



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

TOMÁŠ ROZLIVKA
SILNIČNÍ NEHODY SE ZAMĚŘENÍM NA
FINGOVANÉ

Bakalářská práce

2010



Ústav: K622

Akademický rok: 2009/2010

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

pro

Tomáše Rozlivku

obor

Dopravní systémy a technika

Název tématu: **Silniční nehody se zaměřením na fingované**

.....
.....
.....

Zásady pro vypracování:

- 1) statistiky silničních nehod
- 2) legislativa – (motivační faktory)
- 3) postup při likvidaci DN
- 4) zaměření místa DN s vytvořením CAD dokumentace
- 5) druhy fingovaných nehod

Rozsah grafických prací: dle vedoucího bakalářské práce

Rozsah průvodní zprávy: 30 - 50 stran

Seznam odborné literatury: Šachl, J.: Analýza silničních nehod v provozu
Vyhláška č. 102/1995 Sb., o schvalování technické způsobilosti
a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních
komunikacích.
Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na
pozemních komunikacích.
Odborné časopisy
Odborné internetové stránky a servery

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Drahomír Schmidt, PhD.

Datum zadání bakalářské práce: 7.9.2009

Datum odevzdání diplomové práce: 13.8.2010

L.S.

Šachl

vedoucí ústavu



Schmidt

děkan

V Praze dne 7.9.2009

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval všem, kteří mi poskytli podklady pro vypracování této práce. Zvláště pak děkuji Ing. Drahomíru Schmidtovi, PhD. za odborné vedení a konzultování bakalářské práce a za rady, které mi poskytoval po celou dobu mého studia. V neposlední řadě je mou milou povinností poděkovat svým rodičům a blízkým za morální a materiální podporu, které se mi dostávalo po celou dobu studia.

Prohlášení

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě bakalářskou práci, zpracovanou na závěr studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Nemám závažný důvod proti užití tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č.121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Děčíně dne 13. srpna 2010

.....

podpis

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

Silniční nehody se zaměřením na fingované

Bakalářská práce

srpen 2010

Tomáš Rozlivka

ABSTRAKT

Předmětem bakalářské práce „**Silniční nehody se zaměřením na fingované**“ je poskytnutí informací o silničních dopravních nehodách, pojištění vozidel a problematice pojistných podvodů v oblasti pojištění motorových vozidel.

ABSTRACT

Subject of bachelor work „**Road accidents with a view to simulated accidents**“ is providing information about road traffic accidents, car insurance and insurance fraud problems in the sphere of motor-vehicle insurance.

OBSAH:

Úvod	8
1 Silniční dopravní nehoda	9
1.1 Silniční dopravní nehoda jako pojem	9
1.2 Charakteristika silničních dopravních nehod	10
2 Statistiky silničních nehod	12
2.1 Statistiky silničních nehod v ČR za rok 2009	12
2.2 Přehled vývoje statistik silničních nehod	13
2.3 Statistiky pojištění vozidel v letech 2006 – 2009	16
2.4 Statistiky pojistných podvodů v oblasti pojištění vozidel v letech 2005 – 2009 ...	17
3 Pojištění vozidel	18
3.1 Povinné ručení	18
3.2 Havarijní pojištění	19
3.3 Doplnková připojištění	19
3.4 Identifikace vozidel	20
3.4.1 Různé pohledy na identifikaci vozidla	20
3.4.2 Vehicle Identification Number – VIN	21
4 Pojistný podvod	25
4.1 Charakteristika pojistného podvodu	25
4.2 Právní kvalifikace pojistných podvodů.....	26
4.3 Charakteristika pachatele.....	27
5 Likvidace pojistné události (při dopravní nehodě)	29
5.1 Oprávnění k vyřizování pojistných událostí	32
6 Zaměření místa dopravní nehody	33
6.1 Současné metody zaměření místa dopravní nehody	33
6.2 Zaměření křižovatky Klíšská - Jateční - Černá cesta v Ústí nad Labem.....	34
6.2.1 Geodetický přístroj TOPCON GPT-7003i	36
7 Fingované dopravní nehody	41
7.1 Nejčastější varianty fingovaných nehod	41

7.1.1	Smluvená dopravní nehoda	41
7.1.2	Vyprovokovaná dopravní nehoda	42
7.1.3	Využitá dopravní nehoda	42
7.1.4	Fiktivní dopravní nehoda.....	42
7.2	Možnosti odhalení podvodu	43
7.3	Opatření a metody na odhalení pojistných podvodů v oblasti pojištění motorových vozidel	45
Závěr	46
Seznam použité literatury	48
Seznam použitých internetových stránek	49
Seznam tabulek		50
Seznam grafů		50
Seznam obrázků		50
Seznam příloh		51

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK:

VIN	Vehicle Identification Number
W.M.I.	World Manufacturer Identifier (světový kód výrobce)
V.D.S.	Vehicle Descriptor Section (popisný kód vozidla)
V.I.S	Vehicle Identifier Section (rejstříkový kód vozidla)
SPZ	Státní poznávací značka
POV	Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla
VBM	Výchozí bod měření
ČR	Česká republika
Kč	Korun českých
mil.	Miliony
tis.	Tisíce
ks	Kusů
Sb.	Sbírký
DPH	Daň z přidané hodnoty

Úvod

Od konce 20. století zaznamenáváme obrovský rozvoj motorismu. Narůstá intenzita silniční dopravy. To sebou nese i spoustu negativních aspektů, jedním z nich jsou silniční dopravní nehody. Nižší propustnost silniční sítě, větší hustota a také zvyšující se frekvence využívání motorových vozidel zvyšuje i teoretickou pravděpodobnost uskutečnění silniční dopravní nehody. Jedná se o závažný společenský problém, který se neobejde bez následků, počínaje hmotnými škodami na majetku a konče bohužel následky na lidských životech. Je tedy nezbytné, aby společnost kladla důraz na zvyšování bezpečnosti silničního provozu. Příslušné orgány by měly rychle a hlavně objektivně zjistit příčiny a průběh nehodového děje, jednak z důvodu represe ale také z důvodu prevence. To klade na příslušné orgány požadavek odbornosti.

V České Republice je každý majitel motorového vozidla povinen mít uzavřené pojištění odpovědnosti za škody způsobenou provozem vozidla, tzv. povinné ručení, které slouží k případnému pokrytí škod způsobené majitelem vozidla. Ve společnosti se však zcela nepochopitelně nachází spousta osob, pro které tato povinnost nic neznamená. Ti pak způsobují poctivým majitelům vozidel nemalé starosti. Kromě těchto osob ve společnosti najdeme i spoustu jiných, kteří se snaží na pojištění motorových vozidel obohatit. Pro slušného člověka je toto zcela bezcharakterní jednání nemyslitelné. V konečném důsledku na jednání těchto pachatelů trestné činnosti doplatí každý majitel motorového vozidla, a to především zvyšující se cenou pojištění motorových vozidel. Tyto podvody zřejmě existují stejně tak dlouho jako pojišťovnictví samo. V každé společnosti, v každé době se vždy najde někdo, kdo se snaží se touto protizákonnou činností obohatit. To však stojí příslušné pojišťovny více a více peněz. U pojistného podvodu vždy existuje úmysl podvádět. Jedním z nejčastějších pojistných podvodů v oblasti pojištění motorových vozidel je fingovaná dopravní nehoda, jedná se o nehodu, která je fiktivní, smyšlená pachatelem. Dále k běžným typům těchto podvodů vždy patřilo a neustále patří hlášení a uvádění nesprávných údajů do pojistné smlouvy či umělé navyšování částek škod.

Smyslem této práce je jednak analyzovat statistiky silničních nehod v České republice a to od doby jejího vzniku po současnost, poskytnout příslušné informace o pojištění motorových vozidel či identifikaci vozidel. Především by však tato práce měla poskytnout přehledné informace o trestném činu pojistného podvodu v oblasti pojištění motorových vozidel, nejčastějších způsobech páchaní této trestné činnosti a možnostech odhalení páchaní tohoto společensky velice závažného trestného činu.

1 Silniční dopravní nehoda

Rozvoj dopravy má kromě mnoha pozitivních vlivů i řadu negativních stránek. Řada jich ovlivňuje člověka nepřímo, jiné vedou k poškozování hmotných statků nicméně nejhorší je, že velice často ohrožují zdraví a život člověka. K tomu dochází zejména při vzniku dopravních nehod.

Velká část dopravních nehod vzniká díky neukázněnému chování a nezodpovědnosti účastníků dopravy či jiných osob. Vzhledem k tomuto faktu společnost musela přistoupit k použití trestně právních předpisů. V moderní společnosti tak vznikla instituce vyšetřování dopravních nehod s cílem chránit život a zdraví člověka, v neposlední řadě také majetek, a to nehledě na vlastnické vztahy.

Dopravní nehodou rozumíme souhrn člověkem vykonávaných řídicích činností dopravního prostředku, který se dostává do rozporu se zákonnými normami a ostatními speciálními předpisy, přitom se tento rozpor rychle prohlubuje. Dochází k nekorektnímu pohybu dopravních prostředků, buďto jednotlivého nebo několika dopravních prostředků, které jsou ve vzájemné interakci s následným silovým působením a konečnou destrukcí. [6]

Objasňování dopravních nehod mají v kompetenci orgány činné v trestním řízení tj. policie, státní zastupitelství a soudy. Vezmeme-li v úvahu počet dopravních nehod ve vztahu k různým kritériím, jakými jsou např. počet ujetých kilometrů na jeden dopravní prostředek či počet přepravených osob na počet kilometrů, jsou nejpočetnější nehody silniční.

1.1 Silniční dopravní nehoda jako pojem

Silniční dopravní nehodou je nezamyšlená, nepředvídaná událost v silničním provozu na veřejných komunikacích způsobená dopravními prostředky, která měla škodlivý následek na životech, zdraví osob nebo na majetku.

Pokud by se však vycházelo pouze z tohoto obecného pojmu, mohla by se do dopravních nehod zahrnout řada událostí, které dopravními nehodami nejsou. Je proto nutné vycházet z pravidel silničního provozu. [6]

Zákonem č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu) je dopravní nehoda definována následovně:

Dopravní nehoda

Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.

1.2 Charakteristika silničních dopravních nehod

Trestná činnost v oblasti silničních dopravních nehod má v porovnání s jinými oblastmi některá specifika. Zejména jde o osobu pachatele, jeho jednání, otázku zavinění, příčin a podmínek, které k silniční dopravní nehodě vedly či napomohly. Pachatelem jsou většinou osoby bez kriminální minulosti tj. bezúhonní občané s různými zkušenostmi v řízení dopravních prostředků. Zpravidla lze od těchto osob očekávat velmi citlivé reagování na samotný postup vyšetřování. Významně se při silničních dopravních nehodách projevuje stres, jehož důsledkem může být vzdálení či dokonce útěk od místa silniční dopravní nehody. Ve většině případů můžeme silniční dopravní nehodu řadit mezi nedbalostní trestné činy, tj. neexistuje motiv a cíl samotného jednání pachatele.

Silniční dopravní nehody jsou zpravidla souhrnem několika příčin a podmínek.

Příčiny silniční dopravní nehody mohou spočívat:

- v chování účastníků nehody,
- v technickém stavu zúčastněných vozidel,
- v situaci provozu, kterou jsou míněny všechny okolnosti bez přímého vlivu účastníka silničního provozu, např. hustota provozu, povětrnostní situace, viditelnost apod.,
- v jiných okolnostech (např. stav pozemních komunikací).

Z teoretického hlediska je silniční dopravní nehoda výsledkem rozporného jednání účastníka silničního provozu s danými podmínkami silniční dopravy, které spočívá v:

- nerespektování pravidel silničního provozu,
- neplnění povinností orgánů a pracovníků působících na úseku zabezpečení plynulosti a bezpečnosti dopravy,
- nerespektování ustálených zvyklostí v dopravě.

Každý vznik a průběh silniční dopravní nehody je tvořen:

- nehodovým jednáním
- nehodovou událostí

Nehodovým jednáním účastníka silniční dopravy je jeho konání či opomenutí, kterým způsobil nehodovou událost.

Za nehodovou událost je z teoretického hlediska pokládán konkrétní projev silniční dopravní nehody (např. srážka, havárie apod.), tj. konkrétní průběh a následek nehody.[6]

Z hlediska charakteru dopravní nehody dělíme na:

- srážky – jde o střet dvou nebo více účastníků silničního provozu, z nichž alespoň jeden se pohyboval na silničním vozidle, může jít o srážky (čelní, boční a náraz zezadu), náraz dopravního prostředku na pevnou překážku, střet dopravního prostředku s chodcem nebo se zvířetem,
- havárie – na dopravní nehodě má účast pouze jediné silniční vozidlo, např. převrácení vozidla,
- jiné nehody – které nelze zařadit do kategorie srážek nebo havárií, např. vypadnutí z jedoucího vozidla, úrazy ve vozidlech při náhlém zabrzdění apod.[7]

2 Statistiky silničních nehod

Důležitým ukazatelem pro prevenci silničních nehod a další oblasti jsou statistiky silničních nehod, které vydává Ministerstvo vnitra resp. Policie ČR. Každoročně dochází k souhrnnému porovnání s předchozími léty. Je zajímavé sledovat meziroční vývoj statistik např. po novelizaci zákona či po zahájení určité kampaně na snížení silničních nehod. Nicméně je potřeba zmínit, že tyto statistiky jsou do jisté míry zkreslené, důkazem je např. rok 2009, kdy byl v České republice zaznamenán meziroční pokles silničních nehod o 53,4%. V tomto případě by se na první pohled mohlo zdát, že čeští řidiči jsou ukázněnější. Za touto skutečností však stojí zejména novelizace silničního zákona platná od 1. ledna 2009, která posunula zákonnou hranici výše škody, při které vzniká povinnost oznámit policii dopravní nehodu, a to z 50 na 100 tisíc korun.

2.1 Statistiky silničních nehod v ČR za rok 2009

V roce 2009 Policie ČR zaznamenala celkem 74 815 nehod, při kterých bylo 832 osob usmrceno, 3 536 osob těžce zraněno a 23 777 osob zraněno lehce. Odhad způsobené hmotné škody byl stanoven na 4 981,09 mil. Kč. Pro rok 2009 byl zaznamenán meziroční pokles u všech těchto základních ukazatelů, nicméně jak již bylo zmíněno, vděčíme za to již zmíněné legislativní změně.

Policie ČR šetřila nehodu v průměru každých 7 minut, každých 22 minut byl při nehodě lehce zraněn člověk a každé 2,5 hodiny zraněn těžce. V průměru každých 10,5 hodiny při nehodě zemřel člověk.

Největší absolutní nárůst počtu usmrcených byl u nehod způsobených pod vlivem alkoholu, kdy došlo ke zvýšení o 43 osob.

Případů, kdy viník z místa nehody ujel, bylo 10 478 (tj. necelých 16% z celkového počtu nehod řidičů vozidel). V těchto situacích bylo usmrceno 14 osob a dalších 871 osob zraněno. Počet těchto nehod je meziročně nižší o 5 203.

Nejvíce nehod mají na svědomí řidiči ve věku 25-34 let, kteří spáchali 29% nehod z celkového počtu.

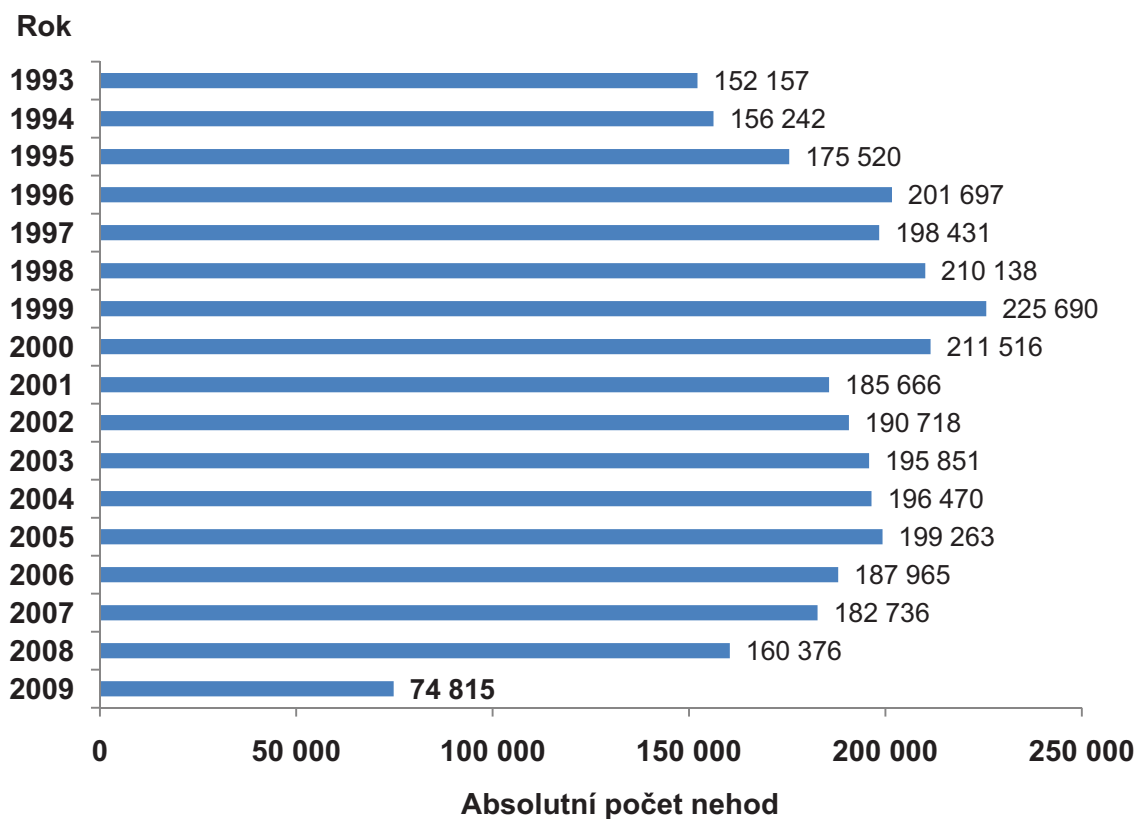
Největší počet nehod zavinili řidiči automobilů do 3,5t, mají na svědomí přes 47% z celkového počtu nehod.

Nejčastější hlavní příčinou nehod zůstává stále nesprávný způsob jízdy, který je následován nepřiměřenou rychlostí jízdy, které patří prvenství v počtu usmrcených osob.

2.2 Přehled vývoje statistik silničních nehod

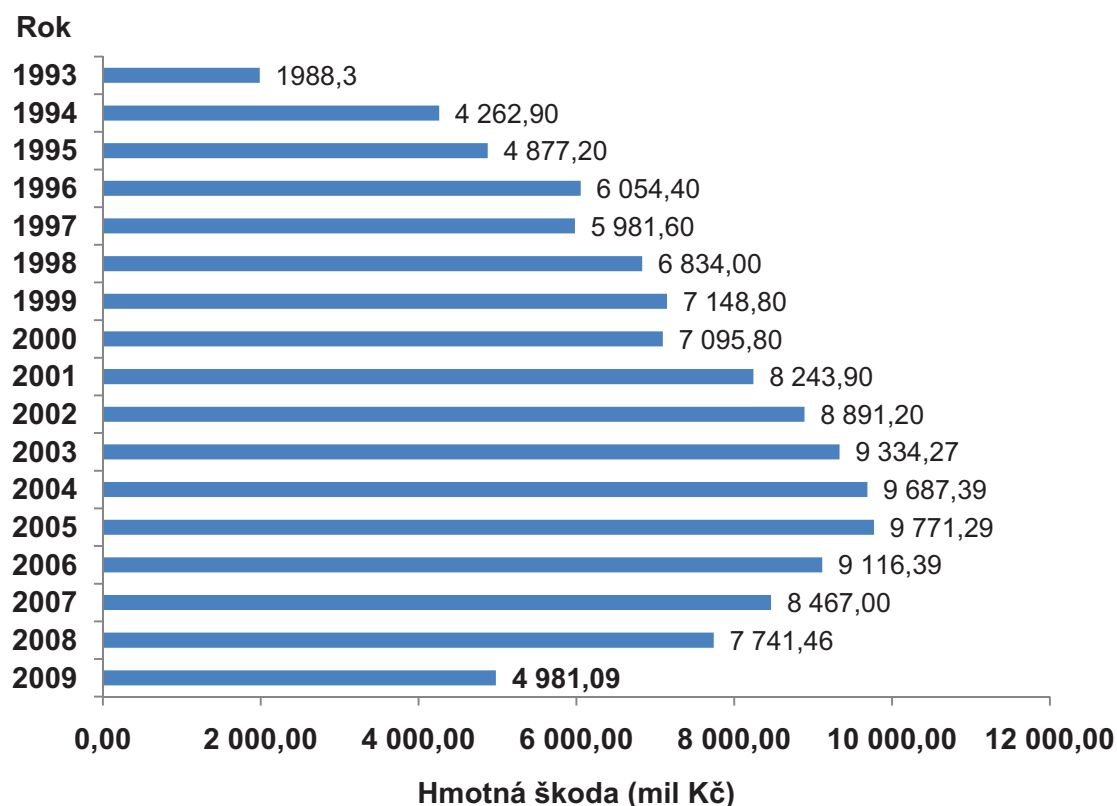
Vývoj jednotlivých statistik je znázorněn v následujících grafech a tabulkách.

Graf 1 Absolutní počet nehod v silničním provozu v letech 1993 - 2009



V roce 2009 byl zaznamenán nejmenší počet nehod od roku 1993. Je však potřeba zmínit jakým způsobem se měnila výše zákonné hranice pro nahlášení silničních nehod Policii ČR. Od roku 2001 byla tato hranice stanovena z 1 000 Kč na 20 000 Kč, od 1. 7. 2006 došlo ke zvýšení na 50 000 Kč a od roku 2009 na 100 000 Kč. Tento je fakt je potřeba brát v úvahu, při pohledu na tyto zlomové roky je vždy ve statistice zaznamenán více či méně výrazný pokles. Nejvyšší počet nehod byl zaznamenán v roce 1999 (viz Graf 1).

Graf 2 Vývoj odhadnuté hmotné škody při silničních nehodách v ČR v letech 1993 - 2009 (v mil. Kč)



V roce 2009 byla zaznamenána třetí nejnižší hodnota odhadnuté hmotné škody od roku 1993. Nicméně i pro tento ukazatel je potřeba vnímat již zmíněné změny ve výši zákonné hranice pro nahlašování silničních nehod Policii ČR. Tento fakt je nejvíce zřetelný právě na roce 2009, kdy došlo k poklesu oproti roku 2008 o 21,1%. V případě již zmíněného roku 2001 k poklesu nedošlo, mezi roky 2005 a 2006 došlo k poklesu o 6,7%. Nejvyšší hmotná škoda byla zaznamenána v roce 2005. V letech 1993 – 2005 byl zaznamenán až na dvě výjimky postupný nárůst hmotných škod při silničních nehodách. Od roku 2005 zaznamenáváme postupný pokles (viz Graf 2).

V následující tabulce (Tabulka 1) je souhrnně uveden vývoj základních ukazatelů doplněný o počet registrovaných osobních automobilů a o hlavní opatření (tj. zákonná opatření a kampaně v oblasti prevence silničních nehod) od roku 1993 do roku 2009.

Tabulka 1 Přehled vývoje ukazatelů v letech 1993 - 2009

Rok	Počet nehod	Počet usmrcených do 24 hodin	Počet registrovaných osob. automobilů	Hlavní opatření
1993	152 157	1 355	2 746 995	
1994	156 242	1 473	2 967 253	
1995	175 520	1 384	3 113 476	
1996	201 697	1 386	3 349 008	
1997	198 431	1 411	3 547 745	Zavedení nejvyšší dovolené rychlosti 50 km/h v obci, Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích – „Překlenovací zákon“
1998	210 138	1 204	3 484 001	
1999	225 690	1 322	3 431 481	
2000	211 516	1 336	3 431 573	Zákon č. 361/2000
2001	185 666	1 219	3 523 277	Zvýšení zákonné hranice pro nahlášení silničních nehod na 20 000 Kč
2002	190 718	1 314	3 648 905	
2003	195 851	1 319	3 706 012	
2004	196 470	1 214	3 815 547	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, zahájení projektu The Action
2005	199 263	1 127	3 958 708	
2006	187 965	956	4 108 610	Zákon č. 411/2005 Sb. novelizující zákon č. 361/2000 Sb., který přinesl např.: <ul style="list-style-type: none"> • Bodový systém hodnocení řidičů • Celodenní svícení • Vyšší tresty za dopr. Přestupky • Zákaz držení mobil. telefonů apod. • nahlášení nehody při škodě nad 50 000 Kč
2007	182 736	1 123	4 280 081	Kampaň „Domluvme se!“
2008	160 376	992	4 423 370	Kampaně „Nemyslíš. Zaplatíš!“, „(Ne)zvrtné osudy“
2009	74 815	832	4 435 052	Pokračování kampaní, nahlášení nehody při škodě nad 100 000 Kč

Z uvedeného je patrné, že počet automobilů v provozu pozvolným tempem narůstá. Nejvíce dopravních nehod bylo v roce 1999, a to konkrétně 225 690 dopravních nehod. Nejvíce usmrcených bylo v roce 1994, a to 1 473 usmrcených osob. Nejčastěji došlo k usmrcení osoby v roce 2009, kdy při každé 89. dopravní nehodě byla usmrcena osoba. Zároveň byl tento rok nejmenší počet nehod a usmrcených osob ve sledovaném období. U ukazatele usmrcených osob je potřeba brát v úvahu měnící se vozový park. Dnes si lidé kupují automobily mnohem bezpečnější, než tomu bylo v 90. letech minulého století. Tudíž ani z tohoto ukazatele nemůžeme tvrdit, že čeští řidiči jezdí čím dál disciplinovaněji.

2.3 Statistiky pojištění vozidel v letech 2006 – 2009

Ruku v ruce s rostoucím počtem registrovaných vozidel roste i počet pojištěných vozidel. Pozvolna narůstá i počet havarijně pojištěných vozidel. V roce 2009 bylo zaznamenáno téměř 6,5 mil vozidel s povinným ručením a téměř 1,5 mil havarijně pojištěných vozidel (viz Tabulka 2).

Tabulka 2 Počet pojištěných vozidel (ks)

Ukazatel	2006	2007	2008	2009
Počet pojištěných vozidel – POV	5 600 748	5 919 267	6 251 515	6 460 782
Počet pojištěných vozidel – havárie	1 167 075	1 252 298	1 380 306	1 428 387

Pozn.: POV – pojištění odpovědnosti z provozu vozidla
havárie – pojistné události týkající se silničního provozu (nehody)

Počet pojistných událostí byl nejvyšší v roce 2008, a to téměř 567 tis. Za rok 2009 byl oproti roku 2008 menší počet pojistných událostí z POV, naopak u pojistných událostí z havarijního pojištění byl zaznamenán nepatrný nárůst (viz Tabulka 3).

Tabulka 3 Počet pojistných událostí (ks)

Ukazatel	2006	2007	2008	2009
Počet pojistných událostí celkem (ks)	548 411	557 826	566 928	556 909
Počet pojistných událostí z POV (ks)	329 548	326 406	320 237	309 432
Počet pojist. událostí z havarijního pojištění (ks)	218 863	231 420	246 290	247 477

Pozn.: POV – pojištění odpovědnosti z provozu vozidla
havárie – pojistné události týkající se silničního provozu (nehody)

V tabulce 4 jsou zaznamenány pojistné události v letech 2006 – 2009, které jsou vyjádřeny v tis. Kč. V roce 2009 byl zaznamenán meziroční pokles u všech ukazatelů. Nejvyšší hodnoty byly zaznamenány v roce 2007.

Tabulka 4 Pojistné události (tis. Kč)

Ukazatel	2006	2007	2008	2009
Pojistné události celkem	18 533 608	19 387 316	18 965 416	18 014 796
Pojistné události z POV	10 916 156	11 249 004	10 602 252	9 898 510
Pojistné události z havarijního pojištění	7 617 452	8 138 312	8 361 707	8 116 287

Pozn.: POV – pojištění odpovědnosti z provozu vozidla
havárie – pojistné události týkající se silničního provozu (nehody)

2.4 Statistiky pojistných podvodů v oblasti pojištění vozidel v letech 2005 – 2009

Největší podíl pojistných podvodů přísluší podvodům v oblasti pojištění vozidel. V roce 2009 bylo v této oblasti šetřeno celkem 3 110 případů pojistného podvodu. Oproti předchozím rokům vnímáme v počtu případů mírně sestupnou tendenci. Díky zlepšující se práci pojišťoven každoročně roste výše uchráněných hodnot.

Tabulka 5 Pojistné podvody v oblasti pojištění vozidel

Ukazatel	2005	2006	2007	2008	2009
Počet případů	2 341	4 150	3 359	3 510	3 110
Výše prokázaných hodnot (v tis. Kč)	224 363	262 315	269 593	347 484	358 585

3 Pojištění vozidel

V České Republice je každý majitel motorového vozidla povinen mít uzavřené pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla, tzv. povinné ručení. Tento druh pojištění slouží k případnému pokrytí škod způsobené majitelem vozidla, řeší tedy za majitele vozidla spoustu problémů spojených s hmotnou škodou, škodou na zdraví či životě, které majitelé vozidel nejsou často schopni pokrýt z vlastních finančních prostředků. Proto je nepochopitelné riskování některých řidičů, kteří každodenně vyjíždějí na silnice bez uzavřeného povinného ručení jejich vozidel. V případě že takovýto člověk je účastníkem dopravní nehody, pojistné krytí za něj hradí garanční fond České kanceláře pojistitelů, který následně po tomto neplatiči pojistného pojistnou částku vymáhá.

3.1 Povinné ručení

Dle zákona č. 168/1999 Sb. vzniká pojištění odpovědnosti na základě pojistné smlouvy uzavřené mezi pojistníkem a pojistitelem. Uzavřít tuto pojistnou smlouvu o pojištění odpovědnosti je povinen každý vlastník tuzemského vozidla nebo řidič cizozemského vozidla. Bezprostředně po uzavření pojistné smlouvy, týkající se tuzemského vozidla, vydá pojistitel pojistníkovi zelenou kartu. Pojistná smlouva vždy obsahuje

- určení pojistitele a pojistníka a údaje o vozidle,
- dobu trvání pojištění,
- limit pojistného plnění,
- výši pojistného, jeho splatnost a způsob jeho placení,
- formu a místo oznámení škodné události; je-li pojištění odpovědnosti provozováno formou dočasného poskytování služeb, rovněž adresu bydliště nebo místa podnikání, anebo sídlo škodního zástupce.

Tímto zákonem byla také zřízena Česká kancelář pojistitelů jakožto profesní organizace pojistitelů, kteří jsou na území ČR oprávněni provozovat pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.

Povinné ručení se sjednává obvykle na jeden rok s možností automatického prodloužení. V případě, že chce pojistník smlouvu vypovědět, musí to učinit tak, aby výpověď pojišťovna obdržela nejpozději šest týdnů před výročním dnem pojištění. Pojistník má také právo vypovědět smlouvu v případě, že pojišťovna upravila výši pojistného a on s touto úpravou nesouhlasí.

Cena povinné ručení vychází z automobilu jako takového. Hlavními parametry jsou druh vozidla, objem a výkon motoru, rok výroby, bonus či malus řidiče a samotná osoba pojistníka. Důležitým aspektem je často i věk pojistníka či město, v němž bude vozidlo provozováno. Toto pojištění se v průběhu let nemusí měnit, jelikož se nevztahuje na cenu vozidla, ale pouze na škody způsobené jeho provozem. To je například rozdíl oproti havarijnímu pojištění. Orientačně se průměrná cena povinného ručení u nového malého automobilu s obsahem 1 198 ccm s výkonem 51 kW pohybuje ročně okolo 4 tisíc korun. U nového automobilu ve verzi kombi s obsahem motoru 1 896 ccm s výkonem 77 kW v průměru okolo 9 tisíc korun ročně.

3.2 Havarijní pojištění

K povinnému ručení má majitel motorového vozidla možnost sjednat havarijní pojištění, často za zvýhodněnou cenu. Havarijního pojištění představuje ochranu automobilu před finanční ztrátou způsobenou čtyřmi základními problémy, se kterými se majitel motorového vozidla může setkat – havárie, krádež, zničení či poškození živlem a zásah třetí osoby. Všechna tato rizika lze díky havarijnímu pojištění pojistit jednak jednotlivě nebo v kombinaci. Majitelé motorových vozidel často uzavírají komplexní variantu tohoto pojištění označovanou výrazem Allrisk, díky které mají vozidlo pojištěné proti všem čtyřem základním rizikům. Cena havarijního pojištění je závislá na částce, na kterou je vozidlo pojištěno. Hrají zde roli parametry jako: typ a značka vozidla, pořizovací cena, stáří, výbava, zabezpečení, bydliště a věk pojistníka. Dále je cena tohoto pojištění závislá na nastavené výši spoluúčasti – čím vyšší spoluúčast, tím nižší cena pojistného. Dalším parametrem je předchozí bezeškodní průběh pojištění. Čím déle vozidlo nehavarovalo, tím výhodnější pojistné bude.

3.3 Doplnková připojištění

K povinnému ručení i k havarijnímu pojištění často pojišťovny nabízejí různá připojištění. Jde o specifickou ochranu, která není zahrnuta v nabídkách povinného ručení ani havarijního pojištění. Především se jedná o připojištění čelního skla, zavazadel a věcí osobní potřeby, úrazu řidiče a dalších dopravovaných osob, půjčovného během opravy vozidla a další.

Další zvýhodnění ceny pojištění může pojistník obdržet díky mimořádné výbavě týkající se zabezpečení a identifikace vozu. Příkladem je pískování skel či určitý druh mechanického zabezpečení vozu.

3.4 Identifikace vozidel

Státní instituce, výrobci vozidel a zabezpečovacích systémů, soukromé firmy a v neposlední řadě majitelé vozidel, stejně jako i někteří policisté (či dokonce úředníci jiných ministerstev) snad všech zemí světa si kladou řadu otázek, směřujících k bezpečnosti vozidla proti jeho zneužití neoprávněnou osobou, případně k rozpoznání odcizeného automobilu nebo eventuálně s tím související jeho nalezení. Jak poznat kradené nebo závadové vozidlo? Jak ochránit vozidlo před odcizením? Jak sám výrobce vozidla může účinně pachateli znepříjemnit snadnou změnu identity vozidla? Jak nalézt odcizené vozidlo? Jak si počínat při nákupu ojetého vozidla, abychom se vyhnuli všem případným nepříjemnostem? To jsou nejčastější otázky, které mnohým (těm poctivým) nedávají spát. [9]

Každé konkrétní vozidlo je potřeba jednoznačně označit. Toho lze docílit nejrůznějšími způsoby. To nejzákladnější provádí výrobce vozidla. Unikátnost označení automobilu na celém světě je zaručena díky mezinárodním normám VIN (Vehicle Identification Number). Tato označení výrobcem vozidla jsou neměnná po celou dobu životnosti vozidla. Dříve se určitými výrobními čísly označovaly některé součásti vozu – motor, karoserie, převodovka, čerpadla apod. Zde je však nutné počítat s faktem, že během životnosti vozidla dochází k různým výměnám těchto součástí, a tím klesá pravděpodobnost identifikace vozidla. Pro označování dílů a součástí automobilu neexistují žádné mezinárodní normy či standardy.

Základním značením vozidel jednotlivých států jsou státní poznávací značky (SPZ). Nicméně základním identifikačním prvkem vozidla je VIN. Tento kód zůstává na rozdíl od SPZ na vozidle po celou dobu jeho životnosti. SPZ úředně spojuje vozidlo s majitelem a je lehce odmontovatelná. VIN na rozdíl od SPZ není závislý na majiteli.

3.4.1 Různé pohledy na identifikaci vozidla

Na problematiku identifikace vozidel lze nahlížet ze tří rovin, těmi jsou:

- individuální identifikace vozidla
- typová identifikace vozidla
- druhová identifikace vozidla

Individuální identifikace vozidla představují metody a postupy zaručující rozpoznání jednoho konkrétního existujícího vozidla, majícího své „osobní“ (individuální) charakteristiky, které jej společně určují k tomu, abychom vozidlo mohli považovat za unikátní (ve státě, světě,...). Individuální identifikátory jsou např. VIN, SPZ, různé speciální kódy (pískování skel, elektronické identifikační čipy) apod.

Typová identifikace sdružuje individuální (provozovaná) vozidla do skupin se stejnými technickými, užitnými vlastnostmi. Definování konkrétního typu (modelu, modifikace, provedení) vozidla je důležité pro přesné definování typu vozidla v informačních systémech a následné vyhledávání vozidel konkrétních továrních značek, typů a modifikací – pro nalezení vozidel na základě svědeckých výpovědí, při vyhledávání automobilů s určitým konstrukčním, montážním, materiálovým defektem charakteristickým pro určitý model, vyrobených v určitém období, pro určení správné výše platby silniční daně, povinného ručení apod., při vypracování nejrůznějších statistik a přehledů, kde jedním z rozhodujících klíčů je přesný typ a model vozidla, při vyhledávání a typování odcizených vozidel apod.

Druhovú identifikace vozidla zařazuje vozidla do skupin určitých druhů, kategorií, užitných vlastností apod. Tato identifikace je nejobecnější a slouží především pro globální pohledy – analýzy, přehledy, obecné výběry vozidel, které nejsou přesně specifikovány individuální ani typovou identifikací, ale v převážné míře obecnými technickými vlastnostmi, užitečností. V praxi je důležité a zajímavé vědět, kolik u nás jezdí osobních nebo nákladních automobilů (v různých hmotnostních kategoriích – N1, N2, N3), jaké je věkové složení a průměrné stáří autobusů, jaká je průměrná celková hmotnost přívěsů, návěsů, jaký je podíl paliva (benzin nebo nafta) u osobních automobilů apod. Na základě především druhového složení vozového parku státní instituce stanoví výši nejrůznějších poplatků a daní spojených s držením a provozem motorových i nemotorových vozidel. V případech přírodních katastrof, ekologických havárií, mobilizačních plánů jsou na evidenční pracoviště vznášeny požadavky zhotovit seznamy majitelů vozidel vhodných ke splnění specifických úkolů. Na základě druhové identifikace musí být v databázi okamžitě nalezena konkrétní vozidla a ta vyčleněna k neprodlené akci nebo do stavu rezerv – provozuschopné autojeřáby, bagry, autobusy pro evakuaci osob, přepravu raněných, cisterny pro převoz pohonných hmot, pitné vody apod. Pro splnění úkolů krizového řízení není v první řadě rozhodující typové dělení, ale fakt, že „libovolné vozidlo, splňující požadovaná kritéria, je vůbec k dispozici“.[9]

3.4.2 Vehicle Identification Number – VIN

Tento 17- ti místný kód byl založen na základě mezinárodních normativů v roce 1985. Vedle arabských číslic obsahuje i písmena, která jsou seskupena tak, aby vypovídala o obecných i individuálních vlastnostech vozidla. VIN je vyražený na štítku trvale připevněném ke karoserii vozu nebo vyražený do karosérie samotné - většinou na obtížně dostupné a záměnné části nosného skeletu. Ražení VIN se obvykle provádí předformovanými raznicemi až po lakování karosérie a VIN bývá u modernějších vozů

duplikováno i v jiných místech - typicky v průhledu stínícího lemu předního okna a v dalších, nezveřejňovaných místech.

Při práci s motorovými vozidly má klíčové postavení právě VIN. Na tomto kódu jsou založeny moderní evidence motorových vozidel. Pouze tento kód zaručuje spolehlivé provázání informačních systémů mezi sebou. VIN se také často stává primárním klíčem databázových entit.

VIN má pevnou logickou strukturu – začíná třípísmenným kódem W.M.I. (World Manufacturer Identifier) země výrobce vozidla, ve které se kromě samotné země uvádí i tovární značka výrobce. V další části VIN je V.D.S. (Vehicle Descriptor Section) neboli popisný kód vozidla. Ten uvádí určité základní technicko-konstrukční charakteristiky vozidla (v závislosti na výrobcu – např. modelová řada, provedení karoserie, typ a objem motoru, druh paliva, emisní systém apod.). Poslední část obsahuje V.I.S. (Vehicle Identifier Section) neboli rejstříkový kód. Ten zpravidla uvádí tzv. modelový rok, výrobní závod a vždy sériové výrobní číslo (známé jako „číslo podvozku“), určující pořadí, ve kterém vozidlo sjelo z montážního pásu.

Tabulka 6 Struktura VIN kódu

VIN																	
W.M.I.			V.D.S.						V.I.S.								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
Země, výrobce			Typ vozidla						Kontrolní číslíček	Modelový rok	Montážní závod	Sériové výrobní číslo					

Pozn.: W.M.I. - World Manufacturer Identifier – světový kód výrobce
 V.D.S. - Vehicle Descriptor Section – popisný kód vozidla
 V.I.S. - Vehicle Identifier Section – rejstříkový kód vozidla

3.4.2.1 Světový kód výrobce – W.M.I

W.M.I. představují první tři znaky z VIN. První dvě pozice světového kódu výrobce jsou pevně určené Mezinárodní organizací pro standardy. Přesně definují region a konkrétní stát, kde výrobce působí. Třetí pozice je určována národními úřady pro standardizaci. V tabulce 7 jsou uvedeny příklady kódů W.M.I.

Tabulka 7 Příklady kódů W.M.I.

Region	W.M.I.	Některé státy	
Afrika	A-H	AA-AH	Jihoafrická republika
		CL-CR	Tunisko
		DA-DE	Egypt
		DF-DK	Maroko
Asie	J-R	JA-JZ	Japonsko
		KL-KR	Jižní Korea
		LA-LZ	Čína
		MA-ME	Indie
Evropa	S-Z	SA-SM	Spojené Království
		SN-ST, W	Německo
		SU-SZ	Polsko
		TA-TH	Švýcarsko
		TJ-TP	Česká Republika
		TR-TV	Maďarsko
		VA-VE	Rakousko
		VF-VR	Francie
		VS-VW	Španělsko
		XL-XR	Nizozemí
		X3-X0	Rusko
		YA-YE	Belgie
		YF-YK	Finsko
		YS-YW	Švédsko
ZA-ZR	Itálie		
Severní Amerika	1-5	1,4,5	USA
		2	Kanada
		3	Mexiko
Oceánie	6-7	6A-6W	Austrálie
		7A-7E	Nový Zéland
Jižní Amerika	8-0	8A-8E	Argentina
		8F-8K	Chile
		8X-8Z	Venezuela
		9A-9E	Brazílie
		9F-9K	Kolumbie

Ve W.M.I., stejně jako v celém VIN je podle příslušných norem zakázáno používat písmeno „O“, pro jeho případnou, a v praxi velice běžnou záměnu s číslicí „0“, eventuálně s písmenem „Q“.

3.4.2.2 Popisný kód vozidla – V.D.S.

V.D.S. je tvořen znaky (písmeny a číslicemi) na pozicích 4 až 9 ve VIN. Jak název napovídá, kód popisuje technické charakteristiky vozidla. Jsou v něm obsaženy obecné informace, které jsou totožné pro každé vozidlo daného typu a modifikace.

Tento kód není nijak dále mezinárodně normován. Záleží jen na výrobci, jaké informace bude ve V.D.S. uvádět. Skladba V.D.S. je proto u různých výrobců variabilní. Některé automobilky mají promyšlený systém V.D.S., který umožňuje efektivně rozlišovat vozidla podle technických charakteristik. Jen na základě znalosti VIN si může značkový servis vytvořit přesnou představu o vozidle, protože jednotlivé znaky V.D.S. udávají konkrétní použité technické agregáty nebo specifické konstrukční prvky ve vozidle (typ motoru, způsob vstřikování, karburátor, katalyzátor, druh paliva, provedení karoserie apod.).

3.4.2.3 Rejstříkový kód vozidla – V.I.S.

V.I.S. je poslední část VINu, která je kombinací znaků přidělených výrobcem k rozlišení jednoho již konkrétního vozidla od druhého. Na první pozici je zanesen modelový rok. Většina světových výrobců automobilů využívá možnost modelového roku, a to vždy na 10. pozici VIN. Znakové nebo číslicové kódy se periodicky opakují po 30 letech.

Na druhé pozici se zapisuje montážní závod, kde je vozidlo kompletováno. Tato pozice je významná u automobilek, které produkují více modelů vozidel v různých závodech. Právě tato pozice odlišuje dvě jinak identická vozidla, vyráběná z kapacitních důvodů ve dvou různých místech současně.

Posledních šest znaků VIN je nazýváno sériovým výrobním číslem. Čtyři poslední znaky musí být vždy číselné. Zpravidla je toto číslo pořadové číslo vozidla, tak, jak sjíždí z montážní linky. [9]

4 Pojistný podvod

Pojistné podvody existují zrovna tak dlouho jako pojišťovnictví samo. Vždy se našli a najdou lidé, snažící se podvodným způsobem přijít k penězům prostřednictvím pojištění. Podvod je jedním z druhů trestných činů, spadajících pod kategorii majetkové kriminality. Jedná se o velmi nebezpečnou formu trestné činnosti. K běžným typům pojistných podvodů patří uvádění nesprávných údajů při uzavírání pojistné smlouvy, umělé navyšování částek škod, hlášení škod či zranění, k nimž nedošlo apod. Pojistný podvod je obrovským problémem, trápící pojišťovny po celém světě.

4.1 Charakteristika pojistného podvodu

Pojistný podvod lze obecně charakterizovat jako záměrné (úmyslné) klamání jedné strany stranou druhou za účelem získání výhody nebo obohacení, ke kterému by nedošlo, pokud by byl pravdivě vysvětlen skutkový stav. Klamavé jednání se může vztahovat na jakoukoliv fázi pojistné smlouvy, což v praxi může znamenat, že škoda na vozidle (pojistná událost) se nepříhodila, nevznikla uvedeným způsobem nebo nespadá pod pojištěné riziko, anebo z ní nevyplývá poškození, újma nebo ztráta.

V případě, že událost skutečně nastala, podvod se může projevit tím, že škoda zahrnuje nepoškozené části vozidel nebo jiných předmětů, její výše je nadsazená záměrně za tím účelem, aby výsledná újma, poškození nebo ztráta byla kryta pojištěním (zejména v případě spoluúčasti), nebo její výše je nadsazená záměrně za účelem navýšení hodnoty škody. Dá se říci, že pojistná událost je podvodná i tehdy, když podvodné jednání se vztahuje pouze na část pojistného plnění.

Naopak chybu, neúmyslné zkreslení nebo nedostatek pečlivosti nelze kvalifikovat jako podvod, protože toto jednání nebo opomenutí nezahrnuje úmysl podvádět. Pojistná událost, která není zcela přesně a pravdivě prezentována, nemusí být bezpodmínečně kvalifikována jako pojistný podvod ani jako nepravdivé prohlášení samo o sobě. U pojistného podvodu musí vždy existovat úmysl podvádět. [7]

Cílem podvodníka je tedy jednorázově či opakovaně získávat pomocí pojistného podvodu od pojišťovny neoprávněné pojistné plnění. Naproti tomu zájmem pojišťovny je těmto podvodům předcházet a zamezit je a v případě, že se pojistný podvod podařilo zdokumentovat, tak na pachatele podat trestní oznámení.

4.2 Právní kvalifikace pojistných podvodů

Významným mezníkem v boji proti pojistným podvodům v ČR byl rok 1998. V tomto roce byl při novelizaci trestního zákona zakotven trestný čin „pojistný podvod“ s maximální sazbou odnětí svobody až na 12 let. Jednalo se o zákon č. 140/1961 Sb.

Od 1. ledna 2010 však vstoupil v platnost nový trestní zákoník – zákon č. 40/2009 Sb. – kde v § 210 je nově upravena skutková podstata trestného činu pojistného podvodu.

§ 210 Pojistný podvod

- 1) Kdo uvede nepravdivé nebo hrubě zkreslené údaje nebo podstatné údaje zamlčí
 - a) v souvislosti s uzavíráním nebo změnou pojistné smlouvy,
 - b) v souvislosti s likvidací pojistné události, nebo
 - c) při uplatnění práva na plnění z pojištění nebo jiné obdobné plnění, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta, zákazem činnosti nebo propadnutím věci nebo jiné majetkové hodnoty.
- 2) Stejně bude potrestán, kdo v úmyslu opatřit sobě nebo jinému prospěch vyvolá nebo předstírá událost, s níž je spojeno právo na plnění z pojištění nebo jiné obdobné plnění, nebo stav vyvolaný pojistnou událostí udržuje, a způsobí tak na cizím majetku škodu nikoli nepatrnou.
- 3) Odnětím svobody na šest měsíců až tři léta bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 nebo 2 a byl-li za takový čin v posledních třech letech odsouzen nebo potrestán.
- 4) Odnětím svobody na jeden rok až pět let nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 nebo 2 větší škodu.
- 5) Odnětím svobody na dvě léta až osm let bude pachatel potrestán,
 - a) spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 nebo 2 jako člen organizované skupiny,
 - b) spáchá-li takový čin jako osoba, která má zvlášť uloženou povinnost hájit zájmy poškozeného, nebo
 - c) způsobí-li takovým činem značnou škodu.
- 6) Odnětím svobody na pět až deset let bude pachatel potrestán,
 - a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 nebo 2 škodu velkého rozsahu, nebo
 - b) spáchá-li takový čin v úmyslu umožnit nebo usnadnit spáchání trestného činu vlastizrady (§ 309), teroristického útoku (§ 311) nebo teroru (§ 312).
- 7) Příprava je trestná.

Oproti předešlému znění pojmu „pojistný podvod“ se v tomto zákoně zpřesňují některé pojmové znaky a zákon nově přináší přísnější postih pro tzv. recidivisty, tj. osoby, které již dříve pojistný podvod spáchaly. Dále také hrozí vyšší trestní sazba tzv. interním pachatelům, tedy například likvidátorům pojistných událostí. Naopak byla snížena horní hranice trestní sazby z 12 na 10 let odnětí svobody v souladu s celkovou koncepcí tohoto nového trestního zákoníku.

4.3 Charakteristika pachatele

Pachatelem pojistného podvodu v oblasti pojištění motorových vozidel může být kdokoliv, kdo má způsobilost k právním úkonům a je oprávněný uzavřít pojistnou smlouvu. Další předpoklad je, že pachatel vlastní či má v pronájmu určitou věc, která je předmětem pojištění a musí uskutečnit jednání či provozovat činnosti, které jsou předmětem pojištění. Pachatelem pojistných podvodů v oblasti pojištění motorových vozidel je nejčastěji osoba

- bez středoškolského vzdělání,
- nemajetná, která je tzv. bílým koněm,
- ve věku 20-30 let,
- bez intelektuálních znalostí a schopností,

kteřá se nechá zlákat organizátory pojistných podvodů na finanční odměnu, která představuje nejčastěji 1-5 % ceny vozidla, a vezme na svoji osobu leasing na vozidlo, které potom organizovaná skupina vyveze do zahraničí, kde jej prodá a nahlásí policii v České republice jako odcizené.

Příčiny pojistného podvodu lze hledat i ve změně mentality směrem ke konzumnímu způsobu života. Příčinu můžeme vidět také v nárůstu nezaměstnanosti či ekonomické krizi. Pojišťovnictví je pak vnímáno stejně jako další systémy, které přerozdělují finance, a tudíž není nemorální na nich získat finanční prostředky. Pojistným podvodům nahrává dále např. jednotný trh v Evropě, díky kterému mohou podvodníci fungovat na více trzích.

Pojistné podvody způsobují pojišťovnám a i jejím poctivým klientům obrovské finanční ztráty. Fungování pojistného trhu se opírá o princip solidarity, a proto na jednání pachatelů pojistných podvodů doplatí jen ta poctivá část klientů pojišťoven, kteří se ničeho nedopustili. Pojišťovny jsou totiž nuceny postupně navyšovat pojistné.

Pojistný podvod lze rozdělit podle osoby pachatele na vnější a vnitřní pojistný podvod.

Vnější pojistný podvod – pachatelem je pojištěný nebo pojistník, tj. osoba, jejíž majetek je pojištěn, nebo osoba, která uzavřela s pojistitelem tj. pojišťovnou, pojistnou smlouvu.

Tito pachatelé nemají obvykle žádné spolupachatele mezi zaměstnanci pojišťovny. Pachatelé zde uvádějí v omyl nebo využívají omylu ve faktu činnosti či události pojišťovny při sjednávání pojistné smlouvy nebo při uplatňování nároku na pojistné plnění, vyplývající z této smlouvy, tedy dopouští se podvodného jednání.

Vnitřní pojistný podvod – pachatelem je zaměstnanec pojišťovny, který však má obvykle za spolupachatele pojištěného nebo pojistníka. Pachatelé zde při uvádění v omyl nebo využívání omylu ve faktu činnosti či události využívají toho, že dobře znají činnost pojišťovny a při sjednávání pojistné smlouvy, nebo při uplatňování nároku na pojistné plnění vyplývající z této smlouvy daleko lépe využívají různých nedokonalostí daného pojistného produktu. Nedopouští se tedy podvodného jednání v pravém slova smyslu, ale jejich jednání se přibližuje jednání podobnému zpronevěře, i když v tomto případě se jedná o podvod. [8]

5 Likvidace pojistné události (při dopravní nehodě)

Postup likvidace při dopravní nehodě je popsán na modelovém případě dopravní nehody. Při dopravní nehodě dojde ke střetu osobního vozidla, jehož řidič svojí nepozorností dopravní nehodu způsobil, s protijedoucím nákladním vozidlem, které přepravuje pohonné hmoty. Řidič osobního vozidla je při dopravní nehodě usmrčen a řidič nákladního vozidla utrpí lehké zranění. Při dopravní nehodě dojde ke zničení dopravního značení a úniku převážených pohonných hmot. Osobní vozidlo je pojištěno i havarijně. Evidentně taktéž došlo ke škodám přesahujících 100 tis. Kč.

- Jelikož se jedná o dopravní nehodu, při níž došlo k usmrcení člověka, škody přesahují 100 tis. Kč a je zde škoda způsobená třetí osobě, je ve všech případech nutné k nehodě přivolat Policii ČR, Záchranou službu, Hasičský záchranný sbor atd.
- Policie ČR v případě potřeby zajistí odklon dopravy, sepíše údaje řidičů, popíše a odhadne předběžné škody na vozidlech, zadokumentuje místo nehody, z místa dopravní nehody pořídí fotodokumentaci poškození vozidel, stop apod., případně může rozhodnout o zavinění dopravní nehody.
- Hasičský záchranný sbor zajistí vyproštění zraněných či usmrčených osob, provede asanaci znečištěné vozovky a okolí komunikace. Přivolanou odtahovou službou dojde k odtažení havarovaných vozidel. Pracovníci SÚS provedou úklid vozovky.
- Po ukončení šetření na místě dopravní nehody policista, který spis zpracovává: vypíše protokol o nehodě v silničním provozu, vyplní statistický formulář evidence nehod v silničním provozu, dle náčrtku vyhotoví plánek místa dopravní nehody, zpracuje fotodokumentaci.
- Účastníci dopravní nehody či případně pozůstalí musí bez zbytečného odkladu nahlásit dopravní nehodu u příslušné pojišťovny. V případě pojistného plnění z povinného ručení uplatňuje škodu tzv. pojištěný (viník nehody, z jehož pojistky bude pojistné plnění čerpáno, v tomto případě řidič osobního vozidla resp. pozůstalí), poškozený (osoba, které vznikla škoda provozem vozidla, které zavinilo dopravní nehodu, v tomto případě řidič či vlastník nákladního vozidla, dále vlastník dopravní značky, případně majitel okolního pole jestliže bylo zasaženo unikajícími pohonnými hmotami). Ohlásit dopravní nehodu je u většiny pojišťoven možné telefonicky, faxem, e-mailem, písemně, osobně na pobočce apod. Nicméně je dnes preferováno telefonické nahlášení díky své časové úspornosti. Na základě nahlášení se vytvoří zápis o nehodě.

- Pojišťovna by měla vyslat svého zaměstnance (mobilního technika) na prohlídku vozidel, případně i na místo nehody, kde došlo k poškození dopravního značení a okolí vozovky. Na základě prohlídky tento technik vytvoří tzv. „Zápis o prohlídce“, obsahující údaje o rozsahu škody, jména jednáících, popis vozidla, výbavu atd. Dále pořídí fotodokumentaci, jelikož Policie ČR ani Hasičský záchranný sbor své fotodokumentace pojišťovnám běžně neposkytují. Součástí fotodokumentace by měly být fotografie celkového pohledu vozidla, detaily poškozených částí, VIN kód, počet najetých kilometrů atd. Kvůli detailnější prohlídce se vozidlo může odstrojít a provede se další fotodokumentace, tzv. doprohlídka.
- Dochází k porovnání nákladů na opravu vozidla s jeho hodnotou, zjišťuje se, jestli se nejedná o totální škodu.

Částečné (parciální) škody – škody, u kterých náklady na opravu nepřesáhnou obvyklou cenu vozidla bezprostředně před pojistnou událostí. Tuto cenu zjišťují pojišťovny výpočtem, v ceníku ojetých vozidel apod.

Úplné (totální) škody – škody, u kterých náklady na opravu přesáhnou obvyklou cenu vozidla bezprostředně před pojistnou událostí.

Poškození se často domnívají, že jim vznikla škoda, jejíž výše odpovídá ceně nových originálních dílů. Ve skutečnosti se cena stanovuje z ceny poškozené věci v okamžiku, kdy dojde k jejímu poškození, je totiž brána v úvahu tzv. amortizace vozidla (tj. postupné snižování hodnoty vozidla v důsledku opotřebení). Amortizace tak má vliv i na cenu jednotlivých dílů vozidla. Nicméně je potřeba dodat, že v současné době dochází při sporech o výši náhrady škody plněné ze zákonné odpovědnosti viníka nehody k rozhodnutím soudů v souladu s nálezem Ústavního soudu č.j. ÚS 2271/07 ze dne 19. 3. 2008, kde je uvedeno, že přiznat poškozenému právo na náhradu škody znamená zajistit, aby mu v plné míře byla kompenzována majetková újma. Přičemž rozsah náhrady v penězích musí zohledňovat výši veškerých jim vynaložených prostředků nutných k obnovení provozuschopnosti vozidla, tedy původního majetkového stavu.

- Likvidace pojistné události probíhá v souladu s příslušnými zákony, všeobecnými pojistnými podmínkami příslušné pojišťovny, které jsou schvalovány ministerstvem financí, smluvními ujednáními, směrnicemi a pokyny vedoucích pracovníků pojišťovny. Obecně je úkolem likvidace v souvislosti s pojistnou událostí nahradit účelně vynaložené náklady, spojené

se vzniklou škodou, ve sjednaném rozsahu a projednat s oprávněnou osobou výsledky šetření a sdělit jí výši pojistného plnění.

Rozeznáváme následující způsoby likvidace:

Faktury za opravy – poškozený předkládá pojišťovně faktury za opravu vozidla. V tomto případě pojišťovna kontroluje, zda jsou náklady na opravu přiměřené. Porovnává tedy účty za opravu se záznamem o poškození vozidla.

Rozpočtem – na základě prohlídky vozidla technik provede výpočet výše škody. V tomto případě je využíváno různých forem automatizovaných výpočtů (např. AUDATEX, ERE ON-LINE).

Přiměřenost nákladů je posuzována z více hledisek. Přiměřené náklady na opravu jsou takové, které jsou nutné k odstranění poškození vzniklých pojistnou událostí. Dále platí, že ze všech způsobů opravy je za přiměřené náklady považována ta, jejíž způsob opravy je nejhospodárnější. Přiměřené náklady zahrnují cenu práce a materiálu.

- Likvidátor vychází ze znění pojistné smlouvy. Zaměřuje se především na úplnost a srozumitelnost všech údajů hlášení pojistné události, kopie příslušných dokladů, jedná – li se o pojistnou událost, ze které vyplývá povinnost pojistitele plnit, zda je pojistná událost kryta z uvedeného pojištění a zda je zapláceno pojistné, kdo má nárok na pojistné plnění, formu následné likvidace, jedná-li se o jednu nebo více pojistných událostí, platnost doložených dokladů, souvisejících s pojistnou událostí. U každého hlášení pojistné události musí být jednoznačné, kdo a kdy toto hlášení převzal a kterému likvidátorovi bylo předáno.
- Po ukončení šetření Policie ČR, v momentě, kdy má likvidátor kompletní dokumentaci, může vyplatit pojistné plnění. Nicméně pokud není šetření ze strany Policie ČR ukončeno do 3 měsíců, musí pojišťovna bez ohledu na toto šetření plnit a to minimálně zálohově dle zákona č. 168/1999Sb. Výši plnění likvidátor sdělí a projedná s pojištěným. Toto jednání likvidátor zaznamená do spisu pojistné události.

Pojistné plnění je také závislé na tom, je-li pojištěný plátcem DPH.

Pojištěný není plátcem DPH – v tomto případě je pojistné plnění vypláceno vždy včetně DPH, nezáleží přitom, jedná-li se o částečnou či totální škodu na vozidle.

Pojištěný je plátcem DPH – v případě částečných i totálních škod je škoda hrazena bez DPH. V případě vozidel, u kterých je uplatněn odpočet DPH, je pojistné plnění vypláceno bez DPH. Je-li vozidlo majetkem leasingové společnosti a dojde k odcizení vozidla nebo

je vozidlo poškozeno tak, že náklady na opravu přesáhnou obvyklou cenu, ale vozidlo není vyřazeno z evidence, dále také v případě zničení vozidla a jeho vyřazení z evidence, je pojistné plnění vypláceno bez DPH na účet leasingové společnosti, která provede s nájemcem závěrečné vyrovnání leasingové smlouvy.

- Vzniklá škoda na nákladním vozidle je hrazena z povinného ručení osobního vozidla, stejně tak je tomu u zničeného dopravního značení, dekontaminace okolí vozovky, poničených věcí řidiče nákladního automobilu a jeho lehkých zranění.
- Vzniklá škoda na osobním automobilu je hrazena z havarijního pojištění osobního vozidla. Pokud měl usmrcený řidič sjednáno úrazové pojištění, je pozůstalým vypláceno dle sjednané smlouvy.

5.1 Oprávnění k vyřizování pojistných událostí

Likvidaci pojistných událostí jsou oprávněni provádět pouze likvidátoři určení ředitelem agentury každé pojišťovny. Likvidátoři určení k vyřízení pojistných událostí, musí být odborně zdatní s nadprůměrnými komunikativními dovednostmi, klientským přístupem a přiměřenou praxí v odvětví. Odborná způsobilost se prokazuje písemnou a ústní zkouškou většinou na generálním ředitelství příslušné pojišťovny a to z oblastí práv, teorie dopravních prostředků atd. Po úspěšném absolvování zkoušky obdrží likvidátor certifikát, ve kterém je zapsán horní limit vyplacení škod, a druhy škod, které může likvidovat. Pokud by škoda byla vyšší, než má limit v certifikátu, musí pojistnou událost předat jinému likvidátorovi.

K vyřízení pojistných událostí se využívá asi nejznámější počítačový program Golem. Tento modul provozního systému automaticky vyhledává informace o četnosti pojistných událostí jednotlivých pojistných událostí jednotlivých klientů za jeden pojistný rok, případně o jejich škodním průběhu tak, aby měl likvidátor tyto údaje před zahájením likvidace. [2]

6 Zaměření místa dopravní nehody

Na základě náčrtku, který pořizuje příslušník či technik Policie ČR, se zpracovává situační plánec místa dopravní nehody. Situační plánec je půdorysný obraz místa nehody, nejčastěji zhotovený v měřítku 1:200. Jde o jednu z hlavních částí dokumentace. Při vyšetřování nehody slouží např. k podchycení situace na místě dopravní nehody, k upřesnění výpovědi účastníků a svědků, ke zjištění a hodnocení průběhu nehody apod. V měřítku se zakresluje nejen situace, ale také rozměry vozidel. Plánek by měl být zpracován takovým způsobem, aby z něj naměřené hodnoty mohly být použity při obnovení situace při rekonstrukci, vyšetřovacího pokusu atd. Nicméně pro potřeby znaleckých výpočtů jsou informace situačního plánu nedostačující, jelikož neobsahují pro znalce důležité informace, jakými jsou např. podélné a příčné sklony, poloměry směrových oblouků apod.

6.1 Současné metody zaměření místa dopravní nehody

Současné metody zaměření místa dopravní nehody představují zejména:

- geodetické metody
- fotogrammetrie
- další metody, které k nim patří

Základním požadavkem měření je zjištění rozměrů dokumentovaných objektů, jejich geometrického tvaru, vzájemných poloh a vzdáleností. Zjištěné údaje mohou být zachyceny buď písemně (popis), anebo graficky (náčrtek, plánec), přičemž musí umožňovat kdykoli provést rekonstrukci objektu nebo situace, která byla v čase měření, se všemi podrobnostmi a požadovanou přesností. Vzhledem k tomu, že se dokumentují objekty a situace, které nebude možné trvale uchovat, je nutno měření vykonat velmi přesně. Podklady získané měřením patří mezi objektivně zjištěné v porovnání s ostatními takty (výpovědi účastníků nehody, svědků, atd.)

Geodetické metody představují:

- jednoduché polohové měření,
- polohové měření pomocí přístrojů,
- speciální měření polohopisné,
- fotogrammetrie.

Jednoduché polohové měření – při tomto měření se poloha bodu dokumentuje v rovině (resp. v jeho průmětu do vodorovné roviny), za použití souřadnic či ve vztahu k jiným

bodům. V praxi se používá vazba na tzv. výchozí bod měření (VBM). Výchozím bodem měření může být např. osamocený strom, sloup číslo, čelo propustku, okraj vrat atd.

Polohové měření pomocí přístrojů – jedná se o měření za použití geodetických přístrojů. Hodnoty jsou uváděny v polárních souřadnicích. Používají se tyto přístroje:

- teodolit s elektronickým dálkoměrem,
- laserové dálkoměry a jiná progresivní geodetická měřicí zařízení.

Speciální polohopisné měření – v praxi je někdy třeba ověřovat jen jednu hodnotu potřebnou pro výpočet. V některých případech mohou být s výhodou použity dále uvedené metody:

- zjištění poloměru oblouku pásmem,
- měření a vytyčování úhlů – kompasem, buzolou, úhломěrem apod.,
- měřený výšky (pentagonální hranol, barometrické měření, trigonometrické měření, nivelace),
- měření sklonu (sklonoměry)

Fotogrammetrie – využívá kombinace fotodokumentace s topografickou dokumentací.

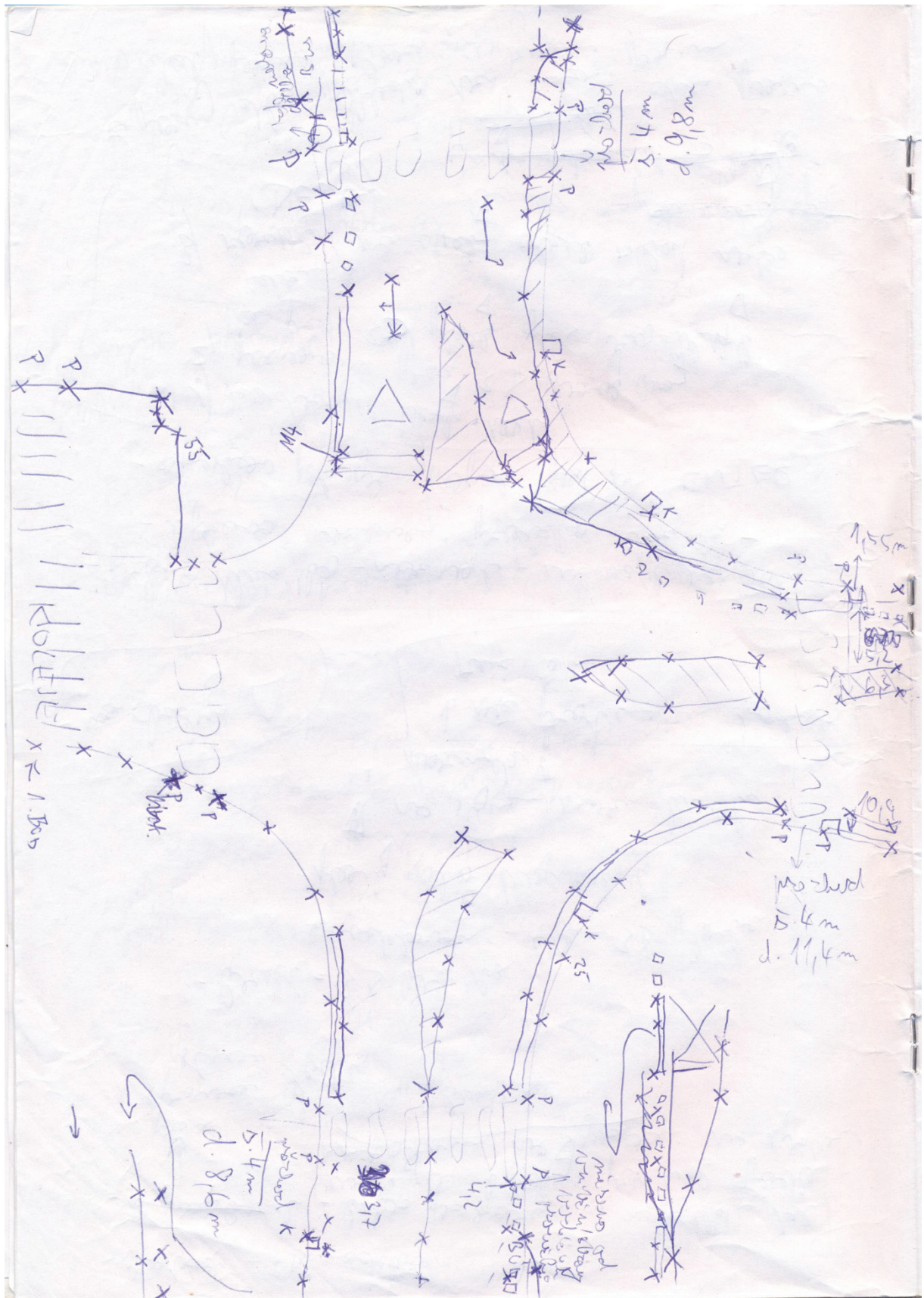
Dělí se na:

- leteckou jednosnímkovou a dvousnímkovou – používá snímky zhotovené s osou záběru přibližně kolmo na fotografovaný zemský povrch,
- pozemní stereofotogrammetrii – k přesnému rozlišení hledaného bodu na snímcích používá stereoskopické vidění lidského oka,
- pozemní jednosnímkovou a dvousnímkovou [6]

6.2 Zaměření křižovatky Klíšská - Jateční - Černá cesta v Ústí nad Labem

Dne 31. 3. 2010 bylo provedeno zaměření křižovatky Klíšská-Jateční v Ústí nad Labem za použití geodetického přístroje TOPCON GPT-7003i zapůjčeného FD ČVUT, Ústavem soudního znalectví v dopravě. Měření, které proběhlo v době od 15:10 do 18:15, bylo provedeno za následujících podmínek:

- Teplota 13,1 °C
- Tlak 980,9 hPa
- Výška stroje 161,5 cm
- Výška výtyčky 161,5 cm
- Účastníci měření Ing. Drahomír Schmidt, Ph.D, Ing. Michal Frydrýn, Přemysl Junek, Zdeněk Novotný, Tomáš Rozlivka



Obrázek 1 Pracovní náčrt z místa měření

6.2.1 Geodetický přístroj TOPCON GPT-7003i

Totální stanice TOPCON GPT-7003i je vybavena např. dvěma digitálními kamerami, vestavěným operačním systémem Windows CE.NET či 3,5 palce velkým TFT barevným LCD displejem. Měřicí dosah u bezhranolového módu je 250m, v případě hranolového módu (1 hranol) pak max. 3000m. Přesnost měření je v případě bezhranolového módu $\pm 5\text{mm}$, u hranolového módu pak do $25\text{m} \pm 3\text{mm} + 2\text{ppm}$, nad 25m pak $\pm 2\text{mm} + 2\text{ppm}$.

Celkem bylo tímto přístrojem na křižovatce zaměřeno 215 bodů. Na základě těchto bodů byla vypracována Cad dokumentace, viz přílohy č. 1-7 a obrázky č. 3,5,7,9,10. Křižovatka Klíšská – Jateční – Černá cesta se nachází v centru Ústí nad Labem, konkrétně v části Klíše. Jedná se o čtyřramennou křižovatku. Fotodokumentace byla pořízena fotoaparátem Canon Powershot S5.



Obrázek 2 Geodetický přístroj TOPCON GPT-7003i



Obrázek 3 Pohled z ulice Klíšská / vektorový 3D model



Obrázek 4 Pohled z ulice Jateční



Obrázek 5 Pohled z ulice Jateční (vektorový 3D model)



Obrázek 6 Pohled z ulice Klášská



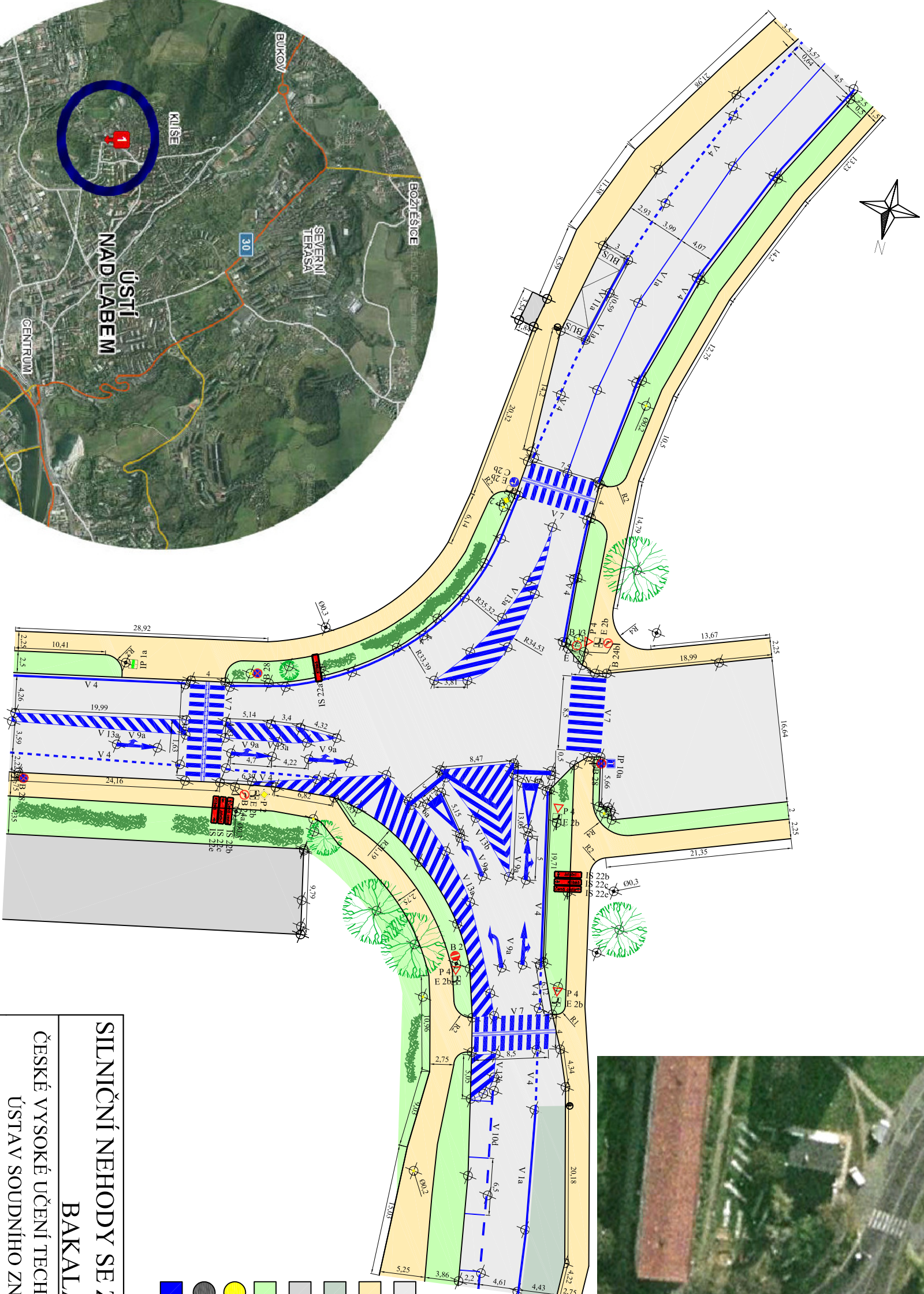
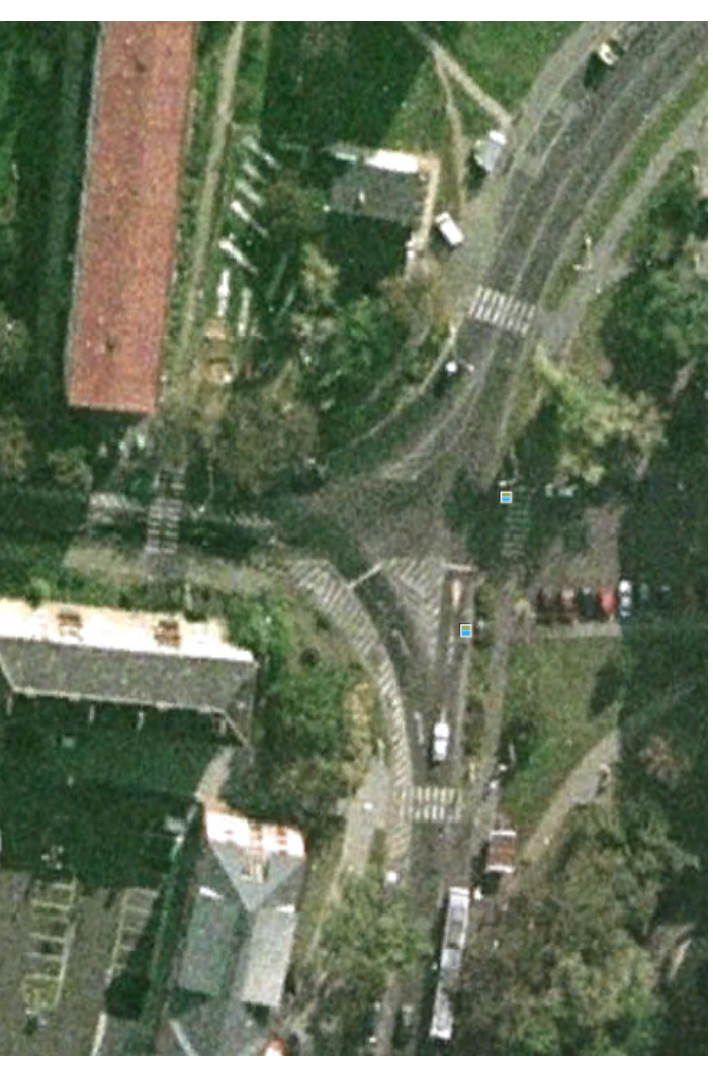
Obrázek 7 Pohled z ulice Klášská (vektorový 3D model)



Obrázek 8 Pohled z ulice Černá cesta



Obrázek 9 Pohled z ulice Černá cesta (vektorový 3D model)



- ### LEGENDA
- Vozovka
 - Plocha pro pěši
 - Dlažba autobus. stání
 - Zástavba
 - Zeleň
 - Lampa veřej. osvětlení
 - Sloup
 - Vodovodné dopr. značení
 - Vodovodné dopr. značení
 - Fyzické hrany obrub. chodníků
 - Strom
 - Keř
 - Zaměřené body

SILNIČNÍ NEHODY SE ZAMĚŘENÍM NA FINGOVANÉ	
BAKALÁŘSKÁ PRÁCE	
ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ FAKULTA DOPRAVNÍ	
ÚSTAV SOUDNÍHO ZNALECTVÍ V DOPRAVĚ	
VEDOUcí BAKALÁŘSKÉ PRÁCE: ING. DRAHOmír SCHMIDT, PhD.	
VYPRACOVAL: TOMÁŠ ROZLIVKA	MĚŘÍTKO: 1:500
NÁZEV: SCHEMA MODELU KŘÍŽOVATKY	OBRÁZEK Č.: 10

7 Fingované dopravní nehody

V případě pojistných podvodů způsobuje nejvíce finančních ztrát pojištění motorových vozidel, dle statistik tvoří cca 70 % všech odhalených podvodů. Mezi nejčastější podvody v této oblasti patří fingované dopravní nehody. Fingovanou dopravní nehodou rozumíme takovou dopravní nehodu, která je předstíraná, neskutečná, smyšlená.

7.1 Nejčastější varianty fingovaných nehod

V oblasti pojistných podvodů pojištění motorových vozidel neexistuje žádné jednoznačné, konkrétní dělení těchto podvodů. Souvisí to s vynalézavostí pachatelů těchto podvodů, kteří stále vymýšlejí nové způsoby jak podvést pojišťovny. Nicméně tyto podvody lze na základě určitých charakteristik rozdělit na následující varianty.

7.1.1 Smluvená dopravní nehoda

V případě této varianty můžeme mluvit o jednom z nejběžnějších způsobů spáchání pojistného podvodu. Dvě či více osob vědomě způsobí dopravní nehodu podle předem domluveného průběhu. Nejčastěji tomu dochází na odlehlém místě, které je vybráno tak, aby bylo co nejméně pravděpodobné se samotným průběhem dopravní nehody, např. odlehlé úzké silnice bez vodorovného dopravního značení či křižovatky s upravenou předností v jízdě. Toto místo je často vybráno pachatelem v neosvětlené lokalitě za účelem vyloučení možnosti přítomnosti nezávislých svědků, kteří by mohli později uvést policii fakta o skutečném průběhu této nehody. S tím souvisí i zvolený čas nehody. Nejčastěji je tato varianta páčána v noci za tmy. Tím je opět sníženo riziko přítomnosti nezávislého svědka a zároveň zvýšena pravděpodobnost přehlédnutí důležitých stop při ohledání místa dopravní nehody policií. Policii je všemi účastníky prezentován jednoznačný popis průběhu nehodového děje, tak aby otázka zavinění byla evidentní už na místě dopravní nehody. Viník dopravní nehody ihned přiznává své zavinění.

K rozpoznání této varianty podvodu je důležité provést prozkoumání korespondence deformací, stop a celkové věrohodnosti nehodového děje, tzn. porovnat existující poškození z hlediska jejich charakteru, rozsahu či tvaru. Důležité je prověřit, zda si poškození výškově odpovídají apod. Jelikož není pro pachatele úplně snadné docílit požadovaných škod při současném pohybu obou vozidel, dochází k tomu, že škodní vozidlo najíždí do vozidla stojícího. Pachatelé však většinou tvrdí, že obě vozidla byla v pohybu. V tomto případě škody na vozidlech neodpovídají průběhu dopravní nehody. Je potřeba také zjistit zda na vozidlech nebyla již nějaká poškození před dopravní nehodou, které pachatelé později požadují po pojišťovně také vyplatit.

7.1.2 Vyprovokovaná dopravní nehoda

Tato varianta je charakteristická tím, že pachatel využije určité dopravní situace, nějaké zvláštnosti toku dopravy a zároveň nepozornosti či chyby jiného účastníka silničního provozu. Pachatelem je pak úmyslně způsobena vzájemná srážka. Pachatelé často volí jako místo podvodu centra měst, kde využívají vysokou hustotu dopravy či určitá nepřehledná místa. Otázka zavinění je pak velice jasná. Pachatel také často jede ve vozidle se spolujezdcem, který je pak pro něho svědkem nehody. Odhalení tohoto způsobu podvodu je velice obtížné, určitou nápovědou mohou být stále dokola se opakující způsoby provádění tohoto podvodu. Dále může napovědět vyjádření údajného viníka dopravní nehody (oběti), který tvrdí, že řidič druhého vozidla mohl bez problémů dopravní nehodě zabránit určitým manévrem nebo fakt, že rozsah škod je vyšší než odpovídá průběhu nehodového děje, pachatel tím opět požaduje likvidaci již dříve existujících škod na vozidle. Častými variantami tohoto podvodu jsou například následující situace:

- náhlé brzdění, aniž by k tomu byl podstatný důvod a následné zadní najetí vozidla „oběti“ do vozidla pachatele. Pachatel k tomuto využívá stav signálních světel na křižovatce, přechod pro chodce, křižovatky apod.
- pachatel se nachází na křižovatce s předností jízdy zprava, konkrétně na zprava vedoucí komunikaci, tedy tam, kde má právo přednosti v jízdě. Pachatel (např. pokynutím ruky) poskytuje své oběti přednost v jízdě. Jakmile však jeho oběť vjíždí do křižovatky, pachatel úmyslně vrazí do vozidla oběti.
- akcelerace při změně jízdních pruhů.

7.1.3 Využitá dopravní nehoda

Tato varianta je velice rozšířeným způsobem podvodu. Zahrnuje všechny vrstvy obyvatelstva. Jedná se o neúmyslnou dopravní nehodu, vzniklou zcela nahodilým způsobem. Poškozený využívá této situace a uplatňuje při likvidaci i poškození, která nesouvisí s danou dopravní nehodou. Poškozený si často neuvědomuje, že jedná neoprávněně. V tomto případě je opět potřeba provést prozkoumání korespondence deformací či stop apod.

7.1.4 Fiktivní dopravní nehoda

U této varianty poškozený pojišťovně tvrdí, že došlo ke vzniku dopravní nehody, ve skutečnosti však k ničemu takovému nedošlo. Tato varianta je označována jako „dopravní nehoda jen na papíře“ či „papírová nehoda“. Zde opět existuje mnoho různých forem daných vynalézavostí pachatelů. Pachatelé například často způsobují škody na vozidle „ručně“ za pomoci různých nástrojů (kladivo, kámen apod.) či již poškozená

vozidla z jiného nehodového děje způsobeného vlastní vinou, přepraví na nějaké místo, kde vozidlo např. přistaví ke stromu a předstírají náraz následkem vytlačení z vozovky apod. Toto vše by však zkušený odborník měl odhalit.

7.2 Možnosti odhalení podvodu

Neexistuje žádná metoda, která by se dala aplikovat na všechny varianty podvodů a vedla by k jejich odhalení. Pojišťovny mají k dispozici řadu indikátorů a různých metod, které mohou vést k odhalení této trestné činnosti.

Indikátory jsou faktory (údaje, profily) pojistné události, které signalizují, že pojistná událost může být podvodná a naznačují, zda se jedná o pojistný podvod formou izolované události nebo je součástí celého řetězce pojistných podvodů. Identifikace potencionálního pojistného podvodu se objevuje v jakékoli fázi pojistné události a existuje mnoho indikátorů, které umožňují, aby pojistná událost byla označena za spornou. Indikátory můžeme dělit dle různých hledisek, zejména však dle jejich vztahu k pojistné smlouvě a pojištěnému nebo pojistníkovi či dle druhu pojištění.

V případě dělení dle vztahu k pojistné smlouvě a pojištěnému nebo pojistníkovi rozlišujeme:

Indikátory z průběhu pojištění – příkladem mohou být následující indikátory:

- několik škod během krátkého období – snaha o majetkový prospěch, vysvětlení a prohlášení mohou být falešná nebo zkreslená, škoda nemusela vůbec nastat
- přerušení pojištění
- časté změny pojistitelů
- zatajení škodního průběhu – snaha vyhnout se vyšetřování pojistitelem

Osobní indikátory – jakákoliv neobvyklá nebo krajní chování a postoj mohou v sobě zahrnovat pokus o pojistný podvod. Tím může být cokoliv od vyhýbavého nebo nepřátelského přístupu až k chování přátelskému nebo přespříliš kooperativnímu. Dále pak například následující konkrétní situace:

- pozdní placení pojistného nebo jeho neplacení
- tlak na rychlou výplatu pojistného plnění
- neobvyklá informovanost o rozsahu pojistného krytí a vzniku škod
- zpětvzetí nahlášení škody – pojištěný se obává odhalení podvodu

Dokumentační indikátory:

- absence nebo přemíra dokladů k náhradním dílům

- sporná autentičnost dokumentů
- nedávné ohodnocení vozidla znalcem

V případě dělení dle druhu pojištění, v souvislosti s fingovanými dopravními nehodami tedy oblast pojištění motorových vozidel existuje celá řada indikátorů. Odhalení potencionálního pojistného podvodu se uskutečňuje v jakékoliv fázi pojistné události. Příkladem mohou být následující indikátory:

- rozporné místo dopravní nehody – zcela předem domluvená škoda, vybráno odlehlé místo bez svědků
- vozidlo nalezeno shořelé
- propadá technická prohlídka nebo v blízké době vyprší její platnost
- chybí stopy na místě údajné dopravní nehody
- nepřímý střet vozidel
- najetý vysoký počet kilometrů či špatný stav vozidla – vozidlo u konce životnosti a je neprodejné
- najetý počet kilometrů je v rozporu se stavem či stářím vozidla
- rozsah poškození vozidla při prohlídce likvidátorem neodpovídá poškození vozidla, jak bylo zadokumentováno policií
- nadhodnocená faktura za opravu vozidla
- velmi časté změny držitele vozidla
- vozidlo je v době škody na prodej
- vozidlo nebylo řízeno jeho majitelem [8]

V ČR mají pojišťovny technologické systémy na detekci této trestné činnosti. Tyto systémy jsou založeny na automatickém zpracování dat o pojistných událostech a pojistných smlouvách. U každé nahlášené pojistné události tento systém kontroluje řadu údajů a označuje ty pojistné události, u kterých je podezření na pojistný podvod. Zaměstnanci pojišťoven se pak následně mohou více zaměřit na tyto případy a tím se výrazně zvyšuje pravděpodobnost odhalení.

Kromě těchto systémů je využívána řada opatření pro odhalování pojistných podvodů, příkladem může být:

- aktivní kontrolní opatření při uzavírání pojistných smluv a při likvidaci pojistných událostí,
- využívání specializovaných vyšetřovatelů uvnitř pojišťovny,
- využívání postupů externích subjektů (experti, opraváři, atd.),
- zlepšení vztahů mezi pojišťovnami v oblasti výměny informací a zkušeností,

- specifická školení likvidátorů pojišťoven,
- vytvoření centralizované informační kartotéky,
- spolupráce se státními orgány.

7.3 Opatření a metody na odhalení pojistných podvodů v oblasti pojištění motorových vozidel

Pojistné podvody jsou jednoznačně jedním ze zásadních problémů, se kterým se potýkají pojišťovny po celém světě. Vždy se najde někdo, kdo se chce obohatit prostřednictvím pojištění. Je tedy nezbytné, aby se neustále pracovalo na nových opatřeních a metodách vedoucích k odhalení páchaní této trestné činnosti, jelikož vynalézavost pachatelů nezná mezí. Pro úspěšné odhalování pojistných podvodů je nezbytné, aby fungovala komunikace a výměna dat mezi pojišťovnami samotnými, pojišťovnami a policií či pojišťovnami a dalšími státními institucemi. Do boje proti této trestné činnosti je potřeba také zapojit soudní znalce a jiné odborníky. Neméně podstatnou roli také hraje vzdělávání či školení samotných pracovníků pojišťoven. Je potřeba si uvědomit, že ve spoustě případů pojistných podvodů figurují sami příslušníci policie, zaměstnanci pojišťoven či opravny motorových vozidel aj.

Při odhalování pojistných podvodů v oblasti pojištění motorových vozidel by mohly být nápomocny následující opatření a metody:

- Centralizovaná informační kartotéka
- Úprava policejního protokolu o nehodě v silničním provozu
- Vyhodnocení elektronických nehodových dat vozidel (tzv. Blackbox)
- Úprava výjezdových vozidel Policie ČR
- Zajištění stop s pomocí speciální lepicí pásky
- Měření teploty motoru na místě dopravní nehody

Všechna tato opatření a metody budou jednou z hlavních náplní diplomové práce v navazujícím magisterském studiu, zejména pak metoda měření teploty na místě dopravní nehody.

Závěr

Od vzniku samostatné České republiky po současnost došlo k obrovskému nárůstu počtu motorových vozidel v provozu. S tím také souvisí vývoj silničních dopravních nehod. Dle statistik, které každoročně vydává Ministerstvo vnitra, resp. Policie ČR by se na první pohled mohlo zdát, že se chování řidičů vyvíjí velice žadaným způsobem, avšak tyto statistiky jsou částečně zkreslené novelizacemi silničního zákona. Konkrétně tím, jak se měnila zákonná hranice výše škody, při které vzniká povinnost oznámit policii dopravní nehodu. Naposledy 1. 1. 2009 z 50 tis. Kč na 100 tis. Kč. Nicméně v případě usmrcených osob při dopravních nehodách, můžeme skutečně nabýt lehce optimistického dojmu, jelikož jejich počet meziročně pomalým tempem klesá. Avšak celkový počet je stále děsivý. Je podstatné, aby státní instituce a jiné zainteresované subjekty neustále pracovaly na důsledné represí a také prevenci. V posledních letech se konečně opravdu každý člověk může setkat s různými typy kampaní, což je velice žádoucí.

V souvislosti se silničními dopravními nehodami tíží pojišťovny po celém světě problematika pojistných podvodů. 1. 1. 2010 v České republice vstoupil v platnost nový trestní zákoník, ve kterém došlo i ke změnám ve vztahu k pojistným podvodům. Došlo k zpřesnění některých pojmových znaků, zákon je „tvrdší“ vůči recidivistům a interním pachatelům. Největší počet pojistných podvodů se týká pojištění motorových vozidel. Jelikož pojišťovny díky páchání tohoto trestného činu přicházejí o spoustu peněz, věnují této oblasti stále větší pozornost.

Nutno přiznat, neexistuje žádná metoda, která by se mohla aplikovat na všechny případy pojistných podvodů a spolehlivě by je odhalila. Je potřeba, aby se zlepšila práce na všech frontách v boji proti této trestné činnosti. Odborníci často potřebují pro vyšetřování přesně zaměřené místo dopravní nehody. V souvislosti s tím, bylo provedeno zaměření křižovatky Klíšská – Jateční - Černá cesta v Ústí nad Labem za využití geodetického přístroje TOPCON GPT-7003i. Následně byly údaje zpracovány a křižovatka vykreslena v softwaru AutoCAD Civil 3D 2010.

Na závěr práce byly vyjmenovány a popsány nejčastější varianty fingovaných dopravních nehod a vyjmenovány opatření a metody, které mohou vést k odhalení většího počtu pojistných podvodů. Těmto metodám a opatřením bude věnována diplomová práce v navazujícím magisterském studiu. Zejména bude proveden výzkum měření teploty motoru na místě dopravní nehody, která by mohla vést k odhalení pojistných podvodů, při kterých bylo již poškozené vozidlo „naaranžováno“ do fiktivní nehodové situace. Metoda vychází z toho, že motor takto „naaranžovaného“ vozidla má teplotu okolí.

Vozidlo, které bylo jistou dobu před dopravní nehodou v provozu, má motor zahřátý na provozní teplotu a určitou dobu trvá, než motor vychladne na teplotu okolí. Výjezdová hlídka policie by pak mohla např. dotykovým teploměrem změřit teplotu motoru, která se tak může stát výraznou indicií při odhalování pojistných podvodů.

Seznam použité literatury

- [1] Bradáč, A. a kol.: Rádce majitele automobilu, Linde Praha, 1998
- [2] Brožová, P.: Likvidace pojistné události při dopravní nehodě. Perner's contacts 3/2006
- [3] Furík, M., Ivánek, M.: Poistné podvody a „podvody“. Sborník příspěvků XV. konference absolventů studia technického znanectví, Brno, 2006
- [4] Chmelík, J.: Charakteristika pojistných podvodů. Soudní inženýrství 3/2006
- [5] Mandák, L., Rábek, V.: Zkušenosti a příklady z praxe k problematice pojistných podvodů. Sborník příspěvků XV. Konference absolventů studia technického znanectví, Brno, 2006
- [6] Porada, V. a kol.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde Praha, 2000
- [7] Porada, V., Pršal, V.: Podvody v souvislosti se silničními dopravními nehodami. Pojistný obzor 8/2002
- [8] Porada, V., Pršal, V.: Vyšetřování trestného činu pojistného podvodu. Soudní inženýrství 4/1999
- [9] Rak, R., Pajer, M.: Identifikace vozidel, Praha, 1999
- [10] Rábek, V.: Interakce lidského těla s interiérem vozidla, Edis, 2009
- [11] Rábek, V.: Vybrané postupy analýzy dopravních nehod, Edis, 2009
- [12] Rozhodnutí ÚS, č.j. ÚS 2271/07, Brno, 2008
- [13] Sbírka zákonů – Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník
- [14] Sbírka zákonů – Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla
- [16] Sbírka zákonů – Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- [17] Schröter, R.: Der Versicherungsbetrug, Diplomarbeit – Fachhochschule Hamburg – Fachbereich Fahrzeugtechnik, 1994
- [18] Šachl, J., Šachl, J.(ml.), Schmidt, D., Mičunek, T., Frydrýn, M.: Analýza nehod v silničním provozu, Praha, 2008
- [19] Weber, M.: Die Aufklärung des Kfz-Versicherungsbetruges, Münster, 1995

Seznam použitých internetových stránek

www.autosap.cz

www.cap.cz

www.cdv.cz

www.ckp.cz

www.ibesip.cz

www.policie.cz

www.portal.gov.cz

www.sydos.cz

www.topcon.com

Seznam tabulek

Tabulka 1 Přehled vývoje ukazatelů v letech 1993 - 2009	15
Tabulka 2 Počet pojištěných vozidel (ks).....	16
Tabulka 3 Počet pojistných událostí (ks)	17
Tabulka 4 Pojistné události (tis. Kč).....	17
Tabulka 5 Pojistné podvody v oblasti pojištění vozidel.....	17
Tabulka 6 Struktura VIN kódu.....	22
Tabulka 7 Příklady kódů W.M.I.....	23

Seznam grafů

Graf 1 Absolutní počet nehod v silničním provozu v letech 1993 - 2009.....	13
Graf 2 Vývoj odhadnuté hmotné škody při silničních nehodách v ČR v letech 1993 - 2009 (v mil. Kč).....	14

Seznam obrázků

Obrázek 1 Pracovní náčrt z místa měření	35
Obrázek 2 Geodetický přístroj TOPCON GPT-7003i	36
Obrázek 3 Pohled z ulice Klíšská / vektorový 3D model	36
Obrázek 4 Pohled z ulice Jateční	37
Obrázek 5 Pohled z ulice Jateční (vektorový 3D model).....	37
Obrázek 6 Pohled z ulice Klíšská	38
Obrázek 7 Pohled z ulice Klíšská (vektorový 3D model).....	38
Obrázek 8 Pohled z ulice Černá cesta	39
Obrázek 9 Pohled z ulice Černá cesta (vektorový 3D model)	39
Obrázek 10 Schéma modelu Křižovatky.....	40

Seznam příloh

Příloha 1 Situace dle zaměřené skutečnosti (1xA2, M 1:300)

Příloha 2 Schéma modelu křižovatky+foto (1xA3, M 1:500)

Příloha 3 Fotorealistická scéna 1 (1xA3)

Příloha 4 Fotorealistická scéna 2 (1xA3)

Příloha 5 Fotorealistická scéna 3 (1xA3)

Příloha 6 Fotorealistická scéna 4 (1xA3)

Příloha 7 Fotorealistická scéna 5 (1xA3)

Příloha 8 CD s fotodokumentací z místa měření a s přílohami č. 1-7 v elektronické podobě