauka u Novom Sadu, 2015. godine.
- Student je završne godine doktorskih studija sa prihvaćenom temom doktorske disertacije iz oblasti bezbednosti saobraćaja.
- Zaposlena je na Fakultetu tehničkih nauka u Novom Sadu, od 2018. godine, u zvanju “istraživač saradnik”.
- Kao član stručnog tima, učestvovala je u izradi nekoliko studija i većeg broja projekata iz oblasti saobraćaja.
- Posebno interesovanje je pokazala u oblasti ekspertiza saobraćajnih nezgoda, te je učestvovala u izradi više od 200 nalaza i mišljenja veštaka.
- Kao autor, ili koautor, objavila je ukupno 26 stručnih i naučnih radova, od kojih su tri objavljena u međunarodnim časopisima na SCI listi.

- Dvostruki je dobitnik nagrade grada Leskovca za mlade talente.
- Redovni je učesnik ovih majskih savetovanja, bilo kao autor, ili koautor većeg broja stručnih radova.

Dakle, radi se o mladoj, stručnoj, vrednoj “osobi u usponu”, od koje se mnogo očekuje.

PRIZNANJE je uručio prof. dr Siniša Ognjanović.



Primajući PRIZNANJE, Andrijana Jović se srdačno zahvalila kolegama iz „Odbora za dodelu priznanja“ koji su prepoznali i cenili njen dosadašnji rad. Dobitnica PRIZNANJA je, pored ostalog, naglasila da se, kao najmlađa od svih autora koji su prezentovali radove na, do sada, održanim savetovanjima, nije nadala jednom ovako - značajnom PRIZNANJU, ali da ga prima sa radošću i ponosom i da će joj sigurno biti podstrek za još predaniji i uspešniji rad.

Drugi dobitnik PRIZNANJA je bio doc. dr Goran Čarapić, dipl. maš. inž. i saobraćajni inženjer. U uvodnoj reči, prof. Šotra je, pored ostalog, istakao da se radi o kolegi koji je, u rad ovih savetovanja bio uključen, od samog početka i kao autor značajnih radova i kao čovek koji je u svakom smilu bio spreman da pomogne, kako on, tako i firma u kojoj je radio i radi – LOVČEN OSIGURANJE iz Podgorice, koje danas posluje u sklopu TRIGLAV OSIGURANJA.

Njegova kratka „radna biografija“ je, učesnicima Savetovanja, prezentovana na sledeći način:

- Rođen je 1960. godine u Podgorici
- Osnovno i srednje obrazovanje, završio u Podgorici. Diplomirao na Mašinskom fakultetu 1986. Završio Višu tehničku školu mašinske i saobraćajne struke, smjer drumski i gradski saobraćaj 1997., a Visoku tehničku školu strukovnih studija, smjer drumski saobraćaj 2010.
- Magistrirao je 2009., a doktorirao iz oblasti osiguranja 2012.
- Dobio zvanje Docenta 2013..
- Zaposlen u “Lovćen” osiguranju AD Podgorica, radio na poslovima imovinskih osiguranja procjena šteta na mašinama i fabričkim postrojenjima, procjenama šteta na brodovima, poslovima transportnog osiguranja, a najduže radio na poslovima likvidacije i procjene kako domaćih tako i međunarodnih šteta na motornim vozilima. Trenutno radi na mjestu Savjetnika SPORP-a.
- Za stalnog sudskog vještaka Višeg suda u Podgorici izabran, za oblast mašinske struke 1993., a za oblast saobraćajne struku 1997.g. Poslednji put obnovio licencu 25. 8. 2017. koja važi do 25. 8. 2023.godine.

- Objavio: tri knjige iz oblasti saobraćajno mašinskog vještačenja, preko 20 naučnih i stručnih radova u međunarodnim časopisima, simpozijumima, kongresima, seminarima, u stručnim časopisima objavio preko 150 tekstiova iz oblasti saobraćajno mašinskog vještačenja i osiguranja.
- Iz oblasti saobraćajne struke specijalizovan za oblast vještačenja saobraćajnih nezgoda sa posebnim akcentom na vještačenje saobraćajnih nezgoda drumskog saobraćaja.
- Iz oblasti mašinske struke specijalizovan za procjene šteta na svim vrstama motornih vozila, mašinskoj opremi, mašinama i ostalim mašinskim uređjima, kao i na procjenama šteta ostalih prevoznih sredstava u saobraćaju.
- Posjeduje Certifikat iz oblasti digitalne forenzike, CDR Bosch-Eutodarts za očitavanje podataka iz vozila potrebnih za vještačenje saobraćajnih nezgoda, koristi program Virtual Crash za simulaciju saobraćajnih nezgoda, koristi program Audatex za utvrđivanje visine šteta na vozilima.
- Pasivno znanje engleskog i njemačkog jezika.
- Jedan je od inicijatora za početak rada Savetovanja na ovakav način i zagovornik rešavanja problema (posebno teških) multidisciplinarno. Od prvog dana rada ovog Savetovanja do danas – aktivni učesnik.

PRIZNANJE, kolegi Čarapiću, je uručio prof. dr Siniša Ognjanović.



Primajući PRIZNANJE, kolega Čarapić je naglasio da je ponosan na to što je bio u prilici da, za sve ove godine, bude neposredni učesnik svega šta se dešavalo, od samog početka rada prvog Savetovanja, koje je oržano pre 15 godina, do danas i što je bio svedok napredovanja u organizaciji i načinu rada savetovanja koja su, iz godine u godinu, dobijala na sve većem značaju, da bi danas dostigli nivo jednog od najznačajnijih stručnih i naučnih skupova iz oblasti saobraćaja (posebno dela koji se bavi problemima bezbednošću saobraćaju) ne samo u Srbiji, već i u okolnim zemljama, pa i šire.

Posebno mi je drago što ovo PRIZNANJE dolazi od mojih kolega i što je primećeno da sam i ja (makar i najmanjim delom) doprineo

postizanju ovako značajnih rezultata u podizanju nivoa, interesovanja, korisnosti i popularnosti, (na ovakav način) koncipiranih Savetovanja, što će mi (sasvim sigurno) dati podstrek za još predaniji rad.

Posle toga, u čast dobitnika PRIZNANJA, u holu Kongresne dvorane, za učesnike Savetovanja, priređen je

TRADICIONALNI KOKTEL

RADOVI (II) DEO

Nastavak rada u poslepodnevnom periodu.



6. Rad na temu: „**BEZBEDNOST I PREVENTIVNO ODRŽAVANJE VOZILA PRIMENOM INFORMACIONOG SISTEMA MY FLEET**“, pripremili su: Željko Bajšanski, dipl. inž. saob.; Dragan Jovičić, dipl. inž. saob. i prof. dr Pavle Gladović. Rad je , učesnicima Savetovanja **prezentovao Dragan Jovičić.**



Rezime: „Informacioni sistem u transportu predstavlja sistem koji pre svega treba da omogući jednostavno i pouzdano praćenje pokazatelja rada vozila u okviru preduzeća. Savremeni informacioni sistem My Fleet koji je projektovan od strane autora i koji se primenjuje u više preduzeća u Srbiji, izmedju ostalog omogućava praćenje i poboljšanje bezbednosti kretanja vozila i održavanja celokupnog voznog parka. Navedeni programski paket je konceptijski organizovan tako da se mogu pratiti sve informacije o parametrima bezbednosti kretanja i preventivnog održavanja

vozila. U radu će biti prikazani navedeni parametri i izveštaji koji se prate putem programskog paketa My Fleet.“ (Zbornik, str. 105)

7. Rad na temu: „**DEFINISANJE PROPUSTA I UTVRĐIVANJE ODGOVORNOSTI KOD SAOBRAĆAJNIH NEZGODA USLED REFLEKSNOG REAGOVANJA VOZAČA NA NASTALU OPASNOST**“, pripremili su: prof. dr Dejan Bogićević, dipl. inž. saobraćaja; prof. dr Krsto Lipovac, dipl. inž. saobraćaja; Milka Bogićević, dipl. psiholog; Vesna Stevanović, dipl. pravnik; Marija Cvetković, dipl. pravnik; i Tanja Grbušić, dipl. pravnik. Rad je učesnicima Savetovanja, prezentovao prof. dr Dejan Bogićević.



Rezime: U radu su analizirane specifične saobraćajne nezgode koje nastaju usled refleksnog reagovanja vozača na putu sa prvenstvom prolaza (vozilo 2) koje je izazvano zbog opasnog približavanja vozila sa sporednog, bočnog puta (vozilo 1). U ovim

situacijama vozač vozila 1 stvara opasnu situaciju koja bi se završila saobraćajnom nezgodom – sudarom sa vozilom 2, ukoliko vozač 1 i/ili vozač 2 ne bi reagovao u cilju izbegavanja sudara.

Vozač vozila 2 reaguje u cilju izbegavanja sudara sa vozilom 1 i tako u ovim situacijama ne ostvaruje se kontakt vozila 1 i 2. Međutim, dolazi do nagle promene načina kretanja vozila 2 (naglo smanjivanje brzine ili nagla promena pravca kretanja vozila 2 i sl.), čime se stvara druga opasna situacija koja rezultira nezgodom: sletanje vozila 2 sa kolovoza, naletanje trećeg vozila na vozilo 2, prelazak vozila 2 na traku za suprotni smer i čeonu sudar i td. U radu su razmatrane mogućnosti dokazivanja propusta i utvrđivanje odgovornosti u vezi sa ovim nezgodama. (Zbornik radova, str. 40.)

8. Rad na temu: „**PRAVNI ODNOSI IZMEĐU OSIGURAVAČA, OSIGURANIKA I OŠTEĆENOG LICA U OSIGURANJU OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI**“, pripremio je i učesnicima Savetovanja, prezentovao prof. dr Siniša Ognjanović, dipl. pravnik.



Apstrakt: Cilj autora ovog rada je da ukratko i pregledno prikaže pravne odnose u osiguranju od automobilske odgovornosti između osiguravača i osiguranika, kao i između osiguravača i trećeg lica. Rad je pisan prvenstveno za potrebe studenata, ali i šire stručne javnosti i uopšte svih onih koji dolaze u kontakt sa osiguranjem od automobilske odgovornosti. Rad nije pisan za potrebe profesora univerziteta. Zato su stil i jasnoća pisanja prilagođeni potrebama studenata i široj pravnoj i vanpravnoj javnosti. **(Zbornik radova, str. 56.)**

9. Rad na temu: „**RAZLIKE U ODREĐIVANJU INDIVIDUALNOG FUNKCIONALNOG DEFICITA (IFD) U SUDSKOMEDICINSKOM VEŠTAČENJU UMANJENE RADNE SPOSOBNOSTI KOD SAOBRAĆAJNIH NESREĆA**“, pripremili su: prim. dr sc. Zoran Ivanov, veštak sudske medicine rada i prim. dr Veselin Govedarica, veštak medicine rada. Rad je, učesnicima Savetovanja, **prezentovao prim. dr sc. Zoran Ivanov.**



Sažetak; U određivanju individualnog funkcionalnog deficita (IFD) u sudskomedicinskom veštačenju radne sposobnosti primenjuju se dve proporcije koje ukazuju na redukciju disfunkcionalnosti (*referentnim vrednostima ili uporednoj vrednosti zdravog organskog sistema*) i umanjeње disfunkcionalnosti u procentima u odnosu na gubitak ili maksimalnu redukciju (*referentnim vrednostima*) ili u odnosu na uporednu vrednosti zdravog organskog sistema. Predstavljen je interaktivni kalkulator IFD.

U određivanju individualnog funkcionalnog deficita (IFD) u sudskomedicinskom veštačenju radne sposobnosti primenjuju se dva postupka.

(A) Individualni funkcionalni deficit predstavljen umanjeњem funkcija oštećenog organskog sistema ili njegovog dela u odnosu na referentnu vrednost.

(B) Individualni funkcionalni deficit predstavljen je primenom uporedne vrednosti autentičnog funkcionalnog umanjenja i vrednosti funkcija neoštećenog organskog sistema ili dela sistema

Dobijeni rezultati ovim postupcima se značajno razlikuju 18.70.

Značaj IFD u sudskomedicinskom veštačenju je u objektiviziranju, proverljivosti, evaluaciji i prognozi umanjene radne sposobnosti.

IFD je parametar u veštačenju nematerijalne štete u vidu životne aktivnosti i decidnog opredelenja za intenzitet i dužinu duševnog bola i straha, kao i tuđe nege i pomoći. Princip IFD se može primeniti i na veštačenje svih organskih sistema ili čula vodeći računa o njihovim specifičnostima. Preporučuje se postupak B iz razloga što se merenje oštećenih i intaktnih funkcija obavlja na istoj osobi, istim mernim instrumentom, od istog ispitivača, istovremeno, u istim uslovima, omogućava se autentičnu evaluaciju, jer se upoređuju iste vrednosti u starijoj dobi gde dolazi do fiziološke redukcije zdravog sistema ili dela i eventualnog pogoršanja već oštećenih funkcija. (**Zbornik radova, str. 63.**)

10. Rad na temu: „**ZNAČAJ STRUČNOG PREGLEDA OŠTEĆENOG VOZILA - FOTOGRAFISANJE DETALJA KAO USLOV ZA KVALITETAN OBRAČUN ŠTETE**“, pripremili su: Nataša Matić Miodragović, dipl. pravnik; Aleksandar Medić, dipl. maš. inž.; Petar Mihajlović, inž. elektr. i računarstva. Rad je, učesnicima Savetovanja, **prezentovala Nataša Matić Miodragović.**



Abstract: „Snimanje štete na vozilu predstavlja posao koji treba obaviti temeljno i sa pažnjom, bez obzira da li procenitelj radi samo uslužnu procenu ili obračunava štetu. Fotografisanje detalja je posebno značajno radi određivanja procenta amortizacije na osnovu stanja oštećenog dela. Dobro sačinjene fotografije ne ostavljaju prostor za eventualna neslaganja veštaka u toku postupka naknade štete.“ (**Zbornik, str.154.**)

11. Rad na temu: **“EU STANDARDI I METODOLOGIJA MJERENJA RETROREFLEKSIJE VERTIKALNE I HORIZONTALNE PUTNE SIGNALIZACIJE U FUNKCIJI ANALIZE UZROKA SOBRAĆAJNIH NEZGODA”**, pripremili su: MA Edin Gadžo, dipl. ing. saob. i kom.; MA Arnela Mujić, dipl. ing. saob. i kom.; MA Valentina Ivanović, dipl. ing. saob. i kom.; MA Mirzet Sarajlić, dipl. ing. saob. i kom. i prof. dr Osman Lindov, dipl. ing. saob. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao prof. dr Osman Lindov.



REZIME: „Kvalitetnim postavljanjem saobraćajne signalizacije i opreme puta učesnicima u saobraćaju treba na jasan i razumljiv način omogućiti sagledavanje situacije, te omogućiti pravovremena reakcija. Kvalitet saobraćajne signalizacije i opreme puta ostvaruje se primjenom odgovarajućih standarda i normi, te kontinuiranom provjerom ispravnosti i zadovoljenju

njihove uloge na putu. U radu su opisani i analizirani EU standardi i metodologija mjerenja retrorefleksije vertikalne i horizontalne putne signalizacije u funkciji analize uzroka saobraćajnih nezgoda. Sprovedeno je ispitivanje na dionici jednog magistralnog pravca gdje je izvršeno mjerenje retrorefleksije horizontalne i vertikalne saobraćajne signalizacije, te utvrđena njena ispravnost. Dati su prijedlozi i metodologija mjerenje i provjere parametar saobraćajne signalizacije i opreme kod saobraćajnih nezgoda, odnosno doprinos elementa puta i signalizacije kao uzroka nastanka saobraćajnih nezgoda i kontrolnih provjera kod vještačenja saobraćajnih nezgoda.“ (Zbornik, str. 114.)

12. Rad na temu: **„ODGOVORNOST ZA NAKNADU ŠTETE PO PRAVILU „DESNE STRANE“ – PRAVNI I TEHNIČKI ASPEKT”**, pripremili su: mr Igor Radojević, dipl. maš. inž. i Darko Mugoša, dipl. pravnik. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao mr Igor Radojević.



Sažetak “Naknada šteta koje nastaju u saobraćaju je jedna od osnovnih djelatnosti osiguranja motornih vozila. U procesu isplate štete neophodno je prvenstveno utvrditi pravni osnov tj da li lice koje je podnijelo zahtjev za naknadu ima pravo na istu. U tom smislu treba utvrditi ko je odgovoran za izazivanje saobraćajne nezgode u kojoj je nastala šteta, obzirom da je krivica osnov odgovornosti za naknadu štete. Ovaj dio procesa je često najsloženiji i najzahtjevniji dio procesa rješavanja odštetnih zahtjeva.” **(Zbornik radova, str. 126.)**

13. Rad na temu: „ANALIZA PREGLEDNOSTI NA REASKRSNICAMA I PRIKLJUČNIM TAČKAMA U BANJA LUCI“ pripremili su: Milija Radović, dipl. inž. saobraćaja; Milan Ilić, dipl. inž. saobraćaja i Marko Golić, dipl. inž. saobraćaja. Rad je, učesnicima Savetovanja, **prezentovao Milan Ilić.**

REZIME „Preglednost podrazumjeva prostor koji učesnik u drumskom saobraćaju može da vidi sa mjesta na kojem se nalazi. Bezbjednost saobraćaja i kvalitet saobraćajnog toka zahtjevaju preglednost na putu, kako bi se omogućilo pravovremeno uključivanje vozilom na raskrsnicama i priključnim tačkama kao i druge radnje vozilom. Veliki broj saobraćajnih nezgoda dogodi se na raskrsnicama zbog nedovoljne preglednosti puta. Preglednost na raskrsnicama, propisana pravilnikom o osnovnim uslovima koje javni putevi, njihovi elementi i objekti na njima moraju ispunjavati sa aspekta bezbjednosti saobraćaja BiH, ne omogućava bezbjedno uključivanje vozila sa sporednog na glavni put. U okviru ovog rada analizirana je preglednost na raskrsnicama i priključnim tačkama na teritoriji grada Banja Luka. Cilj ovog rada je da ukaže na koji način nedovoljna preglednost puta vodi ka povećanju rizika za nastanak saobraćajnih nezgoda.“ **(Zbornik radova, str. 136.)**



14. Rad na temu: „**EKSPERTIZA MOTORA SUS U SLUČAJU SPORA U VEZI POVIŠENE POTROŠNJE MOTORNOG ULJA**“ uradio je i učesnicima Savetovanja, **prezentovao, vanr. prof. dr Dragan Ružić.**



Rezime “Potrošnja ulja u motoru sa unutrašnjim sagorevanjem je neminovna pojava zbog konstruktivnih karakteristika elemenata motora kojima je potrebno podmazivanje, a u određenoj su vezi sa prostorom za sagorevanje. U ovom radu prikazani su osnovni uticaji na potrošnju ulja i neki tipični slučajevi ekspertiza u slučajevima povišene potrošnje ulja. Rezultati ukazuju na potrebu koretnog poznavanja tehnologije izrade elemenata motora SUS, mehaničkih, triboloških, toplotnih i hemijskih procesa u radu motora i postupaka reparacije, sklapanja i eksploatacije, a u cilju sprečavanja donošenja pogrešnog mišljenja i zaključka na bazi simptoma i nalaza koji ne moraju imati direktnu vezu sa stvarnim uzrocima.”(Zbornik radova, str. 145.)

15. Rad na temu: „**UTICAJ KLJUČNIH INDIKATORA PERFORMANSI NA BEZBEDNOST SAOBRAĆAJA U TRANSPORTNIM ORGANIZACIJAMA**“, pripremili su: Saša Zdravković, dipl. ing.; prof. dr Pavle Gladović; Ksenija Zdravković, mast. ekon. i Marko Jovanović, dipl. ing. Rad je, učesnicima Savetovanja, **prezentovao dipl. ing. Saša Zdravković.**



Apstrakt: „Savremeni uslovi poslovanja transportne organizacije na tržištu transportnih usluga zahtevaju visok nivo prilagodljivosti organizacije zahtevima tržišta. Poslovanje transportne organizacije se danas odvija pod veoma turbulentnim uslovima,

gde su promene veoma česte i intenzivne, pa je fleksibilnost organizacije od ključnog značaja za njen opstanak na tržištu usluga. Saobraćajne nezgode predstavljaju ključni rizik ovih promena i direktno utiču na kvalitet pružanja transportne usluge, odnosno na opstanak organizacije. Implementacijom odgovarajućih alata za upravljanje performansama svojih procesa, organizacija može obezbediti neophodnu fleksibilnost prema zahtevima tržišta, a razvojem ključnih indikatora učinka bezbednosti saobraćaja može uticati na smanjenje rizika od nastanka saobraćajnih nezgoda i povećati kvalitet svojih usluga, odnosno omogućiti opstanak na tržištu transporta.“ **(Zbornik radova, str. 219.)**

16. Učesnicima Savetovanja je, **dva rada, prezentovala mr Nada Stojanović. Prvi Rad nosi naslov: „ULOGA I ZNAČAJ IMPLEMENTACIJE INFORMACIONO - KOMUNIKACIONIH REŠENJA U SAOBRAĆAJU,** a pripremili su ga: dr Milan Stanković, dipl. inž. saob.; dr Miloš Stojanović, dipl. inž. elek. za računarsku tehniku i informatiku; Milan Protić, dipl. inž. građ. i mr Nada Stojanović, dipl. maš. inž.



Rezime: „Napredni sistemi upravljanja saobraćajem osmišljeni su kako bi efektivno i efikasno vodili saobraćajni tok i time doprineli ostvarivanju primarnog cilja saobraćajnog sistema, a to je bezbednost saobraćaja. Razne tehnologije uz napredna ITS rešenja kao što su upravljanje ograničenjem brzine, putno informisanje putnika, pomažu u rešavanju saobraćajnih problema, kao što su: saobraćajno zagušenje, incidentne situacije, zagađenje okoline, vreme čekanja i slično. Implementacija naprednih sistema upravljanja saobraćajem prikazana je po modelu kooperativnog upravljanja gradskim saobraćajnim sistemima.“**(Zbornik radova, str. 75.)**

Drugi Rad na temu: „PREGLED AKTUELNOSTI PRIMENE AUTONOMNIH SISTEMA U SAOBRAĆAJU“, pripremili su: dr Miloš Stojanović; dr Milan Stanković; Milan Protić; i mr Nada Stojanović.

Rezime: „U novije vreme postoje značajna istraživanja u području primene autonomnih vozila, a takođe se aktuelizuje njihov uticaj na saobraćaj i društvo u celini. Savremeni pristup u rešavanju nagomilanih složenih problema u saobraćaju i transportu, zasniva se na primeni inteligentnih transportnih sistema. Potrebno je prikazati postojeći stepen razvoja autonomnih vozila i saglasno tome povezane probleme za implementaciju autonomnih vozila u saobraćajni sistem.“ (Zbornik radova, str. 175.)

17. Rad na temu: „VREMENSKO – PROSTORNA ANALIZA SAOBRAĆAJNIH NEZGODA, KOJE SU SE DOGODILE U RASKRSNICAMA SA UČEŠĆEM VOZILA, SA AKCENTOM NA RAZLIKU IZMEĐU VREMENSKE I PROSTORNE ANALIZE“ , koji su pripremili: doc. dr Goran Čarapić, dipl. maš. i saob. inž. i Marija Šestović, dipl. maš. inž. Rad je, učesnicima Savetovanja, **prezentovao, doc. dr Goran Čarapić.**



Rezime: “Jedan od najdelikatnijih poslova koji se obavljaju u cilju rasvjetljavanja uzroka i toka saobraćajne nezgode je vještačenje. Izuzetno je značajno kada se radi o fazi utvrđivanja doprinosa učesnika nezgode za nastanak nezgode. Od toga kako je urađeno vještačenje saobraćajne nezgode u mnogome zavisi i pravilnost određivanja doprinosa učesnika nezgode u pojavi štetnog događaja. Metodologija vještačenja saobraćajnih nezgoda je uglavnom poznata, ali se pristup i odnos vještaka prema vještačenju često bitno razlikuje, što kod sudova i stranaka u sporu stvara nepovjerenje prema vještacima i budi sumnju u njihovu objektivnost. Vremensko-prostorna analiza, kao sastavni dio Nalaza i mišljenja vještaka je, po mišljenju autora ovog rada, najznačajnija analiza u samom nalazu. Odnosi se na analizu mogućnosti izbjegavanja saobraćajne nezgode od strane vozača vozila učesnika nezgode, u raskrsnicama gdje se nezgoda dogodila. U radu su prikazani primjeri, u kojima se primjenom

vremenskog ili prostornog kriterijuma, mogućnosti izbjegavanja saobraćajne nezgode od strane jednog od učesnika u mnogome razlikuju, u zavisnosti od toga koji kriterijum će vještak primijeniti za analizu.” (Zbornik radova, str. 181.)

18. Rad na temu: „**KARAKTERISTIKE URBANOG TRANSPORTA PUTNIKA**“, pripremili su: dr Milan Stanković ; Jovan Mišić i prof. dr Pavle Gladović. Rad je, učesnicima Savetovanja, **prezentovao dr Milan Stanković.**



Sažetak: „Sistem gradskog transporta putnika je najznačajniji servis mobilnosti stanovnika urbanog područja i predstavlja

osnovni logistički podsistem grada, ovaj sistem je jedan od glavnih instrumenata politike održivog razvoja i kvaliteta života u gradovima. Cilj sistema javnog transporta putnika je da se u uslovima okruženja zadovolje transportni zahtevi po obimu i kvalitetu, na optimalan način, a to znači uz maksimalnu proizvodnu, troškovnu i ekonomsku efikasnost, i minimalne negativne uticaje na okolinu. Efikasni sistemi gradskog transporta putnika doprinose ekonomskoj i socijalnoj koheziji urbanog područja, u kojoj igraju važnu ulogu, time što svojim performansama i karakteristikama donose kvalitet koji zadovoljava potrebe i očekivanja svih stanovnika grada.“(Zbornik radova, str. 192.)

19. Rad na temu: „**UTICAJ BRZINE VOZILA NA NASTANAK POVREDA PEŠAKA I PUTNIKA U VOZILU**“, pripremili su: Vladimir Erac, dipl. inž. saobr.; dr Nenad Mladenović, spec. sudske medicine; Zoran Jelić, dipl. inž. saobr.; i Marko Marković, dipl. inž. saobraćaja. Rad je, učesnicima Savetovanja, **prezentovao Vladimir Erac.**



Rezime: „Sastavni deo dokumentacije koju veštaci saobraćajne stuke dobijaju za analizu saobraćajnih nezgoda je i medicinska dokumentacija. Medicinska dokumentacija je bitna za obavljanje medicinskog veštačenja, ali se ne sme zanemariti i uticaj koji medicinska dokumentacija ima na saobraćajno tehničko veštačenje. Kvalitetna medicinska dokumentacija može biti bitan element za analizu i razrešenje saobraćajne nezgode, kako za utvrđivanje međusobnog položaja učesnika u saobraćajnoj nezgodi u trenutku sudara, tako i za ocenu brzina. Nije redak slučaj da se čak i kompletno saobraćajno tehničko veštačenje

zasniva na podacima koji se nalaze u medicinskoj dokumentaciji i u sudsko-medicinskom veštačenju. Tema ovog rada je analiza uticaja brzine vozila na nastanak povreda, odnosno mogućnost ocena brzine vozila kao bitnog parametara za saobraćajno veštačenje na osnovu medicinske dokumentacije i medicinskog veštačenja.“ **(Zbornik radova, str. 201.)**

20. Rad na temu: „**TEHNIČKA NEISPRAVNOST VOZILA KAO UZROK SAOBRAĆAJNE NEZGODE**“, pripremili su: Tibor Bodolo, dipl. inž. maš, i Aleksandar Adam, master inž. ind. inženjerstva. Rad je, učesnicima Savetovanja, **prezentovao Tibor Bodolo.**



Abstrakt: „Ovaj rad je rezultat višegodišnjeg rada na veštačenju tehničke neispravnosti motornih i priključnih vozila kao potencijalnih uzroka saobraćajne nezgode i većeg broja obavljenih veštačenja za potrebe sudova, tužilaštva, MUP-a i u vansudskim postupcima, a namenjen je sudskim veštacima kao i stručnim organizacijama za tehnički pregled vozila sa ciljem da skrene pažnju na problematiku i ukaže na neke detalje i sam pristup veštačenju.“ (Zbornik radova, 330.)

21. Rad na temu: „ANALIZA USPORENJA PREVRNUTOG MOTOCIKLA PRILIKOM KLIZANJA“, pripremili su: MSc Andrijana Jović, dipl. inž. saobraćaja; prof. dr Zoran Papić, dipl. inž. saobraćaja; prof. dr Milan Simeunović, dipl. inž. saobraćaja; prof. dr Pavle Pitka, dipl. inž. saobr. i MSc Milan Lazarević, dipl. inž. saobraćaja. Rad je, učesnicima Savetovanja, **prezentovala Andrijana Jović.**



Rezime: „U postupcima ekspertiza saobraćajnih nezgoda sa učešćem motocikala, od veštaka saobraćajno-tehničke struke se zahteva utvrđivanje brzine kretanja motocikla u karakterističnim fazama nezgode. Neophodan podatak za proračun brzine kretanja motocikla je njegovo usporeenje u fazi klizanja po podlozi. U okviru ovog rada dat je detaljan pregled literature i identifikovane su vrednosti usporenja motocikala u fazi klizanja u različitim uslovima, što bi moglo biti indikativno veštacima u postupku usvajanja vrednosti usporenja i proračuna brzine kretanja motocikla neposredno pre prevrtanja i kontakta sa podlogom.“ (Zbornik radova, str. 274.)

22. Rad na temu: „**TRZAJNE POVREDE VRATA**“, pripremio je i učesnicima Savetovanja, prezentovao **Jože Škrilec, dipl. inž. prometa.**



Abstrakt: „U ovom radu proučavamo problem povreda vratnih pršljenova u sudarima pri maloj brzini. Veliki problem nastaje jer lekar prilikom prijema povređenog nema uvid u to kakve su povrede zapravo nastale na vozilima i koje su sile delovale na učesnike saobraćajne nezgode. Kao rezultat toga, nastaju komplikacije u postupcima rešavanja odštetnih zahteva kod osiguravajućih društava. U velikom broju slučajeva, povrede na vozilima koje su učestvovala su minimalne, a na osnovu izračunatih vrednosti sila koje su delovale na učesnike

saobraćajne nezgode, ne može se tehnički potvrditi da je do fizičkih povreda moglo doći.“ (**Zbornik radova, str. 210.**)

23. Rad na temu: „**DOMINACIJA OSIGURANJA DRUMSKIH MOTORNIH VOZILA NA TRŽIŠTU NEŽIVOTNIH OSIGURANJA U SRBIJI, 2000-2021.**“, pripremio je i učesnicima Savetovanja, prezentovao dr Milan B. Cerović.



Abstrakt „Trebalo je da protekne skoro čitav jedan vek od nastanka da drumsko motorno vozilo izrazito od luksuza postane jedno od najneophodnijeg optimalnog prevoznog sredstva bez koga je danas nemoguće ni zamisliti savremeno društvo skoro u svakom segmentu ljudskog života. Veoma brz razvoj i napredak automobilske industrije u svakom pogledu i stalno povećanje broja drumskih motornih vozila značajno je uticao na razvoj i strukturne promene na tržištu neživotnih osiguranja širom sveta što je slučaj i u našoj zemlji. Cilj rada je da se prikaže višegodišnji razvoj osiguranja drumskih motornih vozila. Da se utvrdi njegov uticaj na

ulogu, značaj i promenu strukture tržišta neživotnih osiguranja u Srbiji. Analizom su obuhvaćeni pokazatelji o obimu ugovorenih poslova koji obuhvataju broj zaključenih osiguranja i visinu premije, broj i iznos zahteva za naknadu štete i visinu tehničkih rezervi. Težište je dato na osiguranja drumskih motornih vozila, a radi uporedne analize obuhvaćen je i jedan broj pokazatelja za pet od sedam najvećih vrsta neživotnih osiguranja među koje u oba slučaja spadaju i vrste osiguranja drumskih vozila tj. autokasko i autoodgovornost.“ (Zbornik radova, str. 245.)

24. Rad na temu: „**MULTIDISCIPLINARNI PRISTUP I KOMPLEKSNOŠĆ DOKAZIVANJA PREVARE U OSIGURANJU U VANSUDSKOM I SUDSKOM POSTUPKU**“, pripremili su: Mahir Omerhodžić, dipl. pravnik – pravni zastupnik; Midhad Salčin, dipl. ing. maš. – sudski vještak i Nedžad Višća, dipl. ing. saobraćaja – sudski vještak. Rad je, učesnicima Savetovanja, **prezentovao Mahir Omerhodžić**, dok je **Nedžad Višća**, u sklopu prezentacije, „navodio primere“



Sažetak „Cilj rada je da se teoretski i kroz primjere iz prakse ukaže na problematiku prevara u osiguranju i pokuša uticati na preveniranje i mogućnost smanjenja istih, te da se razmijeni iskustvo između osiguranja i drugih institucija po ovom pitanju. Pokušaji prevara u osiguranju, pored veoma velike ekonomske i finansijske štete osiguravajućim društvima, nanose štetu i državi i društvu u kojem se iste događaju. Najčešći slučajevi prevara dešavaju se po osnovu automobilskih osiguranja, kako po osnovu obaveznog automobilskeg osiguranja tako i po osnovu ugovornog kasko osiguranja vozila.

Prilikom obrade odštetnih zahtjeva sa pokušajem prevare veoma su važni educirani kadrovi koji obrađuju zahtjeve, a nerijetko se događa da je pored stručnih kadrova i vještaka tehničke struke potrebno uključiti i stručnjake drugih stručnih disciplina i znanja kako bi se doklazala prevara bilo u sudskom ili vanskudskom postupku.“ (Zbornik, str. 265.)

25. Rad na temu: „**UTICAJ GEOMETRIJE USPORIVAČA NA BRZINE KRETANJA VOZILA**“, pripremili su: Ass. dr Nenad Saulić, dipl. inž. saobraćaja; prof. dr Vuk Bogdanović, dipl. inž. saobraćaja; prof. dr Jelena Mitrović Simić, dipl. inž. saobraćaja i ass. dr Nemanja Garunović, dipl. inž. saobraćaja. Rad je, učesnicima Savetovanja, **prezentovao Nenad Saulić.**



Rezime: „Jedna od najčešćih mera u svetu za usporavanje saobraćaja jesu veštačke izbočine, kao jedna od fizičkih mera koje se primenjuju u ovoj oblasti. Pravilnikom o tehničkim sredstvima za usporavanje saobraćaja na putu definisani su uslovi kada se primenjuju pojedini tipovi – rangovi fizičkih izbočina, ali i drugih tehničkih sredstava za usporavanje saobraćaja. U okviru ovog rada izvršena je analiza brzina kretanja vozila u trenucima prelaska preko fizičkih izbočina. Analizirane su situacije za svaki

tip – rang fizičke izbočine, a nakon toga i prema drugim karakteristikama koje su utvrđene na terenu.“ (**Zbornik, str. 310.**)

26. Rad na temu: „**ISTORIJA REDA VOŽNJE PREVOZNIKA REPUBLIKE SRBIJE**“, uradili su: mr Radomir Stanišić, dipl. ing. saobr. i Aleksandar Popović, dipl. ing. saobraćaja. Rad je, učesnicima Savetovanja, **prezentovao Radomir Stanišić.**



REZIME: „Istorija autobuskih redova vožnje prevoznika Republike Srbije počinje u ovom radu od prvih posleratnih godina posle drugog svetskog rata, nastanka autobuskih prevoznika, načina njihovih funkcionisanja i organizovanja, početkom otvaranja prvih linija na teritoriji Srbije, međurepubličkih i međunarodnih linija. Transportno tržište prevoznika po linijama i po geografskim pravcima prostiranja. Dugi niz godina monopolskog nastupanja na

tržištu transportnih usluga, doveli su 1995. godine do slobodnog tržišta, pod drugim uslovima, pojavom privatnih vlasnika. Raspad Jugoslavije, sankcije i privatizacija državnih preduzeća, dovelo je do promene vlasništva, a sa time gašenje i stečaj mnogih transportnih preduzeća.“ **(Zbornik radova, str. 165.)**

27. Rad na temu: „MODELI POSLOVNOG ODLUČIVANJA U SAOBRAĆAJNO TRANSPORTNOM PREDUZEĆU“, pripremili su: Vladimir Sajić, spec. struk. inž. saobraćaja i Vladan Stefanović, dipl. inž. saobraćaja. rad je, učesnicima Savetovanja, **prezentovao Vladimir Sajić.**



Rezime: „Kroz prikaz dinamike procesa rada u saobraćajno – transportnom preduzeću uvideće se slabe tačke i mogućnost predloga poboljšanja. Sve kroz marketing i menadžment, ljudski faktor koji daje svoj doprinos kao osnovna jedinka i jedini faktor

koji je nepromenjiva u svim radnim procesima. Mogućnos promene radnih mesta, vraćanje na prethodno radno mesto i prelazak u druge službe kroz pokrivenost poslovnog karaktera dobiti i dobiti po preduzeće. Smanjenje izvršioca u izvršnom službama, manjak radne snage i svi aspekti sa kojima se savremeni menadžmet susreće, procesima rada i svakodnevnici donošenja odluka i organizacije posla. Uzlazna putanja od početnih operatorskih poslova do rukovođenja kroz savremene naučne metode i modele, kojim modulima možemo pristužiti da odgovorajuću odluke opravdamo i poboljšamo.“ **(Zbornik radova, str. 352.)**

28. Rad na temu: „PROBLEMATIKA ZAPUŠČANJA DVOPASOVNEGA RONDOJA“, pripremili su: prof. dr Franci Pušavec i prof. dr Janez Kopač. UNI Ljubljana. Rad je **prezentovao prof. Janez Kopač.**



Sažetak: „V prispevku je predstavljena pereča problematika izvoza iz rondoja, ki je dvopasoven in se voznik iz rondoja vključuje v/na dvopasovnico. Pravila za vožnjo predpisujejo, da se voznik pred zapuščanjem rondoja prerazporedi na zunanji vozni pas, razen, če posebni prometni znaki dovoljujejo vzporedni dvopasovni izvoz. A v praksi te signalizacije praktično ni, so pa krožišča in izvozne ceste dvopasovne in na milost in nemilost obremenjujejo šoferje z dodatno pozornostjo na voznika na desni (na zunanjem pasu) v smislu, ali bo ta res krožišče zapustil ali bo nadaljeval z vožnjo po krožišču. Rešitvi sta dve: Urejena signalizacija, ki določa in usmerja dvopasovni izvoz iz krožišča, Predpis o obveznem zapuščanju vozila, ki vozi po zunanjem pasu na prvem izvozu. Ne enega ne drugega v praksi skoraj ni. Zato prihaja do pogostih prometnih nezgod, trčenj vozil v smislu sekanja poti notranje vožnje po rondoju z desno potjo vožnje izstopajočih iz rondoja. A to še ni najhujše, pločevina se popravi, so pa tu še osebe in posebej so v nevarnosti kolesarji, ki vozijo ob rondoju in imajo prednost pred izstopajočimi vozili. So pa še posebej ogroženi zato, ker jih voznik pogosto spregleda, ker preveč pozornost posveča ostalim voznikom v rondoju na desni, ki vozijo vzporedno z njim in mu ob tem zakriva pogled na eventualne kolesarje. Poleg te problematike, ki bo predstavljena in obdelana, bo prispevek vključeval tudi primer praktične analize poteka prometne nezgode v krožišču, kje sta bila udeležena avtomobila in kolesar, ki je bil hudo poškodovan prav na kolesarski stezi v/ob rondoju, kljub temu, da je imel »prednost“. (**Zbornik, str. 308.**)

29. Rad na temu: „**KATEGORIZACIJA ISTORIJSKIH I KOLEKCIONARSKIH VOZILA**“, pripravili su: Milan Vasiljević, zamenik šefa službe procene i ekspertize i Darko Stevanović, šef službe procene i ekspertize, DEKRA, d.o.o. Rad je, **prezentovao Milan Vasiljević.**



Abstrakt: „Potražnja za istorijskim i kolekcionarskim vozilima je sve veća u celom svetu, kako zbog sve većeg broja zaljubljenika tako i zbog investicionih razloga. Ukupna tržišna vrednost istorijskih vozila u 2021. je iznosila 31,1 mlrd. USD. Sa procenjenim godišnjim rastom od 8,7% očekuje se da u 2028. vrednost tržišta dostigne 51,3 mlrd. USD. U vreme krize, ulaganje u istorijska vozila je jedno od najunosnijih. Uz vlasnike i investitore, preko banaka i osiguranja do raznih državnih i međunarodnih Institucija, svi imaju izražen interes za sistemsko uređenje i nezavisnu procenu svih karika u lancu, kako bi se na istinit način utvrdilo tačno stanje i status vozila, njihova vrednost, kao i vrednost nastale materijalne štete u slučaju nastanka štetnog

dogadaja. Nije svako vozilo staro preko 30 godina istorijsko ili predodređeno da u izvesnom vremenu to i postane jer je to veoma kompleksan proces koji se sastoji od više faktora.

Prilikom procene stanja kao i kategorizacije vozila neophodno je pridržavati se međunarodnih standarda koje je propisala FIVA. (FIVA Međunarodna federacija za istorijskih vozila osnovana 1966. a od 2017. je partner UNESCO). DEKRA je tehnički partner FIVA i ima poseban deo DEKRA Classic Services posvećen isključivo oblasti istorijskih vozila. Veoma mali broj ljudi je ovlašćen od strane DEKRA Classic Services za obavljanje tog posla. Srbija i region su ocenjeni kao tržište u velikom usponu te su iz tog razloga obučena i licencirana dvojica procenitelja iz Srbije koji imaju pravo na izdavanje DEKRA Classic Services sertifikata. Uobičajno, DEKRA sertifikat za istorijska vozila je globano priznat i uz njega se ne dovodi u pitanje autentičnost karakteristika vozila niti je potrebno dodatno veštačenje ili ekspertiza, osim kada je lokalnim regulativama u pojedinim zemljama neophodan posebni dokument nekog lokalnog državnog Organa ili neke lokalne specijalizovane Institucije, odnosno kada je isti “neprepoznatljiv” usled nepostojanja lokalne regulative vezane za istorijska vozila. U Srbiji je u pripremi nova regulativa i trenutno postoji zastoje u smislu određivanja statusa, registracije i uvoza istorijskih vozila. To predstavlja ozbiljan problem u razvoju ove potencijalno veoma atraktivne privredne grane u Srbiji i regionu imajući u vidu veliki potencijal servisnih kapaciteta i kvalitetne radne snage za restauraciju, održavanje i mogućnost pružanja različitih usluga za lokalne i klijente iz inostranstva. Ne postoji tačan, zvaničan podatak o broju istorijskih vozila u Srbiji ali po javno iznetim informacijama iz Saveza istorijskih vozila Srbije, pretpostavlja se da ih ima oko 100.000.“ **(Zbornik radova, str. 373.)**

**PREMA PROGRAMU RADA SAVETOVANJA, POSLE
PREZENTOVANIH RADOVA ODRŽAN JE I**

„OKRUGLI STO“

na kome je nastavljena diskusija sa prethodnog Savetovanja, na temu:

„TRZAJNE POVREDE VRATA – KAKO DO ISTINE“?

DISKUSIJA KOJA JE. TOM PRILIKOM, VOĐENA NIJE DALA OČEKIVANE REZULTATE, ZBOG RAZLIČITIH MIŠLJENJA I PREDLOGA KOJE SU DISKUTANTI IZNOSILI, A KOJI SE ODNOSI NA NAČIN, PRISTUP I POSTUPAK REŠAVANJA OVOG, VEOMA ZNAČAJNOG PROBLEMA.

**DOGOVORENO JE DA SE NAREDNO SAVETOVANJE ODRŽI, NA ISTOM MESTU, U VREMENU
09 – 11. MAJ, 2024.**

**Za Organizacioni odbor,
prof. dr Dragoljub Šotra**