

Specifika při vyšetřování pojistných podvodů s motorovými vozidly

The specifics of the investigation of insurance fraud in motor
vehicles

Bc. Pavel Chrobák

Diplomová práce
2010



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta aplikované informatiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta aplikované informatiky
akademický rok: 2009/2010

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

Jméno a příjmení: **Bc. Pavel CHROBÁK**
Osobní číslo: **A08814**
Studijní program: **N 3902 Inženýrská informatika**
Studijní obor: **Bezpečnostní technologie, systémy a management**

Téma práce: **Specifika při vyšetřování pojistných podvodů
s motorovými vozidly – Chrobák**

Zásady pro vypracování:

1. Základní charakteristika a způsoby páchaní pojistných podvodů.
2. Popište typické způsoby páchaní trestného činu pojistného podvodu.
3. Popište typické vyšetřovací situace.
4. Charakterizujte pachatele trestného činu pojistného podvodu.
5. Materiál opatřete obrazovou dokumentací.

Rozsah diplomové práce:

Rozsah příloh:

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

1. Chmelík, J. Porada, V. Pršal, V.: Pojistné podvody. Praha: Policie ČR, 2000.
2. Konrád, Z. a kol.: Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů. Praha: PA ČR, 1996.
3. Porada, V., Pršal, V.: Vyšetřování trestného činu pojistného podvodu. Soudní inženýrství, 4, 1999.
4. Zuzanač, A.: Právní rádce pojištěných. Praha: Linde, 1996.
5. Gruber, D., Kabát, Z. Kovář, B., Mesršmid, J., Štěpánek, Z., Zemanová, M.: Pojištění a pojišťování. Praha: Česká asociace pojišťoven, 1997
6. Musil, J. a kol. Kriminalistika 1. vydání Praha C.H.BECK, 2001
7. Porada, V. a kol. Kriminalistika Akademické nakladatelství CERM, 2001
8. Musil, J. a kol. Kriminalistika Policejní akademie ČR -- Vydavatelství PA

Vedoucí diplomové práce:

JUDr. Vladislav Štefka

Ústav bezpečnostního inženýrství

Datum zadání diplomové práce:

19. února 2010

Termín odevzdání diplomové práce:

7. června 2010

Ve Zlíně dne 19. února 2010



prof. Ing. Vladimír Vašek, CSc.
děkan



doc. RNDr. Vojtěch Křesálek, CSc.
ředitel ústavu

ABSTRAKT

Diplomová práce se zabývá vyšetřováním pojistných podvodů v souvislosti s pojištěním motorových vozidel. V úvodní části je stanoven cíl diplomové práce. V teoretické části práce jsou zpracovány okruhy, a to historie pojišťovnictví, způsoby páchaní pojistných podvodů, pojistné podvody motorových vozidel, podněty k vyšetřování, rozsah dokazování pojistných podvodů, znalecké zkoumání. V praktické části je uveden příklad objasnění pokusu o pojistný podvod. V závěru práce je uvedeno celkové hodnocení.

Klíčová slova: pojistník, pojistitel, pojistný podvod, VIN, pachatel, znalec, trestný čin, stopy, havárie, posudek.

ABSTRACT

This thesis deals with the investigation of insurance fraud in connection with motor insurance. The first part is a set target thesis. In the theoretical part are lines, and the history of insurance, ways to commit insurance fraud, insurance fraud motor vehicles, incentives for testing, proving the extent of insurance fraud, expert examination. The practical part is given an example explanation attempted insurance fraud. In conclusion the overall assessment is indicated.

Keywords: policyholder, insurer, insurance fraud, VIN, offender, expert, crime, sleeks, accident, judgement.

Poděkování, motto

Rád bych na tomto místě poděkoval vedoucímu mé diplomové práce JUDr. Vladislavu Štefkovi za odborné vedení, cenné připomínky a pomoc poskytnutou při zpracování této diplomové práce. Rád bych poděkoval i všem ostatním, kteří přispěli cennými radami a podporou.

Prohlašuji, že

- beru na vědomí, že odevzdáním diplomové/bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby;
- beru na vědomí, že diplomová/bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí, že jeden výtisk diplomové/bakalářské práce bude uložen v příruční knihovně Fakulty aplikované informatiky Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně a jeden výtisk bude uložen u vedoucího práce;
- byl/a jsem seznámen/a s tím, že na moji diplomovou/bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – diplomovou/bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- beru na vědomí, že pokud bylo k vypracování diplomové/bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tedy pouze k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové/bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- beru na vědomí, že pokud je výstupem diplomové/bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

Prohlašuji,

- že jsem na diplomové práci pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.
- že odevzdaná verze diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně

.....
podpis diplomanta

OBSAH

ÚVOD	9
1 TEORETICKÁ ČÁST	10
1 HISTORIE POJIŠŤOVNICTVÍ	11
2 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA A ZPŮSOBY PÁCHÁNÍ POJISTNÝCH PODVODŮ	14
2.1 POJIŠTĚNÍ JAKO OBČANSKOPRÁVNÍ VZTAH	15
2.1.1 Základní pojmy.....	16
2.1.2 Formy pojištění	17
2.2 ZÁKLADNÍ FORMY PÁCHÁNÍ TRESTNÉHO ČINU PODVODU.....	18
2.3 KRITÉRIA DĚLENÍ POJISTNÝCH PODVODŮ.....	19
2.3.1 Pojistné události ve vztahu k životnímu pojištění.....	19
2.3.2 Pojistné události ve vztahu k neživotnímu pojištění.....	19
2.4 ZPŮSOBY PÁCHÁNÍ TRESTNÉHO ČINU POJISTNÉHO PODVODU U OSTATNÍCH DRUHŮ POJIŠTĚNÍ.....	19
2.4.1 Rozdělení pojistných podvodů podle osoby pachatele.....	24
3 POJISTNÉ PODVODY MOTOROVÝCH VOZIDEL	26
3.1 HAVARIJNÍ POJIŠTĚNÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL.....	28
3.1.1 První skupina.....	30
3.1.2 Druhá skupina	37
3.2 POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI ZA ŠKODU ZPŮSOBENOU PROVOZEM MOTOROVÉHO VOZIDLA	38
3.2.1 Seznam pojišťoven, které nabízejí produkt povinného ručení.....	41
3.2.2 Způsoby páčání pojistného podvodu s povinným ručením	42
4 PODNĚTY K VYŠETŘOVÁNÍ A TYPICKÉ VYŠETŘOVACÍ SITUACE	43
4.1 PODNĚTY K VYŠETŘOVÁNÍ	43
4.2 TYPICKÉ VYŠETŘOVACÍ SITUACE	43
4.3 TYPICKÉ STOPY A ZVLÁŠTNOSTI POSTUPŮ NA MÍSTĚ ČINU	45
4.4 CHARAKTERISTIKA PACHATELŮ TRESTNÉHO ČINU POJISTNÝ PODVOD.....	46
4.4.1 Profil pachatele pojistného podvodu	47
4.4.2 Odpovědnost pachatelů za trestný čin pojistného podvodu	47
4.4.3 Kriminogenní faktory pojistných podvodů	48
5 POČÁTEČNÍ ÚKOLY, OPATŘENÍ A ROZSAH DOKAZOVÁNÍ POJISTNÝCH PODVODŮ	50
5.1 VÝSLECH ZÁSTUPCE POŠKOZENÉHO POJISTITELE	50
5.1.1 Opatření k vypátrání pobytu pachatele pojistného podvodu	51
5.2 VYŠETŘOVACÍ VERZE A ORGANIZACE VYŠETŘOVÁNÍ.....	51
5.3 DOKAZOVÁNÍ POJISTNÝCH PODVODŮ	52
5.3.1 Výslech obviněného	52

5.3.2	Výsledky svědků.....	53
5.3.3	Výslech poškozeného	53
5.3.4	Osobní a domovní prohlídka	53
5.3.5	Další vyšetřovací úkony a opatření	54
6	ZNALECKÉ ZKOUMÁNÍ.....	55
6.1	JMENOVÁNÍ ZNALCŮ.....	55
6.1.1	Výchova technických a ekonomických znalců.....	56
6.1.2	Ustanovení znalce k podání posudku	57
6.1.3	Skladba znaleckého posudku	59
6.1.4	Podklady pro znalecký posudek	60
6.2	PŘIBRÁNÍ ZNALCE NA MÍSTO DOPRAVNÍ NEHODY.....	61
6.2.1	Analýza místa činu dopravní nehody	63
6.2.2	Důležité stopy dopravní nehody pro odhalení pojistného podvodu	64
6.2.3	Další důležité podklady pro přesnou dokumentaci místa činu.....	67
6.2.4	Hranice mezi právním technickým posouzením	68
6.2.5	Hranice mezi technickým a vyšetřovacím pokusem	70
6.3	ZNALECKÉ OCEŇOVÁNÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL.....	73
6.3.1	Postup při ocenění motorového vozidla	73
6.4	NÁHRADA ŠKODY POJIŠŤOVNOU PŘI VZNIKU DOPRAVNÍ NEHODY	76
7	POSTUP PŘI DOPRAVNÍ NEHODĚ.....	78
7.1	EVROPSKÝ ZÁZNAM O DOPRAVNÍ NEHODĚ	80
7.1.1	Vyplnění záznamu o nehodě	80
II	PRAKTICKÁ ČÁST	82
8	PŘÍKLAD OBJASNĚNÍ POKUSU O POJISTNÝ PODVOD Z PRAXE.....	83
8.1	OZNÁMENÍ O ŠKODNÍ UDÁLOSTI POJIŠŤOVNĚ.....	83
8.2	ŘEŠENÍ VZNIKLÉ ŠKODY ZPŮSOBENÉ DOPRAVNÍ NEHODOU.....	86
8.2.1	Záznam o škodě na vozidle Kia Rio.....	87
8.2.2	Prohlídka vozu Iveco T. Daily	88
8.2.3	Závěr zjištěných skutečností z prohlídky obou vozidel	91
8.3	ZÁVĚR LIKVIDACE POJISTNÉ UDÁLOSTI VOZIDLA KIA RIO	94
	ZÁVĚR	95
	CONCLUSION	96
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	97
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	100
	SEZNAM OBRÁZKŮ	101
	SEZNAM TABULEK.....	102
	SEZNAM GRAFŮ	103

ÚVOD

Cílem mé diplomové práce je popsat metody odhalování trestného činu pojistného podvodu u motorových vozidel. V teoretické části této práce se budu zabývat postupným vývojem pojišťovnictví od minulosti až po současnost, jaké formy pojištění existují a jaké jsou kritéria dělení jednotlivých pojistných podvodů. Dále se budu zabývat jednotlivými druhy pojištění motorových vozidel, které nabízejí pojišťovny na pojistném trhu, a to havarijním a povinným ručením. Jaké způsoby nejčastěji používají pachatelé k vylákání neoprávněného pojistného plnění od pojišťoven u těchto druhů pojištění. Poté se zaměřím na podněty, které vedou pojistitele k oznámení, že došlo k podezření na spáchání trestného činu pojistný podvod. S jakými vyšetřovacími situacemi se nejčastěji setkávají vyšetřovatelé při řešení tohoto trestného činu a charakteristikou jednotlivých pachatelů. V další části práce se zaměřím na opatření, které musí přijmout vyšetřovatel při dokazování pojistného podvodu. V poslední části práce se budu zabývat znaleckou činností odhalování příčin dopravních nehod, která je velmi důležitá pro odhalení pojistného podvodu a také uvedu jaké kritéria se používají při ocenění škody na vozidle pro následnou úhradu škody pojišťovnou. Na závěr teoretické části uvedu jak by se mělo správně postupovat v případě vzniku dopravní nehody.

V praktické části se budu zabývat konkrétní činností pojišťovny, jak postupuje při řešení pojistné události a na základě jakých zjištění se dojde k závěru, že se nejedná o pojistnou událost, ale o pojistný podvod.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 HISTORIE POJIŠŤOVNICTVÍ

Lidská společnost je již od pradávna neustále ohrožována obavami z nepředvídatelných událostí, majících původ jak v povaze přírodních dějů, tak i v nedokonalosti samotné společnosti. Základním rysem těchto škodlivých událostí je jejich nahodilost v čase a v rozsahu způsobených následků. Proto vzniklo pojištění, které zabezpečuje občanům právo na výplatu peněžních prostředků k úhradě potřeb, které vznikají z těchto nahodilých událostí, jedná se o takzvanou svépomoc.

Myšlenka principu pojištění je velmi stará. Již asi kolem roku 2500 před naším letopočtem uzavírali kameníci ve starém Egyptě vzájemné dohody o společném krytí výdajů na pohřby z pravidelně vybíraných příspěvků a v Babylónii přibližně kolem roku 2000 let před naším letopočtem uzavírali majitelé karavan dohody o vzájemném krytí ztrát. Dále například ve staré Indii existovalo pojišťování úvěru u určité kasty obchodníků (asi 1000 let před naším letopočtem). Staří Feničané zase vymysleli jakési dopravní pojištění lodí i nákladů.

V Aténách z let 350 – 367 před naším letopočtem se v textech řečníka Lysia dochovala zmínka o určitém sociálním pojištění, kterým byli odškodňováni občané zmrzačení v bojích za vlast. Z doby existence římského impéria jsou dochovány zmínky o zájmových skupinách lidí, kteří se finančně zabezpečovali například pro případ invalidity a úmrtí. Se zánikem Římské říše zanikly i ideje pojišťování a další vývoj se v této oblasti pozastavil.

V Evropě začíná rozvoj pojištění na přelomu 11. a 12. století společně s rozvojem řemesel a obchodu. Vznikají gildy (různé rodinné svazky) z nichž postupně vzešly řemeslnické cechy, jejichž význam se udržel až do 18 století. Tyto cechy zakládaly četné mistrovské a tovaryšské pokladnice za účelem podpory členů v nemoci a poskytování pohřebného, čímž byly dány opět základy pojišťovnictví. Kupecké gildy poskytovaly nejen právní a fyzickou ochranu jež spočívala v ozbrojených skupinách, které chránily kupecké vozy, ale i vzájemné pojištění pro případ smrti, úrazu, nemoci, krádeže a dokonce i pojištění lodní dopravy a požární pojištění.

První dochovaná pojistná smlouva je ze dne 13. dubna 1379. Byla podepsána v italské Pise a zahájila éru námořních pojištění.

První řádná požární pojišťovna vznikla v Hamburku roku 1676 jako "Generální požární pokladna". Největší pojišťovací systém LLOYDS vznikl v roce 1687 z kavárny pana Edwarda Lloyda, kde se scházeli kupci, makléři a námořníci a on pro ně organizoval výměnu informací o námořní přepravě. Na základě těchto informací vybudoval pan Lloyd největší informační centrum o pohybu lidí, zboží, o haváriích a jejich pojišťování.

Makléř (broker), který dostal pokyn, aby pojistil určitou loď, její náklad a posádku, obcházel s archem papíru hosty v kavárně a každý zájemce na papír zaznamenal částku, za kterou byl ochoten ručit. Podle dílčích podílů pak bylo vypočteno pojistné, které zákazník upisovatelům zaplatil.

V souvislosti s rozvojem pozemní dopravy v Evropě vznikalo pojištění odpovědnosti za škody. Počátky tohoto pojištění nacházíme ve Francii v podobě pojištění odpovědnosti z provozu koněspřežné dopravy.

Historie pojišťovnictví habsburské monarchie, jejíž součástí byly české země a Slovensko až do roku 1918, byla první právní úprava pojišťovnictví uskutečněna paktem císaře Františka I. V roce 1819, kterým bylo povoleno zřizování soukromých pojišťoven.

Již v roce 1827 byla v Praze zřízena První česká vzájemná pojišťovna a po ní i v Brně v roce 1830 Moravsko-slezská vzájemná pojišťovna. V roce 1869 byla v Praze založena Vzájemná pojišťovací banka Slavia, která rozšířila postupně svou činnost z životního a majetkového pojištění i na zajišťování a vypracovala se na nejvýznamnější pojišťovnu v českých zemích a pak po roce 1918 v samostatném Československu. I když podíl českého kapitálu v pojišťovnách na území Čech, Moravy a Slezska stoupal, převahu nad zahraničním kapitálem získal až po vzniku Československé republiky. V období takzvané první republiky bylo české pojišťovnictví na vysoké úrovni, srovnatelné s ostatními hospodářsky vyspělými zeměmi světa.

Po druhé světové válce došlo v roce 1945 k zestátnění soukromého majetku pojišťovnictví na území Československé republiky. Znárodnění postihlo přes 700 pojišťovacích spolků a pojišťoven a jejich pojistné kmeny byly převedeny do pěti národních podniků. V českých zemích to byla pojišťovna Slavia, Pražská městská pojišťovna a První československá pojišťovna. Pojišťovna Slovan se stala monopolní pojišťovnou na Slovensku a pro nemocenské pojištění byla ustavena jediná nemocenská pojišťovna.

Po únoru roku 1948 byla provedena úplná monopolizace pojišťovnictví vytvořením jediného národního podniku – Československé pojišťovny.

Situace se příliš nezměnila ani po roce 1969, kdy byly formálně vytvořeny dvě monopolní pojišťovny, založené na teritoriálním principu a to Česká státní pojišťovna a Slovenská státní pojišťovna.

Opětovný vznik pojistného trhu a vstup dalších pojistitelů na území České republiky umožnil až nově přijatý Zákon o pojišťovnictví č. 185/1991 Sb. Koncem roku 1995 již na českém trhu působilo více jak 30 pojišťoven a řádově stovky soukromých zprostředkovatelů pojištění (jednatelů, makléřů a makléřských firem).

Rok	Událost
1699	Návrh Jana Bořka na zavedení obligatorního požárního pojištění
1777	Založení Pojišťovny proti škodám z ohně na polních zásobách, nábytku, náradí a dobytku v Brandýse nad Labem.
1827	Založení První české vzájemné pojišťovny v Praze
1829	Založení Moravsko-slezské vzájemné pojišťovny v Brně
1832	Otevření pobočky Generali v Praze (založena v roce 1831 v Terstu)
1850 – 1918	Zakládání dalších českých pojišťoven a pojišťovacích spolků
1918 – 1938	Etapa rozvoje pojišťoven a pojišťovacích spolků v období existence samostatné Československé republiky
1939 – 1945	Protektorát Čechy a Morava
1945	Znárodnění celkem 733 pojišťoven, pojišťovacích spolků a zahraničních reprezentací (pojišťovny byly zestátněny Dekretem prezidenta republiky)
1946	Vytvoření pěti pojišťoven – národních podniků
1948	Monopol jedné pojišťovny
1948 – 1968	Působení jedné pojišťovny (monopol)
1969	Vznik České státní pojišťovny a Slovenské státní pojišťovny (v důsledku vzniku federace)
1991	Zrušení monopolu
1991 - 1999	Zakládání nových pojišťoven
2000 a dále	42 pojišťoven s licencí Ministerstva financí na českém pojistném trhu k 30.9.2000, stav se neustále mění.

Tabulka 1. Vývoj pojišťovnictví v českých zemích

2 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA A ZPŮSOBY PÁCHÁNÍ POJISTNÝCH PODVODŮ

Nejprve než se začneme zabývat problematikou pojistných podvodů, měli bychom si nejdříve objasnit, jaký je rozdíl mezi podvodem „obecným“ a pojistným podvodem.

Podvod je jedním z druhů trestných činů, který řadíme do kategorie majetkové kriminality a je považován za velmi nebezpečnou formu trestné činnosti zejména pro svoji kvalifikovanost a výskyt, jak v oblasti obecné kriminality, tak v oblasti hospodářské kriminality.

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 (pojistná událost) se nepříhodila, nevznikla uvedeným způsobem nebo nespadá pod pojištěné riziko a nebo z ní nevyplývá poškození, újma nebo ztráta. V případě, že událost skutečně nastala, tak se podvod může projevit tím, že škoda zahrnuje např. 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 pojištění se 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 zkrácení nebo nedostatek pečlivosti nelze kvalifikovat jako podvod, protože toto jednání nebo opomenutí nezahrnuje úmysl podvádět.

Základní rozdíl mezi těmito dvěma pojmy tedy spočívá v tom, že podmínkou dokonání trestného činu podvodu je obohacení pachatele nebo jiné osoby. Kdežto u pojistného podvodu není potřeba k dokonání trestného činu vznik škody, a to jak majetkové tak i případně nemajetkové povahy.

Pojistné (pojišťovací) podvody jsou novým fenoménem devadesátých let moderní společnosti. Příčin, které vedly k jejich značnému nárůstu, je celá řada, ovšem nejmarkantnější příčinou je přechod od bipolárního rozdělení světa k multi-polárnímu. Tato změna měla negativní dopad na celkově nepříznivý vývoj kriminality v tomto směru, že se objevily zcela nové formy páchání závažné trestné činnosti zejména vysoce organizovaného charakteru, na které policie a justiční orgány nebyly připraveny. Ne jinak

je tomu i v České republice, kde v nebývalé míře narostly do té doby zcela zanedbatelné a nevýrazné projevy podvodných jednání v pojišťovnictví. Pojistné podvody velmi rychle přesáhly „regionální“ charakter jsou řazeny do kategorie „nadmárodní kriminality“, tj. přesahují hranice našeho státu. U pojistných podvodů je zajišťována stále větší míra profesionality pachatelů a zasáhla téměř všechny oblasti pojišťovnictví. Vysoký podíl podvodů je zaznamenáván zejména u pojištění majetku, zejména pojištění motorových vozidel, ale i pojištění osob.

Vnější příčiny popsané situace jsou velmi dobře známy a spočívají především ve změně způsobu života obyvatel ke konzumnímu způsobu. Hledání snadných zisků, vytěžení maximálního prospěchu z každé vhodné situace na úkor státu, to jsou primární příčiny vzniku pojistných podvodů. Názor, že není nečestné napálit nebo „okrást“ jiný subjekt, jde ruku v ruce i s ekonomickými krizemi a s nárůstem nezaměstnanosti ve společnosti. Samotný pojistný vztah mezi pojišťovnou a pojištěným je založený na vzájemné důvěře mezi smluvními stranami. Tak se pojišťovací podvod stejně jako „podvod daňový“ stává určitým druhem „sportu“, který přináší značné zisky. Pachatelé se necítí být vinni při lživém vyplňování pojistných smluv, pojistných událostí, při nadhodnocování škodní události – „vždyť to tak dělají všichni“. To vše je umocňováno pseudojistotou, že takové chování nebude odhaleno, v nejhorším případě dojde k odmítnutí proplacení škody ze škodní události.

2.1 Pojištění jako občanskoprávní vztah

Pojištění z obecného hlediska představuje určitý způsob zabezpečení proti následkům vyvolaným nahodilou skutečností předpokládanou pojistným nebezpečím nebo pojistným rizikem. Jde o závazkový právní vztah upravený v části osmé, hlavě patnácté nazvané „Pojistné smlouvy“. Pojistná smlouva je dvoustranným závazkovým právním vztahem mezi pojistníkem, který si zajišťuje pojistné plnění, a pojistitelem (pojišťovnou). Obligatoční součástí pojistné smlouvy jsou všeobecné pojistné podmínky, na které se pojistná smlouva odvolává. Pro právní úkony týkající se pojištění je zákonem vyžadována písemná forma, pokud ve speciálních ustanoveních občanského zákoníku nebo přímo v pojistné smlouvě není uvedeno jinak. K uzavření pojistné smlouvy je třeba, aby návrh byl přijat ve lhůtě, kterou navrhovatel určil, a neurčil-li ji, do jednoho měsíce ode dne, kdy druhý účastník návrh obdržel. Smlouva je uzavřena okamžikem, kdy navrhovatel obdrží

sdělení o přijetí svého návrhu, nebo zaplacením pojistného v uvedených lhůtách. Pojistitel vydá pojistníkovi jako doklad o uzavření pojistné smlouvy „pojistku“. Právo na plnění má, pokud v pojistných podmínkách není stanoveno jinak, ten, na jehož majetek, život nebo zdraví a nebo na jehož odpovědnost za škody se pojištění vztahuje.

Pojistná událost musí být nahodilá, neočekávaná, a je blíže specifikována pojistnou smlouvou.

2.1.1 Základní pojmy

Pojistitel- je subjekt, k jehož předmětu podnikání patří provozovat pojišťovací činnost na základě povolení Ministerstva financí. Pojistitel v rámci pojistné smlouvy má:

- Právo na řádné a včasné zaplacení pojistného
- Povinnost v případě pojistné události poskytnout pojistné plnění

Pojistník – je ten, kdo uzavřel s pojistitelem pojistnou smlouvu. Pojistník má:

- Oprávnění disponovat ze smlouvou,
- Povinnost řádně a včas platit pojistné,

Pojištěný – je ten, na jehož majetek, zdraví, život nebo odpovědnost za škodu se pojištění vztahuje. Pojištěný má:

- Právo na plnění z pojistné události, pokud není dohodnuto jinak,
- Povinnost bez zbytečného odkladu písemně oznámit pojistnou nebo škodní událost.

Pojistka – je písemné potvrzení pojistitele o uzavření pojistné smlouvy.

Pojistné – je cena (úplata) za poskytování pojistné ochrany. Sazby pojistného jsou stanoveny pojistitelem na základě pojistně technických zásad.

Pojistné období – znamená časový interval dohodnutý v pojistné smlouvě pro placení pojistného. Placení pojistného můžeme sjednat opakovaně v dohodnutých pojistných obdobích a pak mluvíme o pojištění za:

- Běžné pojistné – toto pojistné lze platit stále po celou dobu pojištění.
- Pojištění se zkrácenou dobou placení – toto pojistné lze platit po dobu kratší, než je doba pojištění.
- Počátek pojištění – v tomto případě se pojistné zaplatí najednou za celou dobu, na kterou je pojištění sjednáno.

Počátek pojištění – okamžik, kterým vzniká povinnost pojistitele plnit a jeho právo na pojistné podle uzavřené pojistné smlouvy.

Konec pojištění – okamžik skončení platnosti pojistné smlouvy.

Pojistná doba – je doba, na kterou je sjednáno pojištění, která začíná počátkem pojištění a končí koncem pojištění. Konec pojištění může být sjednán pevně, nebo lze uzavřít pojištění na dobu neurčitou.

Vstupní věk – věk pojištěného stanovovaný jako rozdíl mezi kalendářním rokem počátku pojištění a kalendářním rokem narození pojištěného například $2009 - 1946 = 63$ let.

Oprávněná osoba – je buď právnická nebo fyzická osoba, které smrtí postiženého vznikne právo na pojistné plnění. Oprávněnou osobu lze během pojištění měnit pokud není určena stanovuje se podle občanského zákoníku.

Pojistná událost – nahodilá událost, se kterou je spojen vznik povinnosti pojistitele plnit.

Pojistné plnění – nárok pojištěného vůči pojišťovně, který vznikl v důsledku pojistné události.

Pojistná částka – peněžní suma sjednaná v pojistné smlouvě nebo stanovená pojistnými podmínkami jako pojistné plnění v případě, že nastane pojistná událost.

2.1.2 Formy pojištění

Podle občanského zákoníku jsou rozlišovány dvě základní:

- Pojištění smluvní – které vzniká na základě pojistné smlouvy uzavřené na základě dobrovolnosti, tedy na základě smluvní volnosti mezi subjekty pojištění,
- Pojištění zákonné – které vzniká a trvá automaticky na základě skutečnosti stanovené právním předpisem bez projevu vůle jeho účastníků.
- Pojištění povinné smluvní – vzniká na základě pojistné smlouvy, kterou je pojistitel ze zákona povinen uzavřít, např. pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla.

Od forem pojištění je potřebné rozlišovat **druhy pojištění** podle § 790 občanského zákoníku. K základním druhům pojištění patří:

- a) Pojištění majetku, který je pojišťován pro případ jeho poškození, zničení, ztráty, odcizení nebo jiných škod, které na něm vzniknou.

- b) Pojištění osob, pro případ tělesného poškození, smrti, apod.
- c) Pojištění odpovědnosti za škodu, a to za škodu vzniklou na životě, zdraví nebo na věci, nebo za jinou majetkovou škodu.

2.2 Základní formy páchaní trestného činu podvodu

Jsou uvedené ve skutkové podstatě v § 250 a trestního zákona však platí i u trestného činu pojistného podvodu podle § 250 a trestního zákona a patří k nim uvedení v omyl využití omylu.

U trestného činu pojistný podvod však nelze využít obecná kriminalistická kritéria způsobů páchaní trestného činu podvod, a to:

- Uvedení v omyl nebo využití omylu v osobě – tento způsob nelze u pojistného podvodu nalézt, neboť pachatel zde poškozeného neuvádí v omyl, nebo nevyužívá jeho omylu ve vztahu ke svému společenskému nebo pracovnímu postavení a ani ve vztahu ke své totožnosti. Pachatel zde téměř nikdy svoji totožnost nezatajuje, neboť předpokládané pojistné plnění musí přijmout konkrétní fyzická nebo právnická osoba a dále prou uzavření pojistné smlouvy není třeba ani určitého společenského nebo pracovního postavení.
- Uvedení v omyl nebo využití omylu ve vztahu k různým věcem – přestože uzavření pojistné smlouvy je obchodní transakcí, nelze ani tento způsob jednání u pojistného podvodu nalézt, neboť pachatel zde není tou osobou, která určitou věc nebo službu prodává.
- Uvedení v omyl nebo využití omylu ve faktu činnosti či události – tato jednání pachatelů spočívající ve vyvolání nebo využití mylných představ jednak o činnosti pachatele a i o vzniku určité události jsou typickými jednáními pachatelů pojistných podvodů. V případě, že pachatel vyvolává nebo využívá mylných představ o své činnosti, je pro pojistný podvod charakteristické jednání, které spočívá v tom, že při sjednání pojistné smlouvy uvádí nepravdivé údaje a v případě, že pachatel vyvolává nebo využívá mylných představ o vzniku určité události, je pro pojistný podvod charakteristické jednání, které spočívá v tom, že nepravdivé údaje uvádí pachatel při uplatnění nároku na pojistné plnění.
- Uvedení v omyl nebo využití omylu ve vztahu k příslibům – těmito jednáními pachatelů nelze naplnit skutkovou podstatu trestného činu pojistného podvodu.

- Uvedení v omyl nebo využití omylu kombinováním výše uvedených způsobů – široká škála jednání směřující ke spáchání jak trestného činu podvodu, tak i trestného činu pojistného podvodu je kombinací výše naznačených způsobů jednání.

2.3 Kritéria dělení pojistných podvodů

Prvním kritériem dělení pojistných podvodů je předmět útoku, podle kterého může jít o pojistnou událost vzniklou v rámci životního pojištění (pojištění osob) nebo neživotního pojištění (pojištění majetku a odpovědnosti za škodu), které lze ještě podle způsobu vzniku rozdělit na pojištění zákonné nebo smluvní.

2.3.1 Pojistné události ve vztahu k životnímu pojištění

Vnikající v rámci důchodového pojištění, úrazového pojištění, pojištění léčebných výloh, pojištění příjmů v době pracovní neschopnosti, pojištění vážných chorob.

2.3.2 Pojistné události ve vztahu k neživotnímu pojištění

Vznikají v rámci pojištění domácnosti včetně rekreačních domácností, pojištění staveb, cestovního pojištění, havarijního pojištění motorových vozidel, pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, pojištění odpovědnosti za škodu, pojištění odpovědnosti za škodu, pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou při výkonu povolání, pojištění podnikatelů a průmyslu, úvěrové pojištění.

2.4 Způsoby páchaní trestného činu pojistného podvodu u ostatních druhů pojištění

Základní formy páchaní trestného činu podvod můžeme z hlediska kriminalistické metodiky rozvést do několika způsobů páchaní pojistných podvodů a to uvedením v omyl nebo využitím omylu ve faktu činnosti či události u:

Důchodového pojištění

Nejde o tak častý způsob, ale přichází v úvahu jako možný způsob spáchání trestného činu pojistný podvod. Předmětem útoku se mohou stát pojistné vztahy a okolnosti týkající se například základního důchodu, dočasného důchodu, důchodu pro

pozůstalé, zproštění od placení pojistného v případě plné invalidity se zachováním všech nároků z pojištění a také podíl na zisku, který podstatně zvyšuje skutečný důchod oproti výši garantované ve smlouvě.

Úrazového pojištění

U tohoto druhu pojištění dochází k častým pojistným podvodům, protože jej lze sjednat nejenom jako samostatné pojištění, ale i jako pojištění k důchodovému nebo i jinému životnímu připojištění. Toto pojištění zahrnuje několik složek mezi, které patří pojištění pro případ smrti v důsledku úrazu, pojištění pro případ trvalých následků úrazu a pojištění pro částečnou náhradu sníženého příjmu v důsledku úrazu. Pachatelé zde využívají omylu ve faktu činnosti, pod kterým lze vidět zatajování svého zdravotního stavu, doby a místa kdy došlo k úrazu. K uzavření pojistné smlouvy dochází často až po úrazu a podobně.

Pojištění léčebných výloh

Tento způsob páchaní pojistných podvodů zahrnuje nejen pojištění nákladů na lékařské ošetření, ale i nákladů na převoz zpět do České republiky, náklady na nezbytný doprovod a podobně. Zde je trestná činnost je velmi obtížně prokazatelná, protože k případné předstírané pojistné události dochází mimo území České republiky. Toto pojištění je obvykle součástí širší nabídky cestovního pojištění pro cesty do zahraničí a zahrnuje i pojištění úrazu, odpovědnosti za škodu a pojištění zavazadel.

Pojištění příjmů v době pracovní neschopnosti

Zde dochází ke spáchání pojistného podvodu, kdy společně s tímto druhem pojištění je také v mnohých případech napadeno i pojištění úrazové. Podobným pojištěním je zde i sjednání výplaty určité denní částky při pobytu v nemocnici nebo nadstandardního pobytu v nemocnici a podobně. Pachatelé často využívají omylu ve faktu události v tom, že pracovní neschopnost vůbec nenastala, je pouze předstírána. Spolupachateli v těchto případech jsou většinou pracovníci zdravotnických zařízení.

Pojištění vážných chorob

Jde o poměrně nový druh pojištění, které je uzavíráno společně se životním pojištěním a proto zde nedochází moc často k pokusům o pojistný podvod. Podstatou pojištění je, že pokud je u pojištěného zjištěna choroba, na kterou se pojistil například

rakovina je mu vyplacena sjednána výše pojistného plnění. Pachatel při sjednávání pojistné smlouvy neuvede svůj skutečný zdravotní stav před uzavřením pojištění a na lékařskou prohlídku, která je povinná při sjednání pojištění pošle jinou, osobu která je zdravotně v pořádku a nebo spolupachateli mohou být i pracovníci zdravotnických zařízení, kteří vytvoří fiktivní dokumentaci.

Pojištění v domácnosti včetně rekreačních domácností

U tohoto druhu pojištění dochází velmi často k páchání pojistných podvodů, protože se toto pojištění vztahuje na všechny věci, které jsou součástí domácnosti. Často se jedná nejen o věci vlastní, ale i o věci zapůjčené nebo v jiném druhu užívání. Toto pojištění se vztahuje i na stavební součásti domácnosti a součástí tohoto produktu bývá i pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou členem domácnosti v běžném občanském životě. Pachatelé často uvádějí pojišťovně nepravdivé údaje při uplatnění nároku na pojistné plnění zejména tím, že došlo k odcizení věcí, které ve skutečnosti vůbec nevlastnili, nebo zinscenují samotné vloupání.

Dalším frekventovaným způsobem páchání trestného činu pojistného podvodu je že se pachatel snaží uplatnit nárok na pojistné plnění u více pojistitelů bez toho, že by upozornil pojistitele na to, že má uzavřeno více pojistných smluv k domácnosti. Samotné uzavření více pojistných smluv nenaplnuje skutkovou podstatu trestného činu pojistný podvod, ale je vyloučeno, aby úhrn vyplacených pojistných plnění za jednu věc překročil pojistnou hodnotu věci. Pokud by se tak stalo, šlo by o bezdůvodné obohacení. Tento způsob spáchání pojistného podvodu pachatelé využívají i u ostatních druhů pojištění.

Pojištění staveb

Tento způsob páchání je rovněž ojedinělý. Pojištění se vztahuje na budovu a její stavební součásti a příslušenství uvedené v pojistné smlouvě, případně se také může vztahovat i na stavební materiál. Součástí pojištění bývá pojištění odpovědnosti za škodu vyplývající z vlastnictví nebo držení pojištěné nemovitosti. Nejčastějším způsobem páchání této trestné činnosti je že pachatel úmyslně zapálí pojištěnou stavbu s cílem získat pojistné plnění, které mnohdy převyšuje skutečnou hodnotu pojištěné stavby.

Cestovního pojištění

Zde se velice složitě prokazuje způsob spáchání pojistného podvodu, protože k případné předstírané pojistné události stejně jako u pojištění léčebných výloh dochází mimo území České republiky.

Pojištění pro cesty do zahraničí většinou zahrnuje:

- Pojištění léčebných výloh
- Pojištění úrazu
- Pojištění odpovědnosti za škodu
- Pojištění zavazadel
- Pojištění storno poplatků

I když k předstíraným pojistným událostem dochází mimo území České republiky, k uplatnění nároku na pojistné plnění dochází na území České republiky.

Pojištění odpovědnosti za škodu

Nejde o tak frekventovaný způsob páchaní trestného činu pojistný podvod. Pojištěný má právo, aby za něho pojišťovna uhradila škodu, za kterou podle zákona odpovídá jinému. V pojistné smlouvě je poté taxativně vymezena činnost nebo vztah, z nichž se vzniklá odpovědnost pojišťuje. Pachatel většinou vyvolává mylné představy o vzniku určité pojistné události (respektive o sobě), která způsobila událost, jež je vydávána za pojistnou. Tyto mylné představy spočívají zejména v tom že, si například pojištěný způsobí škodu na věci sám, což by však nebylo s pojištěním kryto a tak požádá svého známého, který je také pojištěn na odpovědnost za způsobenou škodu, aby v hlášení o pojistné události uvedl, že poškození způsobil. Obdobně ten kdo způsobí škodu, není pojištěn na odpovědnost za škodu a poté požádá druhou osobu, která pojištěná je, aby v hlášení pojistné události uvedla, že poškození způsobila. V některých případech také pachatelé upravují věc, u které došlo k poškození z důvodu jejího opotřebení a upraví tak, aby vypadala jako poškozená činností, na kterou se vztahuje pojištění. Tyto způsoby páchaní pojistných podvodů předpokládají spolupachatelství osoby, která je vlastníkem věci a osoby, která je pojištěna na odpovědnost.

Pojištění odpovědnosti za škodu při výkonu povolání

U tohoto druhu pojištění nedochází moc často k spáchání pojistného podvodu. Při výkonu některých povolání jako například notáři, architekti, advokáti, daňoví poradci a podobně nebo při výkonu některých činností, jako je například letecký provoz, využívání jaderné energie a podobně, vzniká nebezpečí způsobení škody. V zájmu ochrany poškození uložil stát v zákonech, které upravují tuto činnost, povinnost upravit pojištění za škodu. Ke spáchání tohoto druhu trestného činu pojistný podvod může dojít za předpokladu, že osoba, která je fiktivně poškozena společně s osobou, která je pojištěna na odpovědnost, nahlásí pojišťovně událost, ke které nedošlo.

Pojištění podnikatelů a průmyslu

Jde o frekventovaný způsob páchaní trestného činu pojistný podvod. Tímto pojištěním jsou pojišťována zejména podnikatelská rizika proti živelní události, strojní zařízení a technická rizika, jsou pojišťována na přerušení provozu a dále se zde kombinují různé druhy pojištění odpovědnosti s pojištěním majetku a i jiná specifická pojištění, jako je například pojištění přepravy, finančních a kapitálových rizik, úvěrů a podobně. Pachatelé pojistných podvodů zatajují skutečnou hodnotu věci při uzavírání pojistné smlouvy v souvislosti s pojištěním:

- bezcenného, neprodejného zboží na částku několikanásobně vyšší, než je skutečná hodnota věci,
- neexistujícího zboží, které deklarováno pouze padělanými doklady o jeho existenci,
- opotřebovaného bezcenného strojního zařízení, které je pouze „kosmeticky“ upraveno tak, aby budilo dojem funkčního, hodnotného stroje.

Následně se pachatelé (neúspěšní podnikatelé) snaží zbavit neprodejného zboží tím, že úmyslně založí požár skladu se zbožím, výrobní haly se strojním zařízením, nebo zinscenují krádež vloupáním do skladu věci. Neúspěšní podnikatelé se také často snaží zbavit prodejného zboží tím, že je vyvezou do zahraničí, kde je následně prodají a pak nahlásí odcizení nepřepřevované zásilky. Četnost těchto trestných činů se poslední dobou zvýšila i v souvislosti se vznikem ekonomické krize.

Úvěrových pojištění

I když nejde u tohoto druhu pojištění o tak frekventovaný způsob páchaní trestného činu pojistný podvod následky tohoto podvodu spočívající v majetkové škodě mohou být značné.

Toto pojištění je totiž speciálním pojistným produktem, jehož obsahem je krytí ztrát v případě nesplacení poskytnutého úvěru. Pojistné smlouvy jsou zde uzavírány ve dvou oblastech a to v:

- pojišťování krátkodobých komerčních rizik, které spočívají v platební neschopnosti nebo neochotě k platbě u odběratele jak zahraničního tak i tuzemského,
- pojišťování teritoriálních dlouhodobých komerčních rizik, spojených s politickými riziky země, kam je zboží vyváženo.

Pachatelé jsou často na tyto druhy pojistných podvodů perfektně profesionálně připraveni a je tedy velmi obtížné při sjednávání pojistné smlouvy prokázat úmysl spáchat trestný čin, což souvisí i s obtížným získáváním informací o klientech. Po spáchání trestného činu se pachatelé, jejichž totožnost je obvykle známa, často ukrývají mimo území České republiky, a to na druhé straně rovněž komplikuje vyšetřování.

2.4.1 Rozdělení pojistných podvodů podle osoby pachatele

Vedle rozdělení podle předmětu úkolu lze pojistný podvod rozdělit i podle osoby pachatele na vnější pojistný podvod a vnitřní pojistný podvod.

Vnější pojistný podvod

U tohoto druhu podvodu je pachatelem pojištěný nebo pojistník, tj. osoba, jejíž majetek je pojištěn, nebo osoba, která uzavřela s pojistitelem (pojišťovnou) pojistnou smlouvu. Tito pachatelé nemají obvykle žádné spolupachatele mezi zaměstnanci pojišťovny. Pachatelé zde uvádějí v omyl pojišťovnu nebo využívají omylu ve faktu činnosti či události při sjednávání pojistné smlouvy, nebo při uplatňování nároku na pojistné plnění vyplývající z této smlouvy, tedy dopouští se podvodného jednání.

Vnitřní pojistný podvod

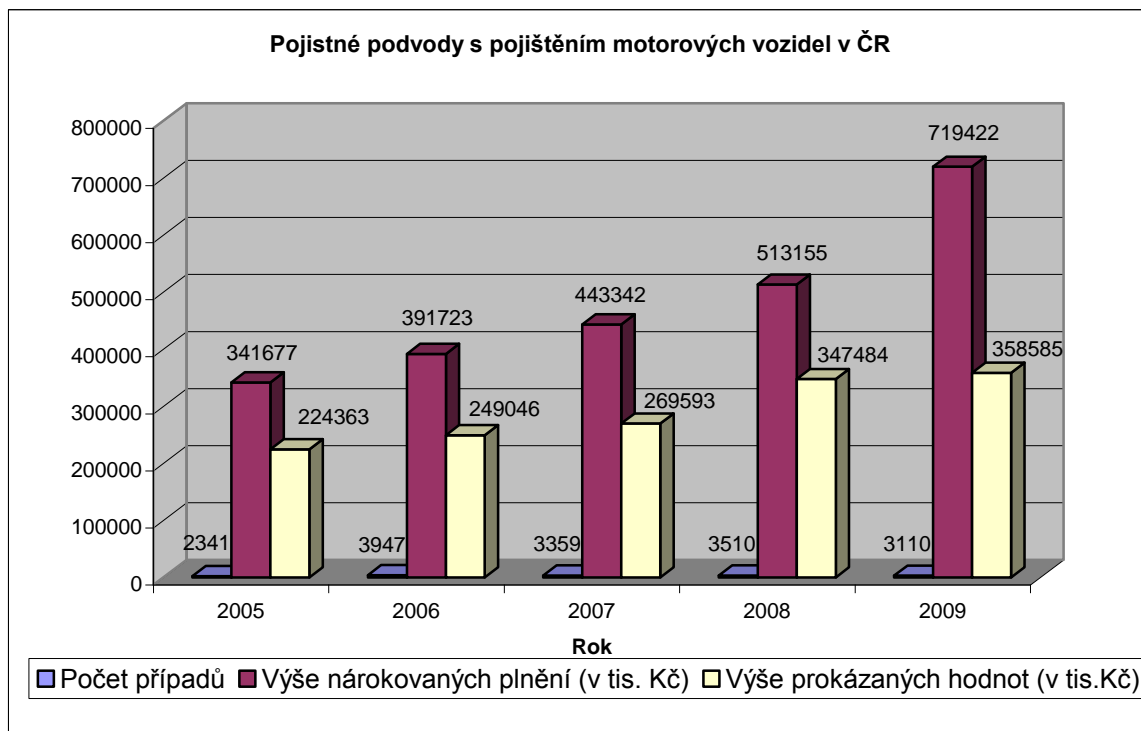
U tohoto druhu podvodu je pachatelem zaměstnanec pojišťovny, který má však obvykle za spolupachatele pojištěného nebo pojistníka. Pachatelé při uvádění v omyl nebo

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 pojistné smlouvy daleko lépe využívají různých nedokonalostí daného pojistného produktu. Nedopouštějí se tedy podvodného jednání v pravém slova smyslu, ale jejich jednání se přibližuje jednání podobnému zpronevěře. Právní kvalifikace takového jednání je odvislá od způsobu spáchání a jednání pachatele.

3 POJISTNÉ PODVODY MOTOROVÝCH VOZIDEL

Ekonomická situace způsobila v loňském roce řadě subjektů jak v soukromé, tak i v podnikatelské sféře značnou ztrátu příjmů, kterou se pak některé z nich rozhodly kompenzovat na úkor pojišťoven. Počet pokusů o pojistný podvod poslední dobou neustále roste a začíná narůstat do mezinárodních dimenzí, zejména s přihlédnutím k možnostem volného pohybu osob a zboží, bezbariérového pojišťování rizik v rámci EU a stále vyšší profesionalizaci organizovaného zločinu. Podle světových odhadů je ve vybraných segmentech pojištění, zejména v případě automobilů, až 30 % pojistných událostí spojeno s pojistným podvodem. Poslední kvalifikované odhady pak hovoří o celkovém v průměru 10% podílu neodhalených pojistných podvodů na vyplaceném pojistném plnění v evropském měřítku.

Nárůst počtu šetřených případů i hodnoty prokázaných pojistných podvodů svědčí o tom, že pojišťovny začínají být v odhalování pojistných podvodů u pojištění motorových vozidel stále úspěšnější. A ročně v české republice odhalí několik tisíc pojistných podvodů tak například v loňském roce (2009) pojišťovny šetřily přibližně 3 100 podezřelých škodných událostí, což je sice o 400 událostí méně než v předchozím roce, ale prokázaly pojistné podvody v celkové hodnotě bezmála 360 milionů Kč což je nárůst oproti roku 2008 o téměř 13 milionů Kč.



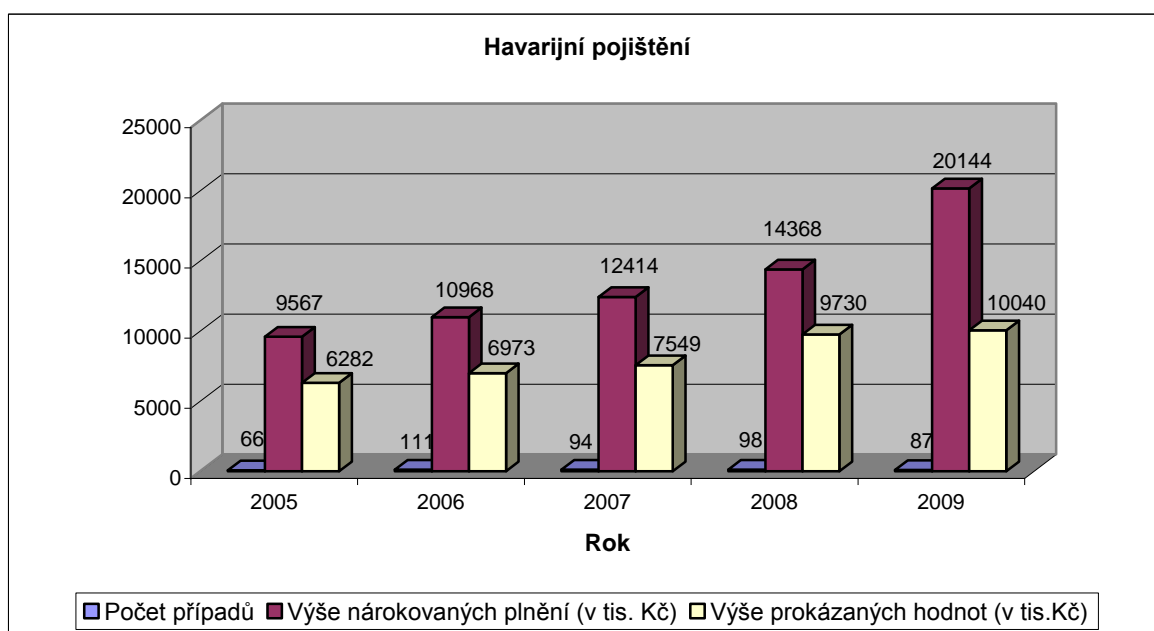
Graf 1. Pojistné podvody s pojištěním motorových vozidel¹

Za poklesem počtu šetřených případů, doprovázeným nárůstem prokázané hodnoty, stojí posun zákonné hranice výše škody, při které vzniká povinnost oznámit policii dopravní nehodu, z 50 na 100 tisíc korun. Díky této změně došlo k otevření většího prostoru pro páčání pojistných podvodů ve výši škody pohybující se na hranici 100 tisíc Kč. Díky absenci dopravní policie na místě dopravní nehody se páčání pojistného podvodu u těchto škod složitěji prokazuje, nicméně i to je možné za pomoci nových sofistikovaných systémů pro znalecké zkoumání dopravních nehod. Pojišťovny se také více zaměřily na odhalování podvodů, souvisejících se škodami na zdraví, které jsou uplatňovány z povinného ručení. Tyto škody často dosahují vysokých částek při pojistném plnění. Boj proti pojistným podvodům je však zásadní pro celou společnost, protože neodhalené pojistné podvody vedou ke zhoršení celkového škodného průběhu pojištění s přímým dopadem na výši pojistného všech poctivých klientů. Obecně souvisí pojistné podvody s motorovými vozidly nejčastěji s havarijním pojištěním a povinným ručením.

¹ Zdroj: Česká asociace pojišťoven [online]. 2008 [cit. 2010-02-21]. Tiskové zprávy. Dostupné z WWW:<[http://www.cap.cz/ItemF.aspx?od=10&list=DOKUMENTY_01&view=pro web tiskové zprávy](http://www.cap.cz/ItemF.aspx?od=10&list=DOKUMENTY_01&view=pro%20web%20tiskove%20zpravys)>.

3.1 Havarijní pojištění motorových vozidel

Jde o jeden z nejčastějších způsobů páchaní trestného činu pojistný podvod. Toto pojištění se uzavírá především pro krytí škod na vlastním vozidle při dopravní nehodě a každoročně dochází k nárůstu pojistných plnění a s tím i pokusů o pojistný podvod. Tak například u pojišťovny Allianz došlo k nárůstu pokusů o pojistný podvod mezi lety 2005 – 2009 o 21 případů jak to můžete vidět v následujícím grafu.



Graf 2. Pojistné podvody s havarijním pojištěním²

Pokud dojde ke vzniku škody zaviněním druhou osobou, potom je tato škoda hrazena z povinného ručení viníka. Havarijní pojištění se tedy především uplatňuje při dopravní nehodě, která je způsobena řidičem vozidla, který má sjednáno toto pojištění. Toto pojištění je tedy určeno vlastníkům motorových vozidel a je vhodné především pro často havarující řidiče, nebo pro dražší značky vozidel, kde opravy mohou dosáhnout závratných částek.

Předmětem tohoto pojištění mohou být vozidla všech kategorií ať již osobní nebo nákladní automobily, autobusy, čtyřkolky, návěsy a tak dál. Tento druh pojištění je

² Zdroj: Výroční zprávy Allianz pojišťovny a. s. od roku 2005 - 2009

výhradně smluvní a záleží tedy na každém vlastníkovvi vozidla jestli si toto pojištění uzavře. U pojišťovny Allianz.

Havarijní pojištění se vztahuje

Především na případy poškození, zničení nebo ztráty motorového vozidla, jeho částí nebo standardní a doplňkové výbavy uložené ve vozidle nebo na něm připevněné způsobené:

- střetem
- zaviněným jednáním cizí osoby (vandalismus)
- živelnými událostmi (přímým působením blesku, zřícením skal, pádem kamení, sesuvem půdy nebo zemin, lavinami, krupobitím, povodněmi nebo záplavami, požárem a výbuchem).

Dále se toto pojištění vztahuje na případy odcizení, pokud k odcizení došlo krádeží, loupeží, krádeží vloupáním a nebo neoprávněným užíváním vozidla. Vždy záleží na konkrétních podmínkách jednotlivých pojišťoven, u kterých je toto pojištění uzavřeno.

V pojistných smlouvách havarijního pojištění se sjednává spoluúčast pojištěného na škodě obvykle ve výši 5 – 20 %. Při pojistné události vyplácí pojišťovna pojistné plnění (po odpočtu spoluúčasti, příp. zbytků) až do výše obecné ceny vozidla, kterou mělo vozidlo bezprostředně před pojistnou událostí. K tomuto základnímu pojištění lze ve smlouvě sjednat i doplňkové pojištění.

Doplňková pojištění

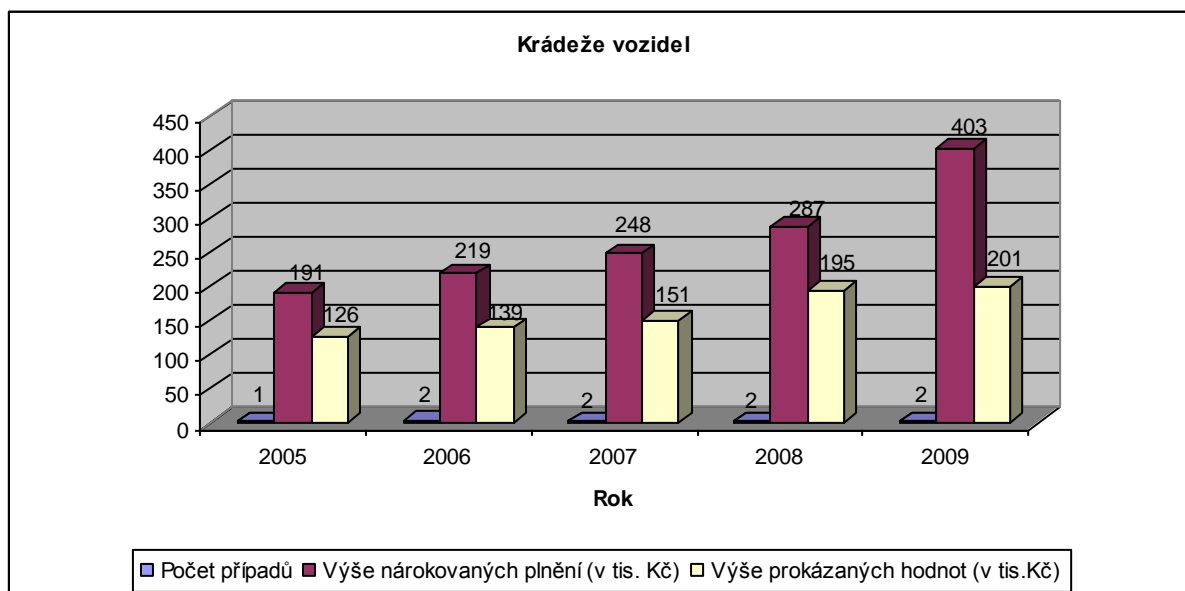
Většina pojišťoven nabízí různé druhy doplňkového pojištění. Některá jsou nabízena jako odměna za uzavření pojistné smlouvy a jiná za mírný příplatek. Jako příklad lze uvést:

- pojištění zavazadel a věcí osobní přepravy,
- úrazové pojištění přepravovaných osob ve vozidle
- pojištění služeb asistence (pomoc pojištěnému především při autonehodách)
- pojištění nadstandardní výbavy
- rozšíření pojištění mimo území české republiky

Páchání těchto trestných činů můžeme rozdělit do dvou skupin.

3.1.1 První skupina

Do této skupiny řadíme pojistné podvody, kdy dochází k údajným krádežím vozidel což mezi léty 2005 – 2009 vedlo u této specifické skupiny k nárůstu případů u pojišťovny Allianz k jak to můžete vidět v následujícím grafu.



Graf 3. Pojistné podvody spojené s krádežemi motorových vozidel³

Pachatelé zde uvádějí v omyl pojistitele jednak při sjednávání pojistných smluv zejména tím, že se snaží:

- nahodnotit vozidlo dodatkovou výbavou, kterou vozidlo není vybaveno, nebo je vybaveno jen pro sjednání pojistné smlouvy a poté je tato výbava opět vymontována,
- pojistit vozidlo, které bylo odcizeno v zahraničí a dovezeno do České republiky, kde pro něj byly vytvořeny nové identifikační znaky (VIN, číslo motoru a podobně), nové doklady
- přihlásit motorové vozidlo k provozu v České republice a poté pojistit vozidlo, které je zapůjčeno spolupachatelem (i když je formálně deklarován jeho prodej) ze zahraničí, vozidlo se po uzavření pojistné smlouvy vrací zpět do zahraničí a v České republice je nahlášeno jeho údajné odcizení a poté i pojistná událost,

³ Zdroj: Výroční zprávy Allianz pojišťovny a. s. od roku 2005 - 2009

- při uzavírání pojistné smlouvy se změnou identifikačních znaků a dokladů zatajit skutečné „stáří“ vozidla a poté při údajné krádeži získat vyšší pojistné plnění,
- ve spolupráci s pracovníky pojišťoven uzavírat pojistné smlouvy na vozidla prodaná mimo území České republiky a v podstatě pojišťovat pouze „doklady od vozidla“,
- ve spolupráci s pracovníky pojišťoven nebo obchodními zástupci, uzavírat pojistné smlouvy na vozidla, která byla již skutečně odcizena, a proto antedatují dobu uzavření pojistné smlouvy a snaží se vzbudit dojem, že vozidlo bylo v době odcizení pojištěno.

Dále uvádějí pojistitele v omyl při hlášení pojistných událostí tím, že hlásí pojistnou událost odcizení vozidla, když předtím vozidlo vyvezli mimo území České republiky, kde ho ve skutečnosti prodali (zejména vozidla prodaná na leasing). Často také hlásí pojistnou událost odcizení vozidla i když předtím vozidlo prodali na náhradní díly na území České republiky (jedná se o starší pojištěná vozidla, která jsou obtížně prodejná a je výhodnější je prodat na náhradní díly).

U této skupiny pojistných podvodů jsou praxí zaznamenávány dva klasické způsoby páchaní pojistných podvodů. První spočívá v tom, že u odcizeného vozidla jsou změněny základní identifikační znaky (takzvané VIN Vehicle Identification Number a výrobní čísla jednotlivých agregátů) jinými, které byly z pravidla vyříznuty z vozidla, které není bezprostředně nijak spojeno s trestným činem. Tato identifikační čísla a znaky jsou z pravidla vzata z vrakovaných automobilů shodného typu.

Identifikační číslo vozidla VIN (Vehicle identification number)

VIN kód je jediným identifikátorem vozidla a je to v podstatě rodné číslo každého vozidla. Pomocí tohoto jedinečného kódu pátrají příslušné orgány po vozidle (Interpol, Policie ČR). Tento kód je mezinárodně jednoznačný identifikátor motorových vozidel. Z pravidla bývá vyražený na štítku, který je trvale připevněn ke karoserii vozu a nebo je vyražený přímo do karosérie samotné - většinou se umísťuje na obtížně dostupné a záměnné části nosného skeletu vozidla. 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. Číslo je tvořeno 17 písmeny a číslicemi, jeho formát je od roku 1983 určen normou ISO 3779:1983. V Severní Americe je přidělování čísel oproti normě ještě upřesněno, takže tam VIN nese dodatečné informace.

Jednotlivé znaky VIN kódu neobsahují mezery, pomlčky a ani lomítka. VIN začíná třípísmenným kódem automobilky, která vozidlo vyrobila. Dále následují znaky, které charakterizují výrobek jako je modelová řada, typ, druh motoru, objem motoru, provedení karoserie a používané palivo. Na konci kódu se uvádí modelový rok a výrobní číslo.

Standard	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
ISO 3779	Kód výrobce		Popisný kód vozidla						Jedinečné číslo								
Severní Amerika	Kód výrobce		Popisný vozidla	kód	Kontrolní číslice	Modelový rok		Továrna	Jedinečné číslo								

Tabulka 2. Význam jednotlivých znaků⁴

V kódu se používají číslice a znaky anglické abecedy kromě písmen I, O a Q, u kterých by hrozila záměna s číslicemi 0 a 1.

Kód výrobce

První tři znaky popisují výrobce vozidla a označují se jako WMI (World Manufacturer Identifier) nebo li světový kód výrobce. Tyto kódy jsou jednoznačně přiděleny všem světovým výrobcům automobilů. U malosériových výrobců, kteří vyrábějí do 500 aut ročně se jako třetí znak používá 9 a další tři znaky kódu výrobce jsou umístěny na pozicích 13, 14 a 15. Velkým výrobcům je naopak přiděleno několik kódů, někteří z nich třetím znakem rozlišují například druh vozu (autobus, nákladní automobil), část firmy a podobně. Tato část je jedinou striktně povinnou částí kódu.

⁴ Zdroj: Renault club [online]. 1997 [cit. 2010-02-28]. Dostupné z WWW: <http://www.renaultclub.cz/vyznam_kodu_vin_vehicle_identification_number.html>.

První znak určuje region, ve kterém výrobce působí, druhý znak pak upřesňuje stát:

WMI	Region	Některé státy
A–H	Afrika	AA–AH = Jihoafrická republika
J–R	Asie	J = Japonsko KL–KR = Jižní Korea L = Čína
S–Z	Evropa	SA–SM = Spojené království SN–ST, W = Německo SU–SZ = Polsko TA–TH = Švýcarsko TJ–TP = Česko TR–TV = Maďarsko VA–VE = Rakousko VF–VR = Francie VS–VW = Španělsko VX–V2 = Jugoslávie XS–XW = Sovětský svaz X3–X0 = Rusko YA–YE = Belgie YF–YK = Finsko YS–YW = Švédsko ZA–ZR = Itálie
1–5	Severní Amerika	1, 4, 5 = USA 2 = Kanada 3 = Mexiko
6–7	Austrálie a Oceánie	6A–6W = Austrálie 7A–7E = Nový Zéland
8–0	Jižní Amerika	9A–9E, 93–99 = Brazílie

Tabulka 3. Kódy výrobců jednotlivých států⁵

⁵ Zdroj: Renault club [online]. 1997 [cit. 2010-02-28]. Dostupné z WWW: <http://www.renaultclub.cz/vyznam_kodu_vin_vehicle_identification_number.html>.

Z českých výrobců používá Škoda Auto kód TMB, Iveco Czech Republic (dříve Karosa) kód TMK, Tatra kód TMT.

Popisný kód vozidla

Tento kód VDS (Vehicle Descriptor Section) označuje model příslušného vozu. Znaky VDS se označují na pozicích 4 – 9. Každý výrobce si toto označení může navrhnout podle vlastní volby.

Kontrolní číslice

Číslice 9 je v Severní Americe vyhrazena jako kontrolní číslice. Tato číslice zajišťuje, že chyba v přehlédnutí je odhalena jako neplatné VIN. Podle následující tabulky se určí hodnota každého znaku pro výpočet kontrolní číslice (číslíce používají svou vlastní hodnotu).

A: 1	J: 1	
B: 2	K: 2	S: 2
C: 3	L: 3	T: 3
D: 4	M: 4	U: 4
E: 5	N: 5	V: 5
F: 6		W: 6
G: 7	P: 7	X: 7
H: 8		Y: 8
	R: 9	Z: 9

Tabulka 4. Tabulka pro výpočet kontrolní číslice⁶

Pak se hodnota každého znaku vynásobí váhou odpovídající pozici znaku ve VIN (samozřejmě s výjimkou samotné kontrolní číslice).

⁶ Zdroj: Renault club [online]. 1997 [cit. 2010-02-28]. Dostupné z WWW: <http://www.renaultclub.cz/vyznam_kodu_vin_vehicle_identification_number.html>.

1. × 8	5. × 4	10. × 9	14. × 5
2. × 7	6. × 3	11. × 8	15. × 4
3. × 6	7. × 2	12. × 7	16. × 3
4. × 5	8. × 10	13. × 6	17. × 2

Tabulka 5. Vynásobení vahou znaku ve VIN⁷

Všechny součiny pro jednotlivé znaky se sečtou a výsledek se vydělí jedenácti. Zbytek po dělení tvoří kontrolní číslici, v případě, že vyjde roven 10, použije se písmeno X.

Příklad:

VIN:	T	M	B	G	D	M	9	A	_	K	P	0	4	2	7	8	8
Hodnota:	3	4	2	7	4	4	9	1	x	2	7	0	4	2	7	8	8
Váha:	8	7	6	5	4	3	2	10	x	9	8	7	6	5	4	3	2
Součiny:	24	28	12	35	16	12	18	10	x	18	56	0	24	10	28	24	16

Tabulka 6. Příklad výpočtu VIN⁸

Součet všech jednotlivých součinů je 331, zbytek po dělení čísla 331 jedenácti je 1, takže kompletní VIN je TMBGDM9A1KP042788.

Jedinečné číslo

Znaky na pozicích 10–17 se označují jako VIS (*Vehicle Identifier Section*) a tvoří pořadové výrobní číslo, které jednoznačně identifikuje konkrétní vozidlo. Mechanismus přidělování těchto čísel je ponechán na libovůli výrobce (např. prosté sekvenční číslování), některé znaky však často mají konkrétní význam. Znak na 10. pozici velmi často (v Severní Americe vždy) určuje modelový rok vozu (resp. rok výroby). Znak A znamená rok 1980, B rok 1981 atd. až po Y pro rok 2000; poté jsou pro roky 2001–2009 vyhrazeny číslice 1–9,

⁷ Zdroj: Renault club [online]. 1997 [cit. 2010-02-28]. Dostupné z WWW: <http://www.renaultclub.cz/vyznam_kodu_vin_vehicle_identification_number.html>.

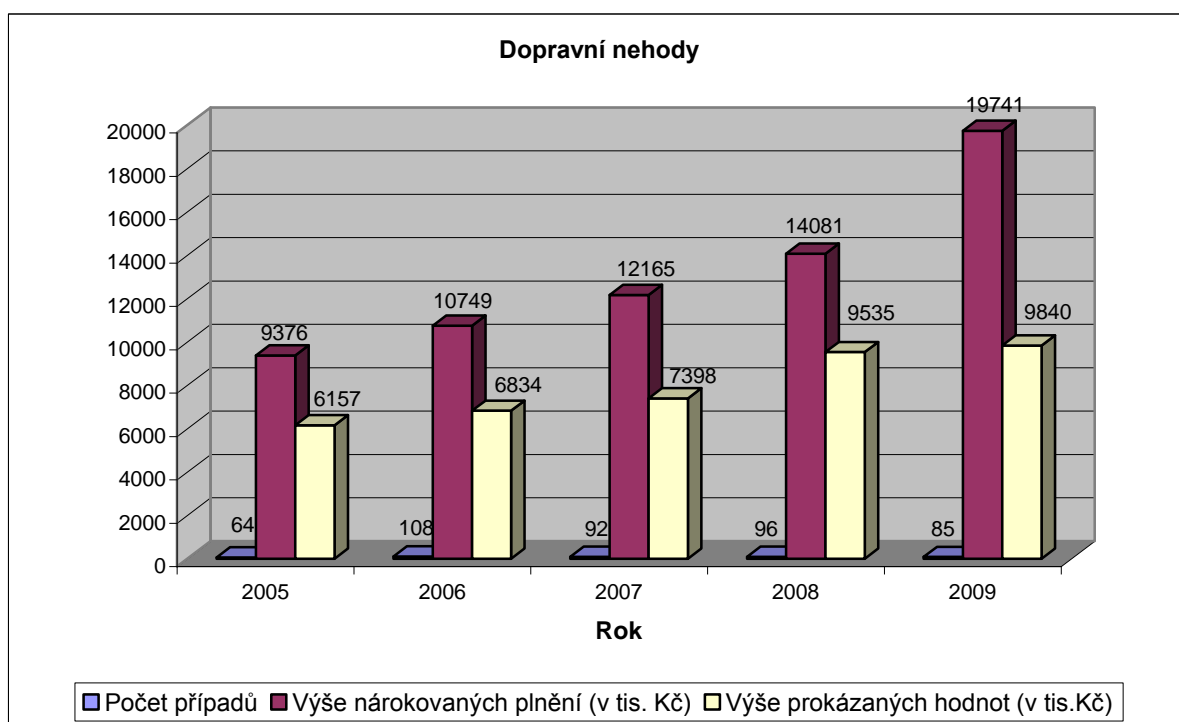
⁸ Zdroj: Renault club [online]. 1997 [cit. 2010-02-28]. Dostupné z WWW: <http://www.renaultclub.cz/vyznam_kodu_vin_vehicle_identification_number.html>.

rok 2010 bude používat opět znak A, 2011 znak B a tak dál. Znak na 11. pozici obvykle určuje konkrétní výrobní závod v rámci výrobce. Např. u vozů Škoda znak 0 označuje závod A02 v Mladé Boleslavi, znak 2 označuje závod A4 tamtéž, znak 5 označuje továrnu v Kvasinách, znak 7 výrobní závod Vrchlabí, znak X označuje továrnu v polské Poznani. Zbytek je zpravidla přidělován sekvenčně, v Severní Americe je povinně ryze číselný.

Druhý způsob spáchání je charakteristický tím, že se řidič se svým řádně pojištěným vozidlem, nebo vozidlem vypůjčeným v autopůjčovně (včetně leasingu), legálně vycestuje do zahraničí a zde vozidlo prodá. Nový majitel vozidlo zaregistruje, původní majitel po návratu do vlasti nahlásí policii odcizení vozidla v České republice. Prověřování vozidla v zemi nového uživatele při registraci vozidla nemohou být zjištěny nesrovnalosti, protože v době registrace vozidla není jeho odcizení ještě nahlášeno, a proto nebylo po vozidle ještě vyhlášeno pátrání. Policie země původního uživatele vozidlo na svém území rovněž nezjistí, protože v době, kdy je po vozidle vyhlášeno pátrání, se vozidlo již v zemi původního uživatele již nenachází. Vozidlo není tedy nalezeno a vlastník vozidla úspěšně uplatní u pojišťovny nárok na plnění ze škodní události.

3.1.2 Druhá skupina

Do této skupiny řadíme pojistné podvody, kdy dochází k údajným poškozením vozidel při dopravních nehodách nebo živelných událostech což mezi léty 2005 – 2009 vedlo u této skupiny podvodů k nárůstu případů jak to můžete vidět z následujícího grafu od pojišťovny Allianz.



Graf 4. Pokusy o pojistný podvod s havarovanými vozidly⁹

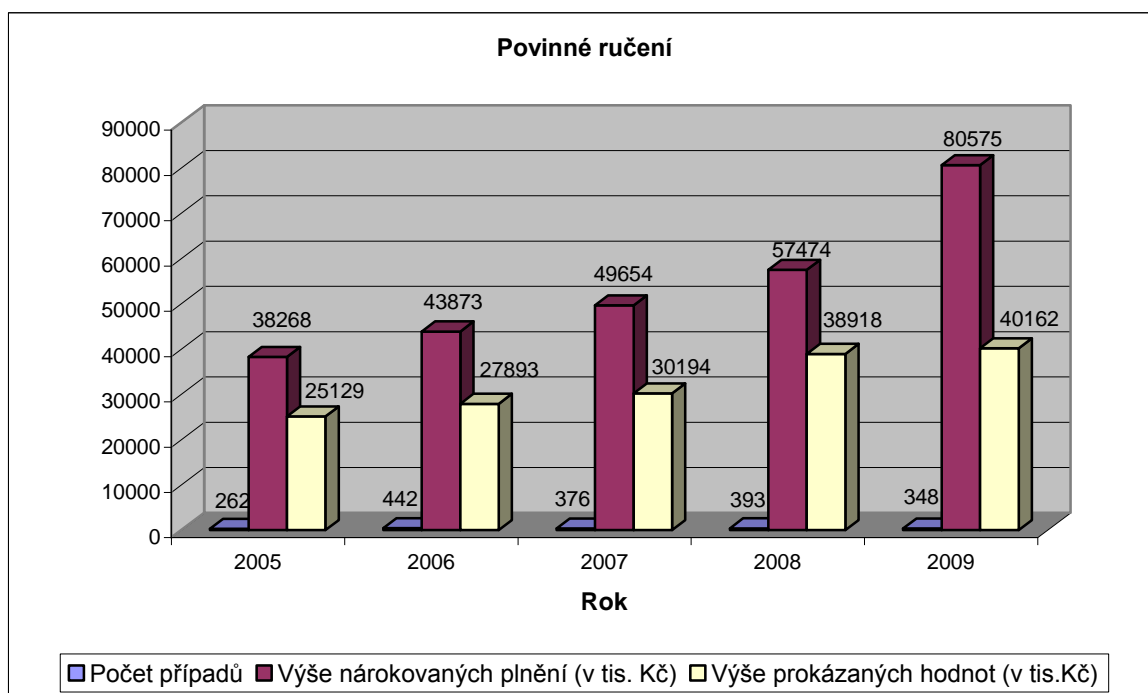
Pachatelé zde uvádějí v omyl pojistitele jednak při sjednávání pojistných smluv zejména tím, že se snaží ve spolupráci s pracovníky pojišťoven nebo obchodními zástupci uzavírat pojistné smlouvy na vozidla, která již předtím byla poškozena při dopravní nehodě, a proto antidatují dobu uzavření pojistné smlouvy a snaží se vzbudit dojem, že vozidlo bylo v době nehody pojištěno. Dále pachatelé uvádějí pojistitele v omyl při hlášení pojistných událostí tím že, ve spolupráci s příslušníky dopravní policie vytvářejí fingované protokoly o dopravní nehodě a poté pracovníkům pojišťoven k prohlídce přistavují jiné havarované vozidlo. Pachatelé často také uvádějí pojistitele v omyl u nižších škod, kde není vyžadována prohlídka havarovaného vozidla pracovníkem pojišťovny, nahlásí

⁹ Zdroj: Výroční zprávy Allianz pojišťovny a. s. od roku 2005 - 2009

údajnou nehodu, doloží potvrzení o dopravní nehodě od policie a pojistnou událost si nechají likvidovat. Pachatelé pojistných podvodů spolupracují s pracovníky autoopraven úmyslně nadhodnocují cenu opravy a uvádějí výměnu náhradních dílů, které jsou pouze opraveny nebo nebyly vůbec poškozeny.

3.2 Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla

U tohoto druhu pojištění jde rovněž o častý způsob páchaní trestného činu pojistný podvod. Jak můžete vidět v následujícím grafu od pojišťovny Allianz tak i zde dochází každoročně k nárůstu pokusů o pojistný podvod.



Graf 5. Pokusy o pojistný podvod s povinným ručením¹⁰

V České republice musí mít pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla uzavřeno všichni majitelé vozidel. Povinné ručení chrání pojištěného před možnými nároky jím poškozeného v případě škody způsobené provozem vozidla, které mohou dosáhnou závratných částek pohybujících se i v milionech korun. Z titulu tohoto

¹⁰ Zdroj: Výroční zprávy Allianz pojišťovny a. s. od roku 2005 - 2009

pojištění je hrazena škoda způsobená provozem motorového vozidla druhému účastníku dopravní nehody usmrcením, újmou na zdraví, poškozením, zničením, ztrátou nebo odcizením věci v souvislosti se škodou způsobenou provozem vozidla. Toto pojištění se však nevztahuje na škodu vzniklou na vozidle postiženého, kterou způsobí vlastním zaviněním. Bez tohoto pojištění nesmí žádný řidič vyjet se svým vozidlem na silnici navíc tato povinnost vyplývá ze zákona číslo 168/1999 Sb. V případě, že tuto zákonnou povinnost nesplní, hrozí mu pokuta od 5 000 Kč až do výše 40 000 Kč. Ten, kdo povinné ručení neuzavře a způsobí vozidlem někomu jinému škodu na zdraví nebo na majetku, musí uhradit veškerou škodu z vlastních prostředků. Česká kancelář pojistitelů tyto prostředky velmi účinně vymáhá ze zákona od majitelů motorových vozidel, kteří toto pojištění nemají sjednáno. Toto pojištění nemělo reálně sjednáno podle kvalifikovaného odhadu ČKP k 30. 6. 2008 přibližně 300 000 vozidel z celkového počtu 6 995 337 registrovaných motorových vozidel v České republice. Samozřejmě i zde existují výjimky. Povinné ručení není nutné u těch automobilů, které mají zelenou kartu, která jim byla vydána v cizím státě. Platnost povinného ručení je i v členských státech Evropské unie Evropské unie a v dalších státech, které jsou na seznamu států v prováděcí vyhlášce Ministerstva financí. Mimo území České republiky, ostatních členských států Evropské unie a dalších států tvořících Evropský hospodářský prostor, se pojištění odpovědnosti vztahuje na škody způsobené provozem tuzemských vozidel na území států Albánie, Andorry, Bosny a Hercegoviny, Bulharska, Bývalé svazové republiky Makedonie, Chorvatska, Monaka, Rumunska, San Marina, Srbska a Černé Hory, Švýcarska, Turecka, Ukrajiny a Vatikánu. Navíc pojišťovny mohou územní platnost povinného ručení rozšířit i nad tento rámec pro země, s jejichž národní kanceláři uzavřela Česká kancelář pojistitelů nezbytnou dohodu.

I v zahraničí se existence povinného ručení prokazuje tzv. zelenou kartou. Pokud řidič u sebe zelenou kartu nemá, vystavuje se rizikům různých sankcí v navštívené zemi. Například ve Velké Británii mohou úřady nepojištěné vozidlo zabavit a poté je buď prodat, nebo nechat sešrotovat. Při cestě do země, kde zelená karta a sní české povinné ručení neplatí si musí sjednat řidič takzvané hraniční pojištění. To se uzavírá na dobu pobytu automobilu na tomto území. Podle novely zákona o pojištění odpovědnosti k prokázání povinného ručení stačí i v ČR pouze zelená karta.

V případě vzniku škody je pojišťovna povinna krýt škody podle zákona č. 168/1999 Sb., který stanovuje minimální pojistné limity. Tyto minimální limity se pohybují pro škodu na zdraví ve výši 35 milionů korun a pro škodu způsobenou na majetku v minimální výši 35 milionů korun. Kromě těchto standardních odpovědnostních limitů nabízejí pojišťovny i limity vyšší jejichž maximální hranice není v zákoně stanovena, ale musí být vždy ve smlouvě písemně uvedeny. Pojišťovny v případě uzavření smlouvy o povinném ručení dále poskytují různá zvýhodnění v podobě slev a bonusů a balíčků asistenčních služeb.

Rozsah asistenčních služeb k povinnému ručení se u jednotlivých pojišťoven liší. Ne všechny úkony jsou úplně zdarma a existuje řada časových i cenových limitů. V každém případě je v rámci povinného ručení proplacen příjezd asistenční služby na místo nehody. Pokud není možná oprava na místě, je zajištěn odtah nebo dočasná úschova na placeném parkovišti. Za různých podmínek pojišťovna proplatí neplánované ubytování v hotelu. Tak například pokud trvá oprava déle než 8 hodin a vozidlo se nepodařilo zprovoznit a podobně. Některé asistenční služby obsahují i finanční zálohu ve formě půjčky na neočekávané výdaje. Právní pomoc je již poskytována v omezenějším rozsahu. Asistenční služby neposkytují pojišťovny přímo, nýbrž prostřednictvím specializovaných asistenčních společností. Těmi jsou jednak mezinárodní asistenční společnosti jako například Coris Assistance, Europ Assistance, Mondial Assistance nebo SOS Assist, tak i tuzemské asistenční společnosti zaměřené přímo na motoristy. Mezi ně patří například Global Assistance, Autoklub Bohemia Assistance (ABA), Autoclub Czech Assistance (ACA), RPS Czech nebo Ústřední automotoklub ČR (ÚAMK) známý jako Žlutý anděl. Právě asistenční firmy specializované na motoristy vydávají i vlastní klubové či asistenční karty, které umožňují jejich držitelům čerpat služby přímo od nich. Pokud by se asistenční služby přibalené k povinnému ručení zdály nedostatečné, je možné sjednat u většiny pojišťoven kvalitnější asistenci, za nějaký mírný příplatek. Rozšířené asistenční služby nabízejí například Allianz pojišťovna, Česká pojišťovna, Česká podnikatelská pojišťovna, ČSOB pojišťovna, Generali pojišťovna, Hasičská vzájemná pojišťovna, Triglav pojišťovna, Uniqa pojišťovna, Wüstenrot pojišťovna.

Povinné ručení se sjednává obvykle na dobu neurčitou nebo na dobu určitou (jeden rok) s možností automatického prodloužení a s různou frekvencí splátek a to buď ročně, pololetně, čtvrtletně. Pokud chce pojistník (ten, kdo uzavřel smlouvu) smlouvu vypovědět,

musí to stihnout tak, aby byla výpověď smlouvy doručena pojišťovně nejpozději šest týdnů před výročním dnem pojištění respektive před koncem pojistného období. V případě, že pojistitel tuto lhůtu promešká, bude smlouva ukončena až k následujícím výročnímu dni. Prostým nezaplacením pojistného nelze žádnou pojistnou smlouvu ukončit korektně!. Vypovědět smlouvu o povinném ručení může pojistník také v případě, že pojišťovna upraví výši pojistného, a ten s touto úpravou nesouhlasí. Musí tak však učinit písemně a to do 1 měsíce od doručení sdělení o úpravě pojistného. Smlouva o povinném ručení zaniká ze zákona ke dni, kdy je vozidlo vyřazeno z evidence vozidel. To platí i pro případ, že je vozidlo z evidence vyřazeno jen dočasně a vzápětí (např. druhý den) opět přihlášeno. Pokud majitel vozidla nezaplatí včas pojistné, je na to upozorněn upomínkou pojišťovny. Ta musí dlužníka písemně upomenout a dát mu minimálně 1 měsíc na zaplacení. Teprve když tato lhůta marně uplyne, pojistná smlouva zanikne. V případě prodeje vozidla či jiné formy změny vlastnictví vozidla povinné ručení zaniká dnem, kdy pojistník tuto skutečnost oznámí své pojišťovně.

3.2.1 Seznam pojišťoven, které nabízejí produkt povinného ručení

Vlastník tuzemského vozidla má povinnost uzavřít smlouvu o povinném ručení u některé z pojišťoven, která získala odpovídající licenci. Členství v České kanceláři pojistitelů, a tedy i oprávnění pojišťoven poskytovat produkt povinného ručení, vzniká právní mocí rozhodnutí České národní banky, kterým bylo tuzemskému pojistiteli uděleno povolení k provozování pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, nebo dnem zahájení činnosti v pojištění odpovědnosti z provozu vozidla na území České republiky pojišťovnou z jiného členského státu Evropského hospodářského prostoru.

Tito pojistitelé jsou členy ČKP:

- AIG EUROPE, S.A., pobočka pro Českou republiku
- Allianz pojišťovna, a.s.
- AXA pojišťovna a.s.
- Česká podnikatelská pojišťovna, a. s., Vienna Insurance Group
- Česká pojišťovna a.s.
- ČSOB Pojišťovna, a.s., člen holdingu ČSOB
- DIRECT Pojišťovna, a.s.

- Niederösterreichische Versicherung AG, organizační složka (Dolnorakouská pojišťovna)
- Generali Pojišťovna a.s.
- Hasičská vzájemná pojišťovna, a.s.
- Kooperativa pojišťovna, a.s., Vienna Insurance Group
- Slavia pojišťovna a.s
- Triglav pojišťovna, a.s.
- UNIQA pojišťovna, a.s.
- Wüstenrot pojišťovna a.s.
- Wüstenrot pojišťovna (SK), pobočka pro Českou republiku

3.2.2 Způsoby páchaní pojistného podvodu s povinným ručením

Pachatelé v tomto případě, zde mohou uvést v omyl pojistitele pouze při uplatnění nároku na pojistné plnění, a to zejména tím, že u poškození motorových vozidel:

- ve spolupráci s příslušníky dopravní policie vytvářejí fingované protokoly o dopravní nehodě a poté pracovníkům pojišťoven k prohlídce přistavují jiné havarované vozidlo, nebo u nižších škod, kde není vyžadována prohlídka havarovaného vozidla pracovníkem pojišťovny, nahlásí údajnou nehodu, doloží potvrzení od policie a pojistnou událost si nechají likvidovat rozpočtem pojišťovny,
- za spoluúčasti druhého řidiče, obvykle svého známého, inscenují domnělé dopravní nehody, které poté nechávají vyšetřit policii a škodu na vozidle hradí pojišťovna z titulu pojištění jejich „známého“,
- ve spolupráci s pracovníky autoopraven úmyslně nadhodnocují cenu opravy a uvádějí výměnu náhradních dílů, které jsou pouze opraveny nebo nebyly vůbec poškozeny.

Pachatelé se však také snaží získat majetkový prospěch při uplatňování nároků na pojistné plnění za škody způsobené na zdraví, jako náhradu za ušlý zisk podnikateli nebo také za věci, které byly údajně zničeny, poškozeny nebo odcizeny při pojistné události.

4 PODNĚTY K VYŠETŘOVÁNÍ A TYPICKÉ VYŠETŘOVACÍ SITUACE

4.1 Podněty k vyšetřování

Trestný čin pojistný podvod je vždy namířen proti majetku právnických osob (pojistitelů), proto lze předpokládat částečnou latenci trestné činnosti, kterou nelze přesně odhadnout. Odhalováním trestné činnosti se zabývá jednak služba kriminální policie a dále specializovaná pracoviště jednotlivých pojišťoven. Podněty k vyšetřování trestných činů pojistných podvodů jsou buď oznámení poškozeného (pojistitele) nebo výsledky operativně pátrací činnosti.

Oznámení pojistitele. Oznámení o podezření, že došlo ke spáchání trestného činu pojistný podvod podávají zástupci pojistitelů, u kterých byl uplatněn nárok na pojistné plnění vyplývající z dříve uzavřené pojistné smlouvy. Tato oznámení podávají pojistitelé poté, co při prošetření přijatého hlášení pojistné události zjistili okolnosti, které nasvědčují tomu, že k pojistné události buď vůbec nedošlo, nebo událost označována jako pojistná vznikla jiným způsobem, který nezakládá pojistnou událost. V rámci oznámení předávají zástupci pojistitele orgánům činným v trestním řízení zpravidla komplexní materiál vypovídající o vzniku pojištění i o uplatnění nároku na pojistné plnění včetně vlastních poznatků získaných provedeným šetřením.

Výsledky operativně pátrací činnosti. Pojistné podvody jsou odhalovány i operativně pátrací činností kriminální policie. Tato odhalená trestná činnost má zpravidla charakter organizovaného zločinu.

4.2 Typické vyšetřovací situace

U trestného činu pojistný podvod se při vyšetřování nesetkáváme se situacemi, kdy neznáme pachatele nebo že neznáme místo jeho pobytu na rozdíl od vyšetřování (klasického) trestného činu podvodu. Dochází však k situaci, kdy nemůžeme učinit jednoznačný závěr, že byl spáchán trestný čin. V případě prokázané trestné činnosti se můžeme setkat s následujícími vyšetřovacími situacemi:

- Obviněn trestnou činností doznává.
- Obviněný trestnou činností zcela popírá.

- Obviněný doznává jednání, popírá však úmysl uvést někoho v omyl, nebo využít omylu poškozeného.
- Obviněný odmítá vypovídat.

V prvním případě, je potřeba věnovat pozornost zejména přesnému zdokumentování trestné činnosti v celém rozsahu. Dále se musí obstarat řádně důkazy, aby bylo možné prokázat subjektivní stránku trestného činu, protože pachatelé před soudem většinou dokáží využít sebemenších chyb, ke kterým by mohlo dojít v přípravném trestním řízení a mohlo by tak dojít ke zmaření účelu trestního řízení. Současně je také potřeba obstarat důkazy o tom, co se dělo s prostředky získanými z trestné činnosti. Pokud se tyto prostředky podaří dohledat je potřeba, aby došlo k jejich zajištění a pokud ne měl by se zjistit majetek, který by poškozenému nahradil škodu což je často v mnohých případech velice složité.

Ve druhém případě je důležité mimo jiné věnovat zvýšenou pozornost při získávání důkazů, které vyvracejí nebo potvrzují výpovědi obviněného, poškozeného a svědků. Předpokladem je tedy detailní analýza výpovědí a ostatních důkazů a operativních poznatků, na jejichž základě se vytyčuje vyšetřovací verze. Schopnost pracovat s vyšetřovacími verzemi v mnohých případech determinuje výsledek vyšetřování, tedy zjištění a dokázání objektivní pravdy.

Ve třetím případě se zaměřujeme na zjištění skutečností, které by mohly prokázat úmysl. V tomto případě se jedná zejména o zjištění způsobu života obviněného, jaké má příjmy, styky a skutečností, které by mohli nasvědčit tomu, že se někdy v minulosti dopustil obdobných podvodných jednání.

Ve čtvrtém případě, kdy se obviněný nechce vyjádřit ke skutečnostem, které jsou mu kladeny za vinu a shromážděným důkazům a využít tak svého práva vypovídat, pak tedy nezbyvá nic jiného než se zaměřit na nalezení důkazů, které budou svědčit ve prospěch obviněného. Nalézt takovéto důkazy, které by svědčili ve prospěch obviněného je značně obtížné a vyžaduje to značnou trpělivost a preciznost při hledání. V tomto případě má nezastupitelnou úlohu dobrá práce s vyšetřovacími verzemi. Stejná pozornost se však musí věnovat i důkazům, které svědčí v neprospěch obviněného, což jsou důkazy, které nasvědčují, že se obviněný dopustil trestného činu pojistného podvodu, případně že spáchal jiný trestný čin.

4.3 Typické stopy a zvláštnosti postupů na místě činu

Obdobně jako u klasického trestného činu podvod nemá místo činu u trestného činu pojistný podvod žádný zásadní význam jako zdroj informací. Místo činu není tedy výchozím místem pro vyšetřování, jak to bývá obvyklé u většiny jiných trestných činů. Při páchání trestného činu pojistný podvod pachatelé často předkládají pojistiteli řadu dokumentů, které bývají většinou nepravdivé nebo hrubě zkreslené a často také dochází i k jejich padělání. Tyto dokumenty předkládají jednak při sjednávání pojistné smlouvy, kdy se často snaží navýšit hodnotu pojišťované věci, jejíž údajnou krádež nebo poškození později nahlásí pojistiteli s cílem získat neoprávněně pojistné plnění. Tak například pojištěný při sjednávání pojištění motorového vozidla uvede, že ve vozidle je nadstandardní výbava (kožené sedačky s vyhříváním, klimatizace, vyhřívána zpětná zrcátka, autorádio nejvyšší kvality a další věci), čímž se značně zvýší cena vozidla, které však má ve skutečnosti jen základní výbavu a tím se pokouší získat vyšší pojistné plnění u vozidla, které třeba prodá a poté nahlásí jeho údajnou krádež.

Navíc pachatelé při uplatnění nároku na pojistné plnění často předkládají pojistiteli padělané dokumenty o vzniku pojistné události, ke které ve většině případů například vůbec nedojde nebo nastane způsobem, který by umožnil nárokovat pojistné plnění. Jednotlivý pojistitelé mají ve svých všeobecných pojistných podmínkách a smluvních ujednáních jmenovitě vymezeno, co je a co není pojistnou událostí, jaké škody pojištění pokrývá a jaké ne a podobně, tedy škody, které jsou z jejich pohledu nelikvidní. Tak například držitel automobilu půjčí za úplatu vozidlo, které mu vypůjčitel nevrátí. Z hlediska pojistitele se nejedná o krádež, nejedná se o pojistnou událost, a proto by ani nedošlo k výplatě pojistného plnění. Pojištěný proto jak na policii, tak i u pojistitele uvede, že mu vozidlo bylo odcizeno.

Pro pojistný podvod jsou tedy nejtypičtější stopy, které vzniknou paděláním a pozměňováním listin a mají při vyšetřování tohoto trestného činu svoje nenahraditelné místo. Proto je nutné zajistit pro potřeby vyšetřování všechny listinné důkazy v originálech. Naštěstí s těmito listinnými důkazy disponuje pojistitel, u kterého byla pojistná smlouva uzavřena, proto zajištění takových to důkazů nečiní žádné zvláštní potíže pro účely trestního řízení.

4.4 Charakteristika pachatelů trestného činu pojistný podvod

Jestliže u trestného činu podvod spočívá úspěch podvodného jednání v intelektuálních schopnostech pachatele, ve schopnosti navazovat kontakty, jeho znalostech a výřečnosti, schopnosti improvizovat a přizpůsobit se situaci, nedá se tato charakteristika obecně převzít pro pachatele všech výše uvedených pojistných podvodů rozdělených podle předmětu útoku pachatele.

Obecně se dá říct, že pachatel trestného činu pojistný podvod, jehož předmětem útoku je důchodové pojištění, úrazové pojištění, pojištění léčebných výloh, pojištění příjmů v době pracovní neschopnosti, pojištění vážných chorob, pojištění domácnosti včetně rekreačních domácností, pojištění staveb, cestovní pojištění, havarijní pojištění motorových vozidel, zákonné pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, pojištění odpovědnosti za škodu a pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou výkonem povolání, nemusí mít žádné výrazné intelektové nebo jiné schopnosti. Pachatelem takového podvodu může být prakticky jakákoliv osoba, která má způsobilost k právním úkonům a má tedy právo uzavřít pojistnou smlouvu. Spáchání některých pojistných podvodů předpokládá, že pachatel musí vlastnit nebo mít v nájmu určitou věc, která je předmětem pojištění, uskutečnit jednání nebo provozovat činnost, které jsou předmětem pojištění. Například pachatelé pojistných podvodů směřujících proti havarijnímu pojištění motorových vozidel, kteří jsou nejpočetnější skupinou pachatelů trestných činů pojistného podvodu, jsou obvykle osoby bez středoškolského vzdělání, nemajetní, nebo jsou takzvanými bílými koňmi obvykle ve věku 20 – 30 let a bez výjimečných intelektových schopností.

Tito pachatelé (bílý koně) se obvykle nechají zlákat za velmi malou finanční odměnu, která představuje asi 1-5 % ceny vozidla organizátory pojistných podvodů, aby si na svoji osobu vzali na leasing vozidlo, které následně oni sami, nebo další osoby vyvezou mimo území České republiky. Toto vozidlo poté za hranicemi prodají a nahlásí policii v zahraničí nebo České republice jeho údajnou krádež.

Naopak pachatelé pojistného podvodu u pojištění podnikatelů a průmyslu a úvěrového pojištění jsou z pravidla intelektuálně na vyšší úrovni než pachatelé pojistných podvodů motorových vozidel. Tito pachatelé jsou schopni navazovat kontakty, výřeční a jsou dokonale obeznámeni s problematikou pojištění. Improvizují a přizpůsobují se situaci

tak, aby přesvědčili osoby s nimiž uzavírají pojistnou smlouvu, že nemají žádné podvodné úmysly.

4.4.1 Profil pachatele pojistného podvodu

Sestavit profil pachatele pojistného podvodu je téměř nemožné neboť pachatelem pojistného podvodu může být totiž prakticky kdokoliv, ale na základě praktických zkušeností odborníků můžeme tyto pachatele rozdělit do tří základních skupin.

První skupina

Do první skupiny řadíme pachatele pojistného podvodu, kteří patří do velice široké skupiny občanů, která zahrnuje občany dodržující zákony s čistým trestním rejstříkem. Tito občané mohou například v případě pojistné události podlehnout pokušení a pokusit se navýšit nízkou škodu nebo nahlásit falešnou škodu. Riziko, že takovíto pachatelé budou odhaleni je nízké a často také u nich převládá pocit, že pojišťovně nespáchali velkou škodu.

Druhá skupina

Do druhé skupiny můžeme zařadit pachatele pojistného podvodu, kteří mají již kriminální zkušenosti. Ve většině případů se jedná o osoby, které páchali násilné trestné činy a mají zkušenosti s pácháním i drobné trestné činnosti nebo si takto chtějí pouze přilepšujit ke svým příjmům. Ve většině případů tito pachatelé v této trestné činnosti pokračují až do doby než jsou odhaleni.

Třetí skupina

Do třetí skupiny pachatelů řadíme takzvané organizované skupiny pachatelů, které jsou nejvíce nebezpečné pro pojišťovny. Tyto organizované skupiny pachatelů bývají většinou velmi dobře organizované a připravují kompletní a velmi nákladné pojistné podvody.

4.4.2 Odpovědnost pachatelů za trestný čin pojistného podvodu

Podmínkou trestní odpovědnosti pachatele za trestný čin pojistný podvod není, aby pojišťovna jednala v omylu, respektive aby jednání pachatele (pojistníka) vedlo k omylu pojišťovny na základě, kterého by poskytla pojistné plnění. K trestnosti tohoto činu se ani nevyžaduje, aby pachatel skutečně vylákal pojistné plnění, na které mu nevznikl nárok.

Pokud však pachatel vyláká pojistným podvodem takové pojistné plnění, může jít podle jeho výšky o způsobení škody, která podmiňuje použití vyšší trestní sazby. V této souvislosti je důležité zmínit, že 1. ledna 2010 vstoupil v platnost nový trestní zákoník (zákon č. 40/2009 Sb.), kde je nově v § 210 upravena skutková podstata trestného činu pojistného podvodu. Vedle zpřesnění některých pojmových znaků zákon nově přísněji upravuje výši trestů a to až na dvě léta, zákazem činnosti nebo propadnutím věci nebo jiné majetkové hodnoty u pachatelů, kteří nepravdivě nebo hrubě zkreslí údaje nebo je i zamlčí v souvislosti s uzavíráním, změnou, likvidací pojistné smlouvy nebo při uplatnění práva na plnění z pojištění nebo jiného obdobného plnění. Stejně bude potrestán i ten, 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. Pokud způsobí pachatel větší škodu bude potrestán odnětím svobody na 1 až 5 let. Vyšší trestní sazba také hrozí takzvaným interním pachatelům, tedy například nepoctivým pracovníkům obchodní služby nebo likvidátorům pojistných událostí. V souladu s celkovou koncepcí nového trestního zákoníku byla také snížena horní hranice trestní sazby z 12 na 10 let odnětí svobody.

4.4.3 Kriminogenní faktory pojistných podvodů

Kriminogenní faktory nám slouží k vysledování okolností, které mohou předznamenat úmysl pojištěné osoby získat podvodným jednáním neoprávněný majetkový prospěch, a to buď už před uzavřením pojistného vztahu nebo až v jeho průběhu. Tyto faktory se vztahují k řadě okolností a to jednak, ty které souvisejí s pojistným vztahem v pojistné smlouvě, nebo k pojištěnému a pojistníkovi. Kriminogenní faktory mají značný význam jednak pro odhalování pojišťovacích podvodů kriminální policií, ale často jsou také ve velké míře používány pracovníky pojišťoven. Tyto rizikové faktory můžeme rozdělit podle předmětu útoku pachatele do několika skupin.

Do první skupiny můžeme zařadit faktory, které vyplívají z průběhu pojištění jako například, že vznikne několik škod během krátkého období nebo dochází k častým změnám pojistitelů (pojišťoven), čímž se pachatelé snaží zakrýt skutečnou historii škod. Dále se snaží zatajit průběh pojistné události, aby se vyhnuli vyšetřování pojistitelem nebo odmítnutí pojistného plnění. Často se také snaží zatajit dřívější postihy, protože by se snížila jejich serióznost.

Do druhé skupiny řadíme kriminogenní faktory spojené s osobou pojištěného kde můžeme uvést například nepravdivé placení pojistného nebo jeho úplné neplacení z čehož lze usoudit, že pojištěný má zřejmě finanční potíže nebo se snaží o vyplacení pojistného plnění v hotovosti a ne převodem na účet a nebo také odvolá nahlášenou škodu protože se bojí případného odhalení.

Do třetí skupiny řadíme faktory, které souvisejí s dokumentací pojistné události, kde dokumenty slouží k posouzení skutku. Ve většině případů je zapotřebí originálních dokumentů. Zde lze například uvést absenci nebo naopak velké množství stvrzenek, pozměněné dokumenty, spornou autentičnost dokumentů, předložení pouhých fotokopií dokumentů nebo také, že dokumentace pochází z různých zdrojů.

Do předposlední skupiny řadíme faktory, které souvisejí s úrazy, pracovními úrazy, nemocemi z povolání, denní podpoře, pobyt v nemocnici včetně pojištění odpovědnosti vyplývající například z těchto rizik, a to opakovaný nárůst pojistných částek, plnění a náhrady jsou v rozporu se zaměstnáním, dochází k častým změnám pojistitelů, existuje další pojištění, zranění nebo újma na zdraví je v rozporu s uvedenými příčinami a okolnostmi, sporná zdravotní dokumentace.

Do poslední skupiny řadíme kriminogenní faktory související s havarijním pojištěním a to rozporné místo škody, motorové vozidlo je nalezeno shořelé, neúplná nebo sporná dokumentace o vozidle, vozidlo má najetý vysoký počet kilometrů a je ve špatném technickém stavu nebo počet ujetých kilometrů neodpovídá stáří vozu, sporný nebo neprůkazný způsob koupě vozidla a nebo vniknutí do vozidla je v rozporu s uvedenými okolnostmi.

5 POČÁTEČNÍ ÚKOLY, OPATŘENÍ A ROZSAH DOKAZOVÁNÍ POJISTNÝCH PODVODŮ

Konkrétní oblast počátečních vyšetřovacích a operativně pátracích úkolů a opatření je vymezena druhem a kvalitou počáteční vyšetřovací situace, a to zejména samotnými výsledky šetření pojistitele. Zobecnění kriminalistické praktické činnosti nám však umožňuje stanovit okruh typických vyšetřovacích úkonů a opatření s tím, že musíme přihlídnout k tomuto druhu trestné činnosti a také ke spolupráci poškozených.

5.1 Výslech zástupce poškozeného pojistitele

Obsahem výpovědi jsou zpravidla skutečnosti, které již pojistitel uvadl ve svém písemném oznámení. Z pravidla se jedná o následující skutečnosti:

- co bylo předmětem uzavřené pojistné smlouvy,
- na základě jakých písemných dokladů byla pojistná smlouva uzavřena,
- kde, kdy a prostřednictvím koho byla pojistná smlouva uzavřena,
- kde, kdy a kým bylo poškození nebo odcizení pojištěné věci nebo jiné pojistné události oznámeno policii,
- kde, kdy a kým byla pojistná událost oznámena pojistiteli,
- jaké doklady předal poškozený pojistiteli při hlášení pojistné události,
- kdo byl uvedenému jednáním mezi postiženým a pojistitelem přítomen,
- jaká je předpokládaná výše pojistného plnění,
- způsob vystupování postiženého vůči pojišťovně,
- na základě, kterých okolností pojistitel (pojišťovna) zjistil, že došlo k podvodu,
- jaké provedl vlastní opatření a šetření a s jakým výsledkem.

V této souvislosti však musíme pečlivě zvážit účelnost provádění výslechů. V mnohých případech má totiž daleko vyšší „váhu“ (důkazní hodnotu) písemná zpráva, která je ucelenou informací o všech otázkách, které by se jinak museli získat od více pracovníků pojišťovny vzhledem k jejich specializaci. Soubor doporučených otázek totiž zasahuje do několika oblastí činnosti pojistitele, např. vznik pojistné smlouvy, likvidace pojistné události, technické pracoviště, účetnictví a podobně. Vyžádání zprávy však musí být vždy písemné.

5.1.1 Opatření k vypátrání pobytu pachatele pojistného podvodu

Ve všech případech je pachatel trestného činu pojistný podvod až na některé výjimky znám, protože má zájem, aby mu bylo vyplaceno pojistné plnění. Svou identitu se proto většinou nesnaží nějak maskovat. Mohou se však vyskytnout případy, kdy pachatel často mění bydliště nebo přebývá na neznámých místech v případech, kdy je mu jasné, že jeho podvodné jednání vyšlo najevo. Plnění z pojistné události si pachatel z pravidla nechává převést na svůj účet u peněžního ústavu. V takovýchto případech se většinou používá metod a prostředků operativně – pátrací činnosti k vypátrání jeho pobytu, a to zejména:

- operativně taktických evidencí,
- prověřování známých pachatelů,
- vytěžování osob, zejména z okolí výskytu hledané osoby,
- operativní šetření a další.

5.2 Vyšetřovací verze a organizace vyšetřování

Neoddělitelnou součástí všech kriminálních deliktů jsou vyšetřovací verze a jsou zpravidla vytyčovány po provedení a vyhodnocení počátečních úkonů a u pojišťovacích podvodů a můžeme je rozdělit do tří základních okruhů, a to verze k trestnému činu, k totožnosti pachatele, k pobytu známého pachatele.

Verze k trestnému činu má své gnozeologické opodstatnění. Tyto verze jsou sestavovány ke zjištění, zda se stal skutek a jestli je skutek trestným činem pojistný podvod, případně zda není jiným trestným činem, jestli skutečně došlo k úrazu, který lze hodnotit jako pojistnou událost. Dále hodnotíme verze ke způsobu spáchání pojišťovacího podvodu a podobně.

Verze k totožnosti pachatele jsou stanovovány jen zcela výjimečně vzhledem k faktu, že pachatel je obvykle znám.

Verze k pobytu pachatele jsou sestavovány častěji vzhledem k tomu, že pachatel trestného pojistného podvodu z obavy před trestním stíháním může měnit svůj pobyt a často to také dělá.

Při vyšetřování pojistných podvodů se z pravidla postupuje z informací získaných pojistitelem k pachateli. Tak se také sestavují plány pro vyšetřování a pro operativně-

pátrací činnosti. Obecně pro tvorbu plánů platí kriminalisticko taktické zásady a postupy přizpůsobené na zvláštnosti vyšetřování pojistných podvodů. Při vytváření plánů je nutné z pravidla zohlednit fakt neznámého pobytu pachatele a rozhodující význam listinných důkazů. Cílem plánování tedy je získání objektivních důkazů, které svědčí jak ve prospěch pachatele tak i důkazů, které jej z této trestné činnosti usvědčí.

5.3 Dokazování pojistných podvodů

Prokazování skutkových okolností trestného činu pojistný podvod je v podstatě stejné jako při prokazování skutkových okolností klasického podvodu i s některými jeho zvláštnostmi. Vzhledem k tomu, že poškozeným je v tomto případě vždy pojistitel (pojišťovna), nemusíme se tedy zabývat zjišťováním, jestli se náhodou nejedná o vypjatý občanskoprávní vztah a také nemusí být věnována taková pozornost zjištění okolností účasti poškozeného na spáchání trestného činu, zejména jeho motivu a podobě. I když obdobně jako u trestného činu podvod musíme prokázat úmyslné jednání v rámci subjektivní stránky, neobstojí zde tvrzení obviněných, že nechtěli poškozeného (pojistitele) uvést v omyl nebo jeho omylu využít, neboť všechny své podklady směřující k uplatnění nároku na pojistné plnění, které jsou nezpochybnitelné, předkládají písemně pojistiteli a opakovaně je uvádějí při šetření prováděném jak pojistitelem tak i policií. I v těchto případech se však musíme intenzivně zabývat získáváním důkazů, které prokazují úmysl pachatele a přitom musíme vycházet zejména z důkazů o způsobu života a zdrojích příjmů, způsobu spáchání trestného činu, spolupachatelích a podobně.

5.3.1 Výslech obviněného

Zvláštnosti výslechu obviněného spočívají zejména v tom, že pachatel trestného činu pojistný podvod se většinou dozná ke skutkovému ději, avšak popírá subjektivní stránku svého jednání, tedy popírá podvodný úmysl. Cílem výslechu obviněného je zjistit způsob spáchání (subjektivní stránku) pojistného podvodu. Jednání, které obviněného vedlo ke spáchání trestného činu pojistný podvod a způsob jak naložil s finančními prostředky, které získal z pojistného plnění. Dále se zjišťuje zda se na pojišťovacím podvodu nepodílel pracovník pojišťovny a jaké majetkové poměry má obviněný a podobně.

5.3.2 Výsledky svědků

Vzhledem k faktu, že sjednání pojistné smlouvy i nahlášení pojistné události, kterou se uplatňuje nárok na pojistné plnění, je v písemné formě, nebývají výsledky svědků u pojistných podvodů zas až tak časté, jako je tomu například u klasického podvodu. Výsledky svědků u pojistných podvodů přicházejí v úvahu zejména v případech, kdy se jedná o organizovanou trestnou činnost nebo v případě, kdy je potřeba ověřit pravost předloženého dokumentu při uzavírání pojistné smlouvy nebo předloženého v rámci hlášení pojistné události. Obsah výsledku je vždy individuální podle okolností případu.

5.3.3 Výslech poškozeného

V daném případě většinou zástupce poškozené právnické osoby, je jedním z důkazních prostředků, který je vždy uplatněn u vyšetřování pojistných podvodů. Jeho cílem je zjistit informace o způsobu uzavření a rozsahu pojištění, charakter pojistné smlouvy a její právní aspekty, verifikaci údajů udávaných pachatelem (pojištěným), v čem je spatřováno porušení pojistných podmínek a podvodné vylákání plnění a dále pak škoda, která vznikla nebo hrozila a k uplatnění požadavku na náhradu škody a jaká byla případná účast zaměstnanců pojišťovny na podvodném jednání pachatele a další. Pokud dojde případně k výsledku zástupce poškozeného platí výhrada uplatněná jako u výsledku zástupce pojistitele a sice, že vzhledem k různorodosti požadovaných informací, zasahujících do několika odlišných oblastí činnosti pojišťovny, nelze v řadě případů čekat, že bude na všechny otázky zástupce poškozeného schopen odpovědět. V těchto případech je tedy potřeba zvážit, zda by nebylo vhodnější vyžádat si písemnou zprávu od pojistitele.

5.3.4 Osobní a domovní prohlídka

Osobní a domovní prohlídka nepatří do typických úkonů vyšetřování pojistných podvodů. Případné provádění domovních a osobních prohlídek bude v případě, kdy bude potřeba zajistit listinné důkazy, které by svědčily o rozsahu podvodného jednání pachatele, v případě podezření z padělání listin pak zajištění padělatelského náčiní a dalších důkazů svědčících o padělatelských praktikách.

5.3.5 Další vyšetřovací úkony a opatření

Dalším úkonem, který je uplatňován při vyšetřování pojistných podvodů je rekognice. Ta může přijít v úvahu v případech, kdy pachatel popře uzavření pojistné smlouvy a to v případech, kdy je pro něj zřejmé, že jeho podvodné jednání vyšlo najevo.

Z expertiz potom přicházejí v úvahu zejména zkoumání pravosti listinných důkazů a písmo znalecké expertizy, a to například v případech, kdy pachatel popře identitu svého podpisu na návrhu pojistné smlouvy nebo namítne, že došlo k pozměnění obsahu dokumentu. Tak například u podvodů ze zdravotního pojištění jsou velmi časté znalecké posudky z oborů soudně lékařských a medicínských, zejména ke zjištění zdravotního stavu pojištěného před uzavřením pojistné smlouvy. Při pojistných podvodech z havarijního pojištění a pojištění odpovědnosti za provoz motorového vozidla jsou vyžadovány znalecké posudky k technickému stavu vozidla, případně jiných technických disciplín. Obvyklé jsou i expertízy z oboru účetnictví, mechanoskopie například při zjišťování pravosti klíčů od odcizeného vozidla a další.

Pro trestní řízení je také důležité zajištění písemností. Pro vyšetřování trestného činu pojistný podvod jsou rozhodujícími písemnostmi návrh pojistné smlouvy, originály nebo kopie pojistných smluv uzavřených mezi pojistitelem a pojištěným, dále hlášení pojistných událostí, které musí mít rovněž písemnou formu a další. Na všech těchto dokumentech pojištěný svým podpisem stvrzuje správnost údajů rozhodných pro uzavření pojistné smlouvy i k přiznání nároku na pojistné plnění. Pojistný podvod, stejně jako klasický podvod může být spáchán pouze s podvodným úmyslem, který pachatel musí pojmout již v době uzavírání pojistné smlouvy. Údaje, které jsou uvedené v návrhu pojistné smlouvy a které pojištěný (pachatel) odsouhlasí jsou potom rozhodujícím důkazem pro trestní řízení. V dalším vyšetřování se však musí samozřejmě prokázat subjektivní stránka trestného činu pojistný podvod, tedy úmysl třeba i jen nepřímý. Vzhledem k těmto faktům je důležité obstarat pro vyšetřování tyto rozhodující písemnosti u pojistitele, tedy u příslušné pojišťovny. Zajištěné písemnosti mohou být i předmětem znaleckého zkoumání zejména s oboru písmo znalectví vzhledem k jejich spornosti. Většinou jde o případy kdy se pachatel hájí tím, že písemnost nepodepsal, nebo že je jinak pozměněn její obsah. Proto pro účely znaleckého zkoumání mají zásadní význam originální písemnosti, které jsou nezpochybnitelné co se týče autentičnosti.

6 ZNALECKÉ ZKOUMÁNÍ

Postavení znalců (a tlumočnicků) je v České republice je upraveno zákonem č.36/1967 Sb., o znalcích a tlumočnících, ve znění zákona č. 322/2006 Sb. a vyhláškou ministerstva spravedlnosti č. 37/1967 Sb., k provedení zákona o znalcích a tlumočnících, ve znění pozdějších právních předpisů. Podle stávající právní úpravy znaleckou činnost vykonávají znalecké ústavy (§ 21) nebo znalci zapsaní do seznamu znalců. Znaleckým ústavem se rozumí

právnícká osoba s obdobnými oprávněními jako soudní znalec. Znalecké ústavy jsou jmenovány Ministerstvem spravedlnosti ČR a jsou publikovány v Ústředním věstníku ČR. Seznam znaleckých ústavů vede Ministerstvo spravedlnosti. Některé právnícké osoby jsou znaleckými ústavami tzv."ze zákona" jako například Kriminalistický ústav, Ústav soudního inženýrství, Výzkumné ústavy a podobně. Osoby, které nejsou zapsané do seznamu znalců mohou být v řízení před státními orgány ustanoveny znalci jen ve výjimečných případech a to za podmínek stanovených v § 24 zákona.

6.1 Jmenování znalců

Znalcem se rozumí fyzická osoba, kterou podle § 3 jmenuje pro jednotlivé obory a odvětví ministr spravedlnosti nebo předseda krajského soudu v rozsahu, v němž je ministrem spravedlnosti k tomu pověřen. Znalec skládá znalecký slib a je oprávněn zhotovovat znalecké posudky podle zákona o oceňování majetku. Soud může jmenovat znalce i při samotném soudním jednání ad hoc. Seznam soudních znalců podle znaleckých oborů vede místně příslušný Krajský soud. Ke jmenování znalcem dochází na základě výběru mezi osobami, které splňují podmínky pro jmenování. Pro každý obor je třeba jmenovat tolik znalců, aby jejich počet stačil pokrýt potřebu posudků, aniž by jednotliví znalci museli být neúměrně zatěžováni výkonem znalecké činnosti. Návrhy na jmenování znalce mohou podat státní orgány, vědecké instituce, vysoké školy, dále organizace, u nichž pracují osoby přicházející v úvahu, jakož i příslušné orgány společenských organizací, jestliže to vyplývá z úkolů těchto organizací. Znalcem může být jmenován též ten, kdo sám o jmenování požádá.

Podle zákona číslo č. 36/1967 Sb. § 4 lze jmenovat znalcem toho kdo:

- má české státní občanství, přičemž v odůvodněných případech může ministr spravedlnosti podmínku českého státního občanství prominout,
- má potřebné znalosti a zkušenosti v oboru, v němž má jako znalec působit,
- má takové osobní vlastnosti, které dávají předpoklad pro to, že znaleckou činnost může řádně vykonávat,
- se jmenováním souhlasí.

Po splnění těchto podmínek a jmenováním znalcem znalec obdrží potvrzení, které ho opravňuje k objednávce a převzetí znalecké pečeti, poté je seznámen se zněním znalecké doložky, která se uvádí vždy na konci znaleckého posudku. Dále znalec obdrží znalecký deník, do něhož podle návodu zapisuje všechny znalecké posudky. Nakonec znalec obdrží průkaz znalce, v němž je vyznačen rozsah jeho znaleckého oprávnění.

6.1.1 Výchova technických a ekonomických znalců

Jak jsem již uvedl podmínky pro jmenování znalcem jsou uvedeny v § 4 zákona č. 36/1967 Sb. Ten také stanoví, že jmenovat pro znaleckou činnost lze především toho, kdo absolvoval speciální výuku, jde-li o jmenování pro obor v němž je taková výuka zavedena. Oproti všem zákonným úpravám se objevila skutečnost, že zákon předpokládá speciální výuku pro znaleckou činnost o níž se před tím mimo lékařské obory neuvažovalo. Dříve docházelo k výběru potencionálních znalců mezi odborníky, kteří teprve získali znalosti a zkušenosti o specifice znaleckého posudku až praxí, často na úkor účelu, pro který byli ustanoveni.

Velmi důležitá je odpovědnost za kvalitu znalce. Podmínkou je, aby orgán ministerstva spravedlnosti, který má na starosti organizaci a řízení znalecké činnosti, měl při prověřování splnění zákonných podmínek pro funkci znalce pokaždé možnost si náležitě ověřit nejenom jeho odbornost v daném oboru, ale i jeho schopnosti specializovaného studia na příslušné, věrohodné odborné instituci.

Výchovu technických znalců zatím u nás zabezpečuje Ústav soudního inženýrství Vysokého učení technického pro specializace:

- analýza silničních nehod, posuzování technického stavu a opravárenství motorových vozidel,
- stavebnictví,
- ekonomika – ceny a odhady nemovitostí; podniků, věcí movitých, strojů a zařízení,
- jeden kurs byl také uspořádán v oboru strojírenství.

Pro průběžné ověřování kvalifikace a dalšího vzdělávání znalců a expertů slouží také certifikace ČSN-EN 45 013. Tyto certifikace však nejsou pro znalce povinné.

6.1.2 Ustanovení znalce k podání posudku

Zákon č. 36/1967 Sb. společně s vyhláškou č. 37/1967 Sb. hovoří o tom, že příslušný orgán, který znalce v řízení ustanovil mu také vymezí úkol a podle okolností formu otázek tak, aby se znalec zabýval jen skutečnostmi, k jejichž posouzení jsou potřeba jeho odborné znalosti. Přitom mu také stanoví lhůtu, ve které má posudek dodat, přičemž je nutné podle okolností aby se znalcem projednal zda je schopen v zamýšlené lhůtě úkon provést. V naléhavých případech po výslovném uvedení může státní orgán žádat po znalci spěšné provedení posudku. Dále by mělo být v rozhodnutí o ustanovení znalce uvedeno kolik kopií znaleckého posudku je požadováno. Pokud by se jednalo o posudek požadovaný občanem nebo organizací například pojišťovnou, musí být znalci sdělen právní úkon, k němuž je posudek vyžadován, jinak takovýto posudek nemůže vypracovat, protože by to odporovalo zákonu o znalcích.

V Trestním řádu v § 105 - § 111 je uvedeno například, že pokud je potřeba pro trestní řízení odborných znalostí rozhodne orgán činný v trestním řízení nebo v řízení před soudem předseda senátu o přiřazení znalce. Proti rozhodnutí o přiřazení znalce je možné podat stížnost. V jednoduchých případech je možné se místo přiřazení znalce spokojit s potvrzením nebo odborným vyjádřením o jehož správnosti nejsou pochybnosti. Znalec musí být při předvolání upozorněn na následky nedostavení (§ 66) a je také povinen oznámit skutečnosti, které mu brání být ve věci činný jako znalec. Znalci, který je pověřen úkolem se při přípravě posudku poskytnou potřebná vysvětlení ze spisů a vymezí se jeho úkoly a přitom by se mělo dbát toho, že například znalci nepřísluší provádět hodnocení důkazů a řešit právní otázky. Pokud znalec vypracuje posudek písemně, stačí mu aby se naň při výslechu odvolal v opačném případě jej nadiktuje do protokolu. Když je při řešení případu přiřazeno více znalců, kteří dospěli po vzájemné poradě ke shodě, podá za ně

posudek ten z nich, kterého sami určí. Pokud v některých případech dojde k pochybnostem o správnosti posudku nebo je-li posudek nejasný nebo neúplný tak je v takovýchto případech nutné požádat znalce o vysvětlení a kdyby to nevedlo k výsledku tak se přivede znalec jiný. Ve výjimečných a zvláště obtížných případech, které vyžadují zvláštní vědecké posouzení, může vyšetřovatel nebo státní zástupce a v řízení před soudem předseda senátu rozhodnout o přibrání státního ústavu k podání posudku nebo přezkoumání posudku podaného znalcem. Tento posudek podá státní orgán nebo státní ústav písemně a v něm označí osobu, která posudek vypracovala, aby mohla být v případě potřeby jako znalec slyšena a pokud jsou potřeba dva znalci uvede dvě takovéto osoby. Ve zvláštních předpisech o znalcích se například hovoří o náhradě hotových výloh a o odměně za znalecký úkon (znalečné) platí zvláštní předpisy. Výši znalečného určí ten, kdo znalce přibral, a v řízení před soudem předseda senátu. Nesouhlasí-li ten, kdo znalce přibral, nebo předseda senátu s výší vyúčtovaného znalečného, rozhodne usnesením. Proti tomuto usnesení je přípustná stížnost, jež má odkladný účinek.

Z ustanovení trestního řádu dále vyplývá, že by měl znalec obdržet veškeré materiály k vypracování posudku se samozřejmě předpokládá, že znalec má také své odborné, obecné podklady, které k vypracování posudku použije. Za tyto materiály se považuje zejména odborná literatura, tabulky, typové listy, ceníky a normy. Toto vybavení je předmětem kvalifikace znalce, jehož opatřování se nepovažuje za přímou práci na znaleckém posudku, jedná se totiž o takzvanou režijní práci. Výjimku z tohoto tvoří opatřování specializovaných podkladů v komplikovaných, výjimečných případech. Každý znalec musí podklady neustále aktualizovat a starší podklady archivovat, aby byl schopen vypracovat posudek i ke staršímu datu podle tehdy platných norem. V tomto směru zde mohou významně pomoci i fondy vědeckých knihoven.

V určitých případech při vypracovávání posudku může dojít k situaci, kdy jsou sice podklady úplné, ale technicky nejsou přijatelné a to z příčin kdy jde například o technickou nepřijatelnost:

- z hlediska souladu se skutečností kdy rozměry vozidla na plánu nebo v protokolu jsou jiné než ve skutečnosti, poloměr zatáčky na plánu je podle měřítka jiný než v terénu a podobně,
- podkladů navzájem když se stane, že je v protokolu o nehodě napsáno a v plánu nakresleno že v místě dopravní nehody nebyly zjištěny žádné brzdné, blokové ani

smykové stopy, ale přitom jsou zcela zřetelné na snímcích. Tyto případy nastávají hlavně u nehod v noci, kdy citlivá vrstva filmu při umělém osvětlení dokáže zachytit podstatně více než lidské oko.

- pro rozpor s přírodními zákony a to, že například svědek uvede, že vozidlo jelo nejméně rychlostí 100 km/h, a přitom řidič dokázal ubrzdít vozidlo na dráze 15 m do úplného zastavení z čehož plyne, že při nejlepší adhezi a účinnosti brždění mohla být původní rychlost vozidla nanejvýš 57 km/h .

Jak již bylo uvedeno znalci nepřísluší provádět hodnocení důkazů a řešit právní otázky, na druhé straně však musí být posudek co nejbližší realitě. V praxi to znamená, že znalec si musí prověřit všechny podklady z hlediska jejich technické přijatelnosti.

6.1.3 Skladba znaleckého posudku

Ve vyhlášce č. 37/1967 Sb. se říká v § 13, že znalec musí v posudku uvést popis zkoumaného materiálu, popřípadě jevů, souhrn skutečností, k nimž při úkonu přihlížel (nález) a výčet otázek, na které měl odpovědět s těmito odpověďmi. Písemný znalecký posudek musí být sešitý a jednotlivé strany očíslovány a sešívací šňůra musí být k poslední straně posudku přetištěna znaleckou pečeti. Na poslední stranu písemného posudku musí znalec připojit znaleckou doložku, která obsahuje označení seznamu v němž je znalec zapsán, označení oboru, v němž je oprávněn podávat posudky, a číslo položky pod kterou je úkon zapsán ve znaleckém deníku.

Nález znaleckého posudku je dán předpisem, jehož důležitost spočívá v tom, že se například znalecký posudek se stává přezkoumatelným a je zřejmé, jaké podklady měl znalec k dispozici nebo při stvrzování posudku má znalec pro sebe podklad o tom, jaký byl stav spisu v době zpracování posudku. Další předepsanou částí znaleckého posudku je „posudek“. U technických posudků se v praxi osvědčilo, aby na začátku posudkové části byl přesně uveden znalecký úkol. Tím se uživateli posudku specifikuje, co bylo znalci uloženo a tím se předejde možným výčtkám, že se znalec nezabýval některou problematikou. Také je vhodné, aby znalec specifikoval po provedení znaleckého úkonu, jaké postupy povedou ke splnění zadaného cíle.

Potom se znalec zabývá jednotlivými zadanými problémy. Přitom musí užít srozumitelné, obecně známé výrazy, které jsou obvyklé do úrovně střední všeobecné školy. Pokud znalec použije odborný termín musí jej vysvětlit. Pokud těchto odborných termínů

použije málo, může je znalece vysvětlit na místě prvního použití a pokud je jich více musí uvést samostatnou stat', ve které tuto problematiku i výrazy vysvětlí a to samé se týká i zkratk.

Ve složitých případech kdy je posudková část značně obsáhlá, je důležité, aby znalec dílčí závěry shrnul a zkoumaný děj přehledně popsal. Vypracování závěru je na místě i tehdy když během práce na posudku znalce zjistí technické eventuálně technicko právní skutečnosti, které by mohly být důležité pro následné rozhodování, na které však v rozsahu zadaných otázek není tázán. V případě řešení v alternativách je také třeba, aby u každého výsledku bylo zřejmé, ke které alternativě výsledek patří.

Nedílnou součástí závěrečné části znaleckého posudku jsou otázky a odpovědi. Zde znalec postupně cituje otázky, jak mu byly položeny a ke každé vždy uvede odpověď a přitom jak jsem již mnohokrát uvedl platí, že znalci nepřísluší hodnotit právní otázky. Z toho vyplývá, že nemůže odpovědět na otázku typu, kdo zavinil určitou dopravní nehodu, ovšem na druhé straně musí znalec uvést v krajním případě formu nepřímé odpovědi. Dále musí uvést co bylo technickou příčinou této dopravní nehody jako například jízda vyšší než dovolenou rychlostí podle § ... vyhlášky ... , vadný stav brzdového systému a z něj vyplývající nižší dosažitelné zpomalení a následné prodloužení doby a dráhy na zastavení vozidla a tak dále.

Každá odpověď musí být úplná což znamená, že znalec musí odpovídat v celém rozsahu, na který je tázán nestačí tedy jenom neúplná odpověď. Pokud znalec na danou otázku nemůže odpovědět například z důvodu nedostatku vstupních dat nebo neexistenci metody musí tedy tuto skutečnost konkrétně uvést i s důvody.

Kompletnost znaleckého posudku je také nutné sloučit s ekonomickými aspekty není totiž problém udělat z každého posudku vědecké dílo což sice může být dokonce i někdy přínosem pro poznání v oboru. Ekonomičnost znaleckého posudku je dána zadáním, do jakých detailů je nutné znát analyzovaný děj a také závisí na dovednostech znalce, jeho vzdělání a řadě dalších ovlivňujících faktorů.

6.1.4 Podklady pro znalecký posudek

Rozsah a kvalita podkladů je ve znalecké praxi velmi různá a do značné míry závisí na druh trestního řízení ať se již jedná o řízení trestní, občanskoprávní nebo jiné. Dále

závisí na stádiu, ve kterém se řízení pohybuje a také na kvalitě osob, které tyto podklady obstarávají. Ze soudně inženýrského hlediska dělíme podklady na dvě základní skupiny a to podklady objektivní a podklady subjektivní.

Podklady objektivní

Do této skupiny řadíme podklady u nichž je malá nebo žádná možnost zkreslení podávaných informací. Mezi takovéto podklady patří zejména ty, které byly zhotoveny přímým pozorováním osob, které důkazy zajišťují jako je například náčrt, plánek, popis a protokol. Dále sem řadíme podklady jež prakticky vylučují zkreslení informace jako je například fotodokumentace, stereofotogrammetrická dokumentace, film nebo videozáznam a podobně. Za znalecky objektivní podklady považujeme také například podklady z typových listů, z ověřené literatury, měření provedená příslušnými zkušebnami a podobně.

Podklady subjektivní

Do této skupiny řadíme zejména svědecké výpovědi. Důvodem k tomuto označení je totiž skutečnost, že svědek většinou nemá možnost a ani důvod provádět měření veličin, takže kvantitativní stránku svědeckých výpovědí je nutné brát s rezervou a pokud je to možné tak ji ještě ověřit jinými dostupnými metodami. Tak například výzkumem bylo zjištěno, že při stanovování rychlosti automobilu se svědkové mohou lišit i o 60 % a při odhadu vzdálenosti není situace o moc lepší. Naproti tomu kvalitativní stránku svědeckých výpovědí je obvykle možné brát za přijatelný podklad pro znalecké posuzování tj. například, že vozidlo jelo v pravém jízdním pruhu, brzdilo a podobně.

6.2 Příbrání znalce na místo dopravní nehody

V této fázi vstupují do popředí dva důležité faktory a to je volba vhodného okamžiku příbrání znalce a rozsah jeho pravomocí při ohledání místa činu. V trestním řádu v § 113 se uvádí, že účast znalce při ohledání místa činu je žádoucí zejména u závažných a rozsáhlých dopravních nehod. Důležitá je také vždy přítomnost znalce na místě dopravní nehody, když účastníci dopravní nehody uvedou jako příčinu nehody technickou závadu na dopravním prostředku. Přítomnost znalce při ohledání místa nehody z důvodů nejednoznačnosti příčiny a průběhu dopravní nehody nebo rozpornosti výpovědí jejich účastníků je už problematická. Znalecké technické řešení naznačených otázek by již mělo

být řešeno v rámci znaleckého zkoumání, tedy poté, co je znalec orgánem činným v trestním řízení přibrán jako znalec a je mu vymezena kompetence v rámci řešené dopravní nehody, avšak již v rámci probíhajícího trestního řízení.

Znalec podává znalecký posudek na základě informací získaných v průběhu trestního řízení z předložené dokumentace, kterou mu dodá orgán činný v trestním řízení a na základě závěrů získaných vlastním znaleckým zkoumáním a nikoliv na základě informací získaných účastí a vnímáním skutečností rozhodných pro trestní řízení přímo na místě nehody. Právní teorie i judikatura se shoduje, že je nepřípustné, aby znalec provedl ohledání místa dopravní nehody ať již sám nebo za přítomnosti orgánu činného v trestním řízení, protože jestli znalec podá znalecký posudek ve kterém byl činný na místě dopravní nehody je jisté, že bude podána námitka pro nekompetentnost tohoto posudku. Taktéž je zásadně nepřípustné provedení ohledání ať již dílčího, či opakovaného samotným znalcem bez účasti orgánu činného v trestním řízení.

Obecně je ohledání místa činu úkolem trestního řízení, které může být provedeno podle § 133. Toto ohledání se provádí přímým pozorováním, které provádí orgán činný v trestním řízení, pokud je potřeba objasnit skutečnosti důležité pro trestní řízení a výstupem musí být vždy obligatorně protokol. Pokud znalec potřebuje k podání znaleckého posudku provést důkaz ohledání místa činu nebo věci, musí podle § 107 trestního řádu požádat orgán činný v trestním řízení o provedení tohoto procesního úkonu a tento orgán má povinnost tento úkon provést za dodržení všech procesních ustanovení trestního řádu. Jde totiž o to, že obviněný a jeho právní zástupce mají právo účastnit se provedení řady procesních úkonů, včetně ohledání místa činu nebo věci. Úkonu se mohou zúčastnit i ostatní subjekty trestního řízení, které mají právo být o provedení úkonu vyrozuměny.

Procesními úkony se tedy rozumí všechny úkony, které s místem činu souvisejí a kterými jsou zajišťovány stopy a důkazy pro trestní řízení. Toto konstatování se týká dílčího ohledání například motorového vozidla jako celku, nebo jenom jeho částí. V rámci tohoto ohledání není ohledání prováděno orgánem činným v trestním řízení v detailním slova smyslu tj. nejsou posuzovány jednotlivé agregáty vozidla a také není prováděná taková prohlídka vozidla, která by vyžadovala odborné a technické znalosti orgánu činného v trestním řízení. Když se vyskytne prohlídka, která vyžaduje odborné technické znalosti, přibere se znalec (tzv. konzultant) podle § 113 trestního řádu. Tento konzultant usměrňuje a radí orgánu v činném v trestním řízení v rozsahu odborností, které neovládá a tím

přispěje k tomu, aby byly při ohledání zajištěny všechny stopy potřebné pro trestní řízení, případně mu také může poradit při zaměření a charakteristice místa činu a to opět z pohledu technického a také pro potřeby následného znaleckého zkoumání. Obvyklým postupem při ohledání místa dopravní nehody bývá i zajištění celého vozidla, aniž by znalec toto vozidlo na místě podrobně zkoumal.

Současná právní praxe klade při hodnocení znaleckých posudků z oboru silniční dopravy důraz na informace zprostředkované z písemných materiálů vyhotovených orgány činnými v trestním řízení, zpravidla policejním orgánem. Tyto materiály předkládané znalcům trpí, jak jsem již zmínil (v kapitole Ustanovení znalce k podání posudku) řadou nedostatků a nepřesností včetně těch, které souvisejí s neznalostí techniky měření a dalších odborných znalostí.

6.2.1 Analýza místa činu dopravní nehody

Mezi nejčastější problémy dopravních nehod, ke kterým je potřeba přibrat znalce patří zejména:

- zjištění rychlosti vozidel (výchozí rychlost před nehodou, rychlost nárazová a podobně),
- zjištění místa a času reakce účastníků a situace v tomto okamžiku,
- určení podélné a příčné polohy místa střetu a způsobu střetu vozidel,
- zjištění polohy osádky ve vozidle z důvodu určení kdo vozidlo řídil v okamžiku dopravní nehody,
- rozbor technické přiměřenosti jízdy,
- stanovení možnosti odvrácení střetu,
- k zjištění technické závady na vozidle jestli nějaká existuje a pokud ano jestli vznikla před nehodou nebo až po nehodě, jaký měla vztah k dopravní nehodě, zda ji řidič mohl před nehodou odhalit nebo ne, jestli se náhodou nejedná o následek zanedbané údržby vozidla, atd.
- rozboru specifických problémů (dohlednost za snížené viditelnosti, přednost v jízdě a podobně).

Znalec ve většině případů odvozuje rychlost vozidel metodou zpětného odvíjení děje a to od známé konečné polohy výpočtem brzdění po stopách, ztráty nárazem a tak dál. Nárazová rychlost se také zjišťuje ze vzdálenosti odhození střepin, z korespondence

zranění chodce a poškození vozidla, z rozsahu a způsobu poškození vozidel (korekční diagram a podobně). Nejprve se provede rozbor pohybu jednotlivých účastníků a následně se tyto děje převedou do jednotného času a přitom se zjišťuje situace v okamžiku začátku reakce jednotlivých účastníků nehody tak například kde byl a co dělal chodec v okamžiku, když řidiči začala normální reakční doba před bržděním.

Poloha místa střetu vozidel se určí pomocí metody zužování mezí. Zde se analyzuje rozsah poloh, ze kterých se účastníci mohli dostat podle fyzikálních zákonů do své konečné polohy, dále rozsah míst, ze kterých se mohli dostat do místa střetu a jakým způsobem tak například vběhnutí chodce mezi vozidly, způsob jejich vzájemného střetu (vzájemné natočení) a k tomu možný odpovídající rozsah způsobů, kterými se do této polohy na vozovce mohli dostat a podobně. Jednotlivými rozborů situací se získají meze, které postupně zúží možnou polohu místa střetu (průnik množin), a po určení místa střetu se provede detailní rozbor korespondence poškození vozidla.

Pro zjištění polohy osádky ve vozidle se používá fotografické modelování. Na základě rozboru poškození vozidla a zanechaných stop v okolí dopravní nehody se stanoví důležitá rozhraní fází pohybu vozidla v nehodovém ději a pak se pro tyto situace vymodeluje poloha vozidla. Jako model se většinou použije plastický model, který se umístí na pozemní komunikaci. Tento model se vytvoří ve stejném měřítku z modelovací hmoty jako model vozidla a ten se poté vyfotografuje a to obvykle s hůlkou a ve směru pohybu vozidla. Pro jednotlivé polohy se stanoví směry všech působících sil například síla gravitační, setrvačná, odstředivá, deformační a jiná. Z těchto sil se poté odvodí pohyb osádky ve vozidle a porovná se zranění jednotlivých účastníků s možnostmi jejich vzniku během pohybu vozidla.

Možnosti odvrácení střetu se zjišťují až po řádném odvození skutečného průběhu dopravní nehody.

6.2.2 Důležité stopy dopravní nehody pro odhalení pojistného podvodu

Dopravní nehoda na pozemní komunikaci je výslednicí jednoho nebo mnoha faktorů, které působí mezi jednotlivými účastníky v provozu na pozemní komunikaci. V průběhu každé dopravní nehody dojde k vytvoření určitých specifických stop, které jsou důležité pro přesné určení průběhu dopravní nehody. Stopami rozumíme změny, nové vlastnosti a nové totožnosti, které vzniknou ve spojitosti s trestným činem a které lze

zajistit současnými kriminalistickými prostředky, jejichž minimální doba trvání se rovná době, která uplyne od doby jejich vzniku do doby jejich zajištění, a které mají také význam pro zjištění okolností, důležitých pro trestní řízení. Mezi důležité stopy dopravních nehod, které jsou potřeba pro posouzení znalci k odhalení pojistného podvodu patří zejména stopy materiální, na zúčastněných vozidlech a stopy na objektech mimo pozemní komunikaci. Dále se zajišťují ještě paměťové stopy a stopy smíšené.

Stopy materiální

Materiální stopy jsou charakteristické zejména tím, že vznikají odrazem události v materiálním prostředí a dělíme je:

- na stopy jízdy vozidla, které tvoří na pozemní komunikaci nebrzděná kola. Kvalita těchto stop je závislá především na typu povrchu vozovky, konstrukci a hmotnosti vozidla a na stavu nahuštění pneumatik. Tyto stopy jsou dobře viditelné zejména na prašných cestách, blátě, sněhu a podobně, avšak na asfaltu nebo betonu jsou obtížně zjistitelné. Tyto stopy jsou charakteristické zejména tím, že jejich tvar a reliéf dezénu odpovídá skutečnosti což je využíváno zejména k určení vozidla a to na základě rozchodu kol, rozměrů, poškození ráfků apod.,
- na brzděné stopy, které vznikají na vozovce pohybem vozidla v důsledku brždění i když je pohyb vozidla zpomalován které vznikají na vozovce během brždění protože dochází k otáčení kol v důsledku odstředivých a působení gravitace. Otisk dezénu je rozmazaný ve směru jízdy a tvar odrazu vzorku je větší než ve skutečnosti a na měkkém povrchu jsou tyto stopy výrazně hlubší,
- na blokové stopy, které vznikají tak, že dojde k zablokování kola což se projeví extrémním třením pneumatiky o povrch pozemní komunikace což v konečném důsledku vede ke vzniku výrazného tmavého pruhu na vozovce. Tyto stopy mají zásadní význam pro výpočet rychlosti vozidla,
- na stopy smyku, které vznikají v důsledku nachýlení vozidla do strany souběžně s pohybem vozidla vpřed. Nejčastěji vznikají v důsledku nepřiměřené rychlosti při průjezdu zatáčkou, špatného tlaku v pneumatikách nebo vlivem střetu vozu s jiným tělesem. Většinou tyto stopy mají tvar křivky,
- na stopy dření a vlečení (rýhy), které vzniknou tlakem masivních předmětů nebo jejich částí s větší kinetickou energií na vozovku při pohybu vozidla a to většinou

po nárazu na překážku, která je následně tlačena nebo vlečena vozidlem, dále potom od střepů a odlétnutých těžších předmětů,

- na ostatní stopy jako jsou stopy obuvi a oblečení, biologické stopy, úniky provozních kapalin, které také mohou pomoci určit příčinu a průběh dopravní nehody.

Stopy zúčastněných vozidel

Tyto stopy se většinou objevují na vnější straně vozidla a v závislosti na intenzitě střetu bývají ve formě deformací, škrábanců, odřenin. Avšak mohou se vyskytnout i uvnitř vozidla v závislosti na intenzitě dopravní nehody ty se projevují například aktivací airbagů, poškozením volantu a přístrojové desky, v některých případech i utržením sedadel a mohou se zde objevit stopy biologické (krev) a chemické. Vzhledem k tomu, že místo střetu může být v některých případech méně poškozené než následná poškození, které mohou vzniknout vlivem odstředivých sil musíme zjistit jestli jde o stopy vzniklé v příčinné souvislosti s dopravní nehodou, mechanismus vzniku stopy a jestli existuje a kde se nachází. Uvedené stopy spolu se stopami na vozovce umožňují znalci určit místo střetu a průběh dopravní nehody. Deformace karoserie vozidla umožňuje určit přibližnou rychlost vozidla a v některých případech podle směru působení sil, které tyto deformace způsobily i určit vozidlo, které dopravní nehodu zavinilo.

Stopy na objektech mimo pozemní komunikaci

Tyto stopy se vyskytnou zejména po vyjetí nebo vymrštění vozidla mimo pozemní komunikaci a to na plotech, sloupech, zábradlích, budovách atd. Zjištění těchto stop napomáhá v případech, kdy řidič po nehodě s vozem záměrně manipuloval, aby zmátl vyšetřovatele.

Paměťové stopy účastníků dopravní nehody

Paměťové stopy jsou důležité pro objasnění dopravní nehody, zejména otázky zavinění a také pro zjištění existence vlastní nehody a v častých případech i pro zjištění dějů, které se vyskytly těsně před nehodou a po nehodě.

Stopy smíšené (komplexní stopy)

Jedná se o nový specifický druh stop, který je tvořen kombinací stop materiálních a paměťových. Tyto stopy vznikají u moderních dopravních prostředků, které jsou vybavovány elektronickými systémy řízení motorové jednotky a přístrojové desky, které

optimalizují chod jednotlivých agregátů nacházejících se ve vozidle a jsou tvořeny tokem elektronů v různých elektrických obvodech řídicí jednotky vozidla. Tyto stopy jsou ukládány do programového vybavení řídicí jednotky a lze je vyvolat pomocí diagnostických přístrojů. Z těchto informací je možné zjistit například, jestli nedošlo před nehodou k poruše některého systému vozidla. Výstupy z řídicí jednotky mohou být podkladem pro vypracování znaleckého posudku a být tak významným důkazem pro vyšetřování.

6.2.3 Další důležité podklady pro přesnou dokumentaci místa činu

Přítomnost znalce na místě činu je důležitá, i když je správná dokumentace místa činu, ke které samozřejmě patří přesné zaměření místa činu, stop postavení předmětů a podobně. Mimo tyto argumenty svědčící pro přítomnost znalce na místě činu je důležité uvést i další, neméně významné, vztahující se k dopravním nehodám. Mezi tyto věci, které jsou důležité pro znalecké zkoumání patří například:

Prostor s dočasnou anomálií

Do této skupiny můžeme zařadit místo dopravní nehody ke například významnou roli sehrálo lešení postavené na chodníku z jehož prostoru vběhl chodec pod projíždějící vozidlo a na místě byl usmrčen. Přítomnost lešení na chodníku v bezprostřední blízkosti komunikace je nepochybně dočasnou anomálií neboť toto lešení může být v relativně krátké době odstraněno. Za anomálie lze považovat i například stavební úpravy na pozemní komunikaci, dočasné uzávěrky vozovky, objížďky, dočasné stavby na pozemní komunikaci nebo v její blízkosti, které však mohou mít zásadní význam při posuzování výhledových poměrů, výměna povrchu pozemní komunikace, stavební ohrady dočasně umístěné na vozovce, které významně zkreslují rozměrové podmínky, opticky zužují jízdní profil a jinak omezují účastníky provozu na pozemní komunikaci a další.

Zdokumentování okolí místa dopravní nehody je nepřesné a zkreslené

Po vyhodnocení předložených materiálů od orgánu činného v trestní řízení dospěl znalec k závěru, že dopravní nehoda podle protokolu a fotodokumentace nemohla mít takovýto průběh. Tak například policejní orgán provedl chybné proměření oblouku vedlejší pozemní komunikace, ve kterém se vozovka napojovala na hlavní pozemní komunikaci s předností v jízdě. Podle policisty byl úhel odbočení v konečném směru 25 ° a znalec po opětovném proměření zjistil, že konečný úhel byl 50° což je značný rozdíl. Znalec na tuto

anomálii došel porovnáním stop vozidla, jehož řidič byl jedním z účastníků dopravní nehody. Stopy předložené znalci totiž nekorespondovaly s ostatními informacemi.

Neidentifikovatelnost místa dopravní nehody podle předložené dokumentace

K těmto potížím dochází z důvodu, že policejní orgány při sepisování protokolu o dopravní nehodě velmi často volí větná spojení a souvětí, která vnášejí do identifikace místa dopravní nehody chaos a zmatek. Tak například jako plánek místa dopravní nehody, respektive situování třeba křižovatky použijí kopii autoatlasu s měřítkem 1:400 000, které nedokážou poskytnout věrohodný obraz místa dopravní nehody, protože jsou zatíženy značným zkreslením, vlivem daného měřítka, ve kterém jsou pozemní komunikace v autoatlasech zakreslovány.

Stopy v podkladech poskytnutých znalci nekorespondují s objektivní situací

Jde o obdobný problém jako u zdokumentování místa dopravní nehody. Zde můžeme konstatovat chybný postup orgánu činného v trestním řízení a to tím že nesprávně provedl ohledání místa činu, který nelze napravit tím, že znalec provede sám ohledání, například motorového vozidla, při kterém zjistí stopy, které nejsou uvedené v protokolu nebo zjistí jejich rozdílné postavení a situování. Znalec nemůže tuto chybu napravit, protože jím provedená dokumentace stop je objektivně napadnutelná a zpochybnitelná neboť se jedná o důkazní prostředek. Znalec tedy musí znovu požádat orgán činný v trestním řízení o doplnění ohledání předmětu, vozidla a podobně.

Z těchto bodů plyne, že přítomnost znalce na místě dopravní nehody je vždy důležitá, a to z důvodu přesného zadokumentování stop důležitých pro znaleckou činnost.

6.2.4 Hranice mezi právním technickým posouzením

Stanovení takovéto hranice velmi úzce souvisí s otázkou účasti znalce na místě činu. Jde totiž o to, že je v řadě případů velmi obtížné určit zda se jedná stále ještě o znalecký úkon nebo už o posouzení právní otázky. Jde totiž nejenom o záležitost používaného pojmosloví, ale i o technický výklad řady ustanovení zákonných norem, zejména však zákona o provozu na pozemních komunikacích, protože některá ustanovení potřebují k právnímu výkladu i výklad technický, který můžeme označit za analýzu nehodového děje a jednotlivých prvků událostí.

Jen totiž po důkladné analýze nehodového děje je totiž například možné rozhodnout, zda řidič jel vyšší rychlostí než byla povolena, jestli byl při jízdě omezen, ohrožen, jestli dal správně přednost v jízdě a podobně. Obdobně je to i u hodnocení porušení některých pravidel silničního provozu, při kterém se bez znaleckého zkoumání v řadě případů neobejdeme. I u tohoto posuzování však platí obecná pravidla stanovení otázek a úkolů znalci, otázky by měly být formulovány tak aby se znalec zabýval pouze technickou stránkou dopravního procesu a nezabýval se hodnocením konkrétních ustanovení silničního provozu nebo případně i jiného předpisu. Avšak je potřeba si uvědomit, že existují i velmi složité technické normy, které bez posouzení a závěrů znalce nelze správně aplikovat. Z toho tedy můžeme konstatovat tyto východiska pro hodnocení právního a technického posuzování věci:

- Předmětem znaleckého zkoumání nemohou být jednotlivá ustanovení pravidel provozu na pozemních komunikacích, ale jednání konkrétní osoby v silničním provozu, jakým způsobem a do jaké míry se na jednání osoby podílely objektivní či subjektivní faktory.
- Znalec zkoumá ne sama pravidla, ale jednání osoby a následky tohoto jednání z technického hlediska.
- Závěr znalce neřeší otázku porušení pravidel, ale to, zda důsledky jednání osoby odpovídají nebo neodpovídají určitým konkrétním technickým podmínkám (nikoli ve smyslu technické způsobilosti vozidel) jízdy a vůbec provozu vozidel na pozemních komunikacích, jejichž pravidla jsou určena zákonnou normou.

V některých případech jsou pokládány otázky u technické expertízy, zda příčinou události byla únava, či nepozornost osoby řídící dopravní prostředek, avšak tyto odpovědi na otázky nespádají do kompetence soudních znalců. Tyto odpovědi na otázky v konkrétní věci musí vyřešit orgán činný v trestním řízení na základě zhodnocení veškerých důkazů. Znalci nepřísluší řešit obecné příčiny událostí, má řešit pouze otázky ke zjištění technické příčiny události což znamená, že má zjistit technické závady jednotlivých zařízení nebo součástí dopravního prostředku nebo jiných technických zařízení, doby vzniku a rozsahu jejich poškození a vlivu na jízdní vlastnosti dopravního prostředku, činnosti stroje nebo přístroje a podobně. Pro řešení těchto otázek je potřeba odborných a technických znalostí

experta, zkoumání jednotlivých částí technických prostředků, provedení různých výpočtů a podobně.

6.2.5 Hranice mezi technickým a vyšetřovacím pokusem

Často je kladená otázka, jaká je vlastně hranice mezi vyšetřovacím a technickým pokusem a tato odpověď na tuto otázku také bývá předmětem častých sporů. Pro řešení odpovědi na tuto otázku je třeba teze vyslovené při řešení vztahu ohledání a technické prohlídky. V trestním řádu je jako důkazní prostředek vyšetřovací pokus zařazen do kategorie procesního úkonu a potom se při řešení znaleckých posudků se často vyskytují případy, kdy konstatujeme, že podklady předložené od policejních orgánů jsou pro podání znaleckého posudku nedostačující. Tuto situaci však lze vyřešit provedením takzvaného vyšetřovacího nebo technického pokusu. Oba tyto pokusy jsou v řadě případů a svou podstatou, taktikou, rozsahem a způsobem provedení stejné avšak z hlediska právního jde o úkony zcela odlišné co do významu v trestním řízení. Tento rozdíl je možné charakterizovat následovně:

- Technický pokus provádí znalec sám jako součást znaleckého zkoumání aniž by byla nutná přítomnost orgánu činného v trestním řízení, kdežto vyšetřovací pokus náleží orgánu činného v trestním řízení za podmínek, které stanovuje trestní řád a jde o procesní úkon.
- Účastníci vyšetřovacího pokusu musí být řádně poučeni podle svého procesního postavení, tedy například obviněný, svědek a v případě, že je na místě přítomen znalec musí být poučen podle § 106 trestního řádu a až poté může dojít na vlastní vyšetřovací pokus, což u technického pokusu jako součásti znaleckého zkoumání nepřichází v úvahu.
- U vyšetřovacího pokusu, který provádí orgán činný v trestním řízení, je většinou přítomen soudní znalec, který má možnost do průběhu pokusu zasáhnout, kdežto technický pokus provádí znalec sám bez účasti orgánu činného v trestním řízení.
- O vyšetřovacím pokusu musí být vyrozuměny strany trestního řízení, případně i další účastníci trestního řízení v souladu s trestním řádem. U technického pokusu tato povinnost není.
- V souladu s trestním řádem musí být vyhotoven protokol o vyšetřovacím pokusu. U technického pokusu tento druh protokolace není, protože tento pokus je dílčím

úkonem (postupem) znaleckého zkoumání a jako takový musí být zahrnutý do nálezu znaleckého posudku.

- Vyšetřovací pokus je důkazním prostředkem a výsledek pokusu má hodnotu důkazu naproti tomu technický pokus takovou povahu nemá neboť je součástí znaleckého zkoumání. Důkazní význam má až samotný znalecký posudek zpracovaný mimo jiné i na základě technického experimentu.

V trestním řízení není platným právem řešena otázka provedení technické expertízy samotným znalcem, avšak z logiky věci lze oprávnění znalce odvodit. Tak například jestliže znalec potřebuje k podání znaleckého posudku ověřit pevnost materiálu, tak tyto příslušné úkony provede sám, protože by bylo proti zdravému rozumu, aby k takovému úkonu vyžadoval souhlas orgánu činného v trestním řízení. Pokud by však byla potřeba pro znalecké zkoumání zjistit například, jaké byly výhledové poměry v daném místě a čase, lze tak učinit pouze vyšetřovacím pokusem, protože k provedení tohoto úkonu je nezbytně nutné, aby se jej účastnili osoby, jejichž výhledové možnosti jsou předmětem experimentálního zkoumání. Vzhledem k nezbytné účasti těchto osob a s tím souvisejícími dalšími povinnostmi vyplývajícími z trestního řádu bude v souladu s právem, když uvedený vyšetřovací pokus provede znalec za účasti orgánu činného v trestním řízení, a to s ohledem na obvyklou potřebu technických znalostí při jeho provádění.

Znalec může sám podle současné právní úpravy zkoumat a dokumentovat úkony znaleckého zkoumání, které jsou v rozsahu jeho oprávnění, avšak není oprávněn provádět úkony trestního řízení. Často bývá nepřesná interpretace ze strany znalců, když tvrdí, že stejně jako soudní lékař provádí sám a sám dokumentuje pitvu, může znalec provádět a dokumentovat úkony z pohledu znalce technické, z pohledu právní reglementace ovšem jde o úkony trestního řízení. Spousta těchto „technických úkonů“ má procesní význam a charakter. Jde zejména o všechny úkony, které se bezprostředně týkají účastníků trestního řízení a povinnosti orgánu činného v trestním řízení vyrozumět tyto osoby o provedení úkonu, poučit je v případě účasti na úkonu a s povinností sepsat protokol podle procesní normy. Z toho tedy můžeme vyvodit následující závěry:

1. Technický pokus se vztahuje na činnosti související se znaleckým posudkem v rozsahu oprávnění znalce.
2. Za technický pokus nelze považovat úkony prováděné s účastníky nehody nebo bez účasti orgánu činného v trestním řízení a dalších subjektů trestního řízení.

3. Za technický pokus považujeme všechny úkony související se znaleckým zkoumáním a oprávněním znalce prováděné v technických a znaleckých ústavech a dalších pracovištích.
4. Za technický pokus považujeme takové postupy, k jejichž vykonání jsou potřeba jak speciální, odborné znalosti, případně speciální zařízení nebo přístroje a také za tento pokus můžeme považovat všechny ty úkony znalce v rámci znaleckého zkoumání, u kterých je zaručena jednoznačnost a opakovatelnost provedení.
5. Znalec je při řešení silničních dopravních nehod za přítomnosti orgánu činného v trestním řízení oprávněn provést například:
 - geodetické zaměření místa dopravní nehody,
 - změřit podélný a příčný sklon vozovky,
 - zjistit geometrický tvar vozovky a jejího okolí,
 - změřit adhezní vlastnosti vozovky a vozidla,
 - ověřit akcelerační a decelerační schopnosti vozidla,
 - ověřit dosažitelnost dostředivého zrychlení vozidla,
 - technickou prohlídku vozidla,
 - bezdemontážní diagnostiku,
 - demontáž a potřebné proměření parametrů agregátů, segmentů a částí vozidla,
 - ověřit průjezdnost zatáčky a další.

Vše uvedené neznamena, že je znalec pasivním subjektem trestního řízení, protože bez vědomí a účasti orgánu v trestním řízení nemůže provést žádný úkon, který by mohl mít charakter důkazního prostředku. Tak tomu samozřejmě není, protože znalec musí vystupovat ve znaleckém zkoumání aktivně a také využít v plném rozsahu své kompetence, odborné znalosti a nesmí se bát vyžadovat od orgánu činného v trestním řízení potřebné informace. Znalec má také významné právo přibrat si k posouzení zvláštních dílčích otázek konzultanta, který nemusí být zapsán v seznamu znalců jako znalec, avšak za takovýto posudek zodpovídá znalec sám. Znalec při své znalecké činnosti nesmí zajít za své znalecké kompetence a nahradit tak orgán činný v trestním řízení, neboť kdyby svoje kompetence překročil, vedlo by to v konečném důsledku k vadnému trestnímu řízení.

6.3 Znalecké oceňování motorových vozidel

Určení skutečné výše škody, která vznikla v důsledku dopravní nehody nebo jiné události na vozidle by bylo pro znalce obecně velice obtížné. Z tohoto důvodu byl pro tyto účely vytvořen takzvaný Znalecký standard č.1 – Oceňování motorových vozidel jehož poslední novela byla vydána k 1.1.2005. Znalecký standard je tvořen třemi částmi a je v něm podrobně popsán postup, jak by měl znalec postupovat při určování výše škody, která vznikla na vozidle. První část se zabývá pojmy v oceňování motorových vozidel, ve druhé části je řešen vlastní postup ocenění a poslední část se zabývá stanovením výše škody způsobené poškozením vozidla.

6.3.1 Postup při ocenění motorového vozidla

Znalec provede prohlídku motorového vozidla, která se sestává z jeho identifikace, kterou provede porovnáním údajů v dokumentaci k vozidlu s údaji na vozidle (základním identifikačním údajem je VIN). Po této kontrole ověří dokumentaci prováděných oprav a provede vnější ohledání stavu vozidla a jeho jednotlivých skupin, které se sestává z kontroly:

- Motoru – základem je posouzení technického stavu a to vizuální a sluchovou kontrolou a zjištění jízdních výkonů vozidla ověřením akcelerace, stoupavosti při jízdní zkoušce. Dále se zde posuzuje například rovnoměrnost chodu motoru, start, hlučnost, unikání oleje, těsnost chladicího a palivového systému atd.
- Převodového ústrojí – kontrola se provádí na základě subjektivního zjištění a posouzení funkčních vlastností například možnost a přesnost řazení všech převodových stupňů, hlučnost, koroze únik maziv atd.
- Náprav – posuzuje se stabilita vozidla při jízdě a brždění v přímém směru a při jízdě zatáčkou. Dále se zjišťují vůle v uložení dílů náprav, v ložiskách, kloubech mechanismu řízení a převodu řízení, stav dílů odpružení atd. Nad běžný rámec může znalec ještě proměřit pomocí kontrolních přístrojů vlastnosti tlumičů a geometrii náprav.
- Skříň karoserie – vizuální prohlídkou znalec zjišťuje celkový vzhled, stopy po poškození a opravách, korozi, stav laku a protikorozi ochranu.

- Výbavy karoserie a příslušenství – posuzuje se stav všech dílů výbavy, jejich vzhled, opotřebení, funkčnost, těsnost, stupeň koroze.
- Brzdové soustavy – netvoří samostatnou skupinu, ale je zahrnuta do výbavy karoserie, eventuálně příslušenství rámu, kolové brzdové mechanismy pak do náprav.
- Rámu s příslušenstvím – provede se vizuální kontrola a zjistí se eventuální poškození a koroze.
- Nástavba u nákladních speciálních vozidel – Vizuální kontrolou se zjistí stav koroze, eventuálně poškození. U technologických nástaveb se ověřuje jejich funkčnost.
- Pneumatiky – Pláště pneumatik se posuzují podle skutečného stavu. Kromě opotřebení je třeba přihlídnout k případným poškozením a výrazným znakům stárnutí pryže. Pláště se rozlišují na neprotektorované a protektorované. Je-li plášť opotřeben až na minimální povolenou výšku profilu dezénu (1,6 mm), poškozen či vykazuje-li výrazné znaky stárnutí, je jeho technická hodnota zpravidla nulová. Opotřebení případných duší se předpokládá shodné s opotřebením plášťů.
- Posouzení výbavy vozidla – porovnává se zad výbava vozidla (zejména karoserie) odpovídá údajům výrobce pro daný typ a model. Do nálezu se buď uvede že výbava souhlasí nebo nesouhlasí, dále se uvede mimořádná výbava (druh, typ, stáří).

Po prohlídce stavu vozidla a kontrole jeho jednotlivých částí znalec vypočítá technickou hodnotu vozidla bez pneumatik. Základní amortizace se stanovuje na základě doby provozu vozidla a také se přihlédnou ke stavu ujetých kilometrů.

Počet najetých kilometrů

U stavu najetých kilometrů bych chtěl zmínit, že v České republice dochází k podvodům s počtem najetých kilometrů u automobilů. Podle kvalifikovaných odhadů společnosti Cebie se na trhu s osobními automobily objeví každý rok 200 000 případů nedovolených zásahů do počítadla kilometrů. Tento nešvar se provádí hlavně při prodeji vozidla, protože majitel starší ojetiny tím, že sníží počet najetých kilometrů například u Škody Octavie, která byla vyrobena v roce 2005 a na tachometru měla najeto 108 000 Km by stála 275 000 Kč, ale když majitel nebo autobazar sníží počet najetých kilometrů třeba o

30 000 tak se zvýší hodnota vozu na 309 000 Kč čímž se majitel nebo autobazar navíc bezpravně obohatí o 34 000 Kč. Podle údajů společnosti Cebie má kolem dvou pětín z půl milionu v tuzemsku nově registrovaných nebo přeprodávaných ojetin ročně stočený počet ujetých kilometrů na tachometru. Kvůli udávanému nižšímu počtu ujetých kilometrů motoristé zaplatili odhadem o šest miliard korun více. Navíc z výsledků dlouhodobé statistiky vyplývají následující skutečnosti a to že:

- 40% ojetých vozidel vykazuje při prodeji úpravy ukazatele najetých kilometrů
- 33% vozidel je omlazených minimálně o jeden rok
- 21% vozidel není prodávajícím přiznána generální oprava po velké havárii

V jiných zemích například v Německu či USA je takováto úprava tachometru vozidla posuzována jako trestný čin kdežto u nás mají orgány činné v trestním řízení obecně málo nástrojů pro účinné postihování tohoto nešvaru. Přetočený tachometr při prodeji ojetého automobilu je možné kvalifikovat jako trestný čin podvodu podle § 250 trestního zákona nebo jako poškozování spotřebitele podle § 121 trestního zákona. Kupující může podat trestní oznámení například, jestliže je schopen prokázat, že k přetočení tachometru skutečně došlo a vznikla mu škoda, která je vyšší než 5 000 Kč pokud je nižší jedná se pouze o přestupek.

Základní amortizace se stanovuje na základě doby provozu vozidla a počtu najetých kilometrů a vyjadřuje obecný vliv mechanismů opotřebení na vlastnosti vozidla. Snížením technické hodnoty továrně nového vozidla o amortizaci je v podstatě vytvořen srovnávací model, jehož technický stav můžeme charakterizovat jako úměrný dané době provozu a danému počtu najetých kilometrů, tedy úměrný základní amortizaci. Stav konkrétního vozidla se stejnou dobou provozu a stejným počtem ujetých kilometrů může být od tohoto modelu i značně odlišný. Úkolem je tedy hodnotit, zda stav konkrétního vozidla je stavu modelu úměrný či nikoliv. Odchytky od úměrného stavu se vyjadřují procentuální přírůžkou či srážkou k základní amortizaci. Srážkou či přírůžkou je zohledňován charakter provozu vozidla, kvalita údržby, vyskytující se závady a poškození, provedené opravy a podobně. K posouzení a hodnocení vlivu oprav na technickou hodnotu vozidla bych chtěl připomenout, že zvýšení technické hodnoty provedením oprav je možné jen do výše technické hodnoty vozidla továrně nového. Jakkoliv rozsáhlou a nákladnou opravou, tedy

v krajním případě složením vozidla ze skupin továrně nových, nemůže být sestaveno vozidlo, které by mělo vlastnosti lepší než vozidlo továrně nové.

Po stanovení technické hodnoty vozidla znalec zjistí výchozí cenu vozidla a tento způsob zjištění musí uvést ve znaleckém posudku spolu se zdrojem. Výchozí cena se pak vynásobí technickou hodnotou vozidla, ke které se přičte časová cena pneumatik na vozidle, mimořádná a zvláštní výbava a výsledkem je časová cena. Časová cena se vynásobí koeficientem prodejnosti, získaným s realizovaných prodejů vozidel daného typu ve zprostředkovatelském prodeji ojetých vozidel a výsledkem toho se dojde k ceně obvyklé (obecné).

6.4 Náhrada škody pojišťovnou při vzniku dopravní nehody

Po vyčíslení škody znalcem a opravě vozidla v autoservisu dochází k náhradě vzniklé škody pojišťovnou. Ne každý však ví, že pojišťovny nehradí z povinného ručení plnou škodu z autohavárií, ale pouze skutečnou škodu, kterou často skrývají za slovíčko amortizace, která prakticky zabraňuje majitelům starších automobilů dostat stoprocentní plnění. Pojišťovny se totiž odvolávají na ustanovení § 443 občanského zákoníku, který stanovuje následující *„Při určení výše škody na věci se vychází z ceny v době poškození“*. Toto ustanovení občanského zákoníku má dalekosáhlé důsledky ve vztahu k výši náhrady škody, které si poškozený ne vždy uvědomuje. Výše pojistného plnění se tedy odvodí od ceny poškozené věci v okamžiku, kdy dojde k jejímu poškození. Každé motorové vozidlo, které je totiž provozováno určitou dobu na pozemních komunikacích, s každým kilometrem, který ujede, ztratí postupně na hodnotě. Z toho plyne, že vozidlo v okamžiku nehody nemá cenu vozidla nového, ale z důvodu opotřebení (tzv. amortizace) ztratilo od okamžiku, kdy bylo vyrobeno a poprvé použito, na hodnotě. Což znamená, že i jednotlivé díly na vozidle takto ztrácí na hodnotě.

Pokud tedy dojde k dopravní nehodě, při které je vozidlo nějakým způsobem poškozeno, má tedy pouze poškozený nárok na ekvivalent částky, která odpovídá ceně stejně opotřebovaných dílů, jaké byly ty, které byly při nehodě poškozeny. V mnohých případech dochází k omylům poškozených a to tím, že si nechávají opravit vozidlo novými náhradními díly a pak nárokují částku ceny opravy, jakož to škodu. Škoda však není ve výši ceny opravy (ve výši nových náhradních dílů), ale ve výši ceny dílů vozidla v okamžiku poškození což si můžeme uvést na následujícím příkladě což znamená, že

pokud stojí nový nárazník na škodu Octavii 20 000 Kč a je toto vozidlo určitou dobu provozováno třeba 10 let, pak tedy poškozený nárazník před nehodou nestojí oněch 20 000 Kč, ale 15 000 z důvodu toho, že byl určitou dobu provozován. Poškozený tedy v tomto případě má nárok pouze na 15 000 Kč a ne na 20 000 Kč jak se v častých případech milně domnívá a to z důvodu, že se při určení výše škody vychází z ceny věci v době poškození. Z tohoto příkladu tedy plyne, že pojišťovna poškozenému z povinného ručení uhradí cenu nového dílu, která je zmenšená o opotřebení. Jestliže si tedy poškozený nechá opravit vozidlo novými náhradními díly (originály) musí se tedy připravit na to, že rozdíl mezi cenou nových dílů a skutečnou škodou uhradí sám. Tuto částku nemůže nárokovat ani vůči pojišťovně povinného ručení viníka, ani vůči viníkovi samotnému, protože oba dva subjekty odpovídají ve stejném rozsahu, tedy dle ustanovení § 443 občanského zákoníku.

V těchto případech jsou tedy marné argumenty poškozeného, že mu vznikla škoda ve výši ceny opravy nových náhradních dílů, protože taková to škoda mu ve skutečnosti vzniknout nemohla, jestliže by totiž pojišťovna vyplatila cenu opravy místo skutečné škody došlo by tak bez právního důvodu ke zhodnocení vozidla opravou novými díly. Poškozený by tak na škodní události „vydělal“. Předmětem sporu ve vztahu k výši náhrady škody se zpravidla stává výše tohoto opotřebení. Míra opotřebení se stanoví na základě znaleckého standardu což je dokument podle, kterého se výše opotřebení spočítá. Primárními hledisky určení výše opotřebení je zdvihový objem motoru, způsob použití vozidla, druh vozidla. Pokud tedy pojišťovna krátí pojistné plnění z důvodu opotřebení, jedná se z pravidla o oprávněný postup, rozporovat však jej lze například znaleckým posudkem, ve kterém by se znalec mohl odchýlit od stanoviska pojišťovny a bylo by tak možné nárokovat vyšší částku pojistného plnění.

Pokud by se chtěl poškozený vyhnout krácení pojistného plnění z důvodu amortizace jedinou možností, kterou má je nechat vozidlo opravit novými neoriginálními díly. Ačkoliv je nevýhodou této opravy vozidla použití neoriginálních dílů (replik) má tento postup opravy vozidla výhodu v tom, že pojistné plnění od pojišťovny bez problémů pokryje náklady na opravu.

7 POSTUP PŘI DOPRAVNÍ NEHODĚ

Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo střet, 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. K tomuto účelu bych chtěl zmínit, že v lednu roku 2009 došlo ke zvýšení zákonné hranice výše škody, při které vzniká povinnost oznámit policii dopravní nehodu. Přivolat policii k dopravní nehodě jsou účastníci dopravní nehody povinni v těchto případech a to :

- škoda na některém ze zúčastněných vozidel překročí 100 tisíc korun,
- dojde ke zranění nebo usmrcení osob,
- dojde k poškození pozemní komunikace či ke zničení nebo poškození její součásti nebo příslušenství (například dopravní značky, svodidel a podobně)
- účastníci dopravní nehody nedokáží sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí obnovení provozu na pozemních komunikacích,
- dojde-li ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo škody na věci přepravované v tomto vozidle,
- pokud nedojde k dohodě o podstatných okolnostech dopravní nehody, je v zájmu účastníků přivolat policii ČR.

V případě pokud škoda na vozidlech nepřekročí zákonnou hranici 100 tisíc korun a není dána povinnost přivolat k dopravní nehodě policii ČR, jsou účastníci dopravní nehody povinni řádně zdokumentovat příčiny, průběh a následky dopravní nehody. Každý takovýto záznam musí obsahovat popis času a místa vzniku dopravní nehody, její příčinu, průběh a následky, identifikaci účastníků nehody a zúčastněných vozidel. Záznam o dopravní nehodě může mít v zásadě libovolnou formu, žádný pevně stanovený formulář zákon nepředepisuje. K tomuto účelu dokumentace dopravní nehody se však doporučuje využít jednotný evropský formulář, který se jmenuje Záznam o dopravní nehodě.

Desatero správného postupu při dopravní nehodě

Dopravní nehoda představuje pro její účastníky nepříjemný zážitek provázený mnohdy vysokým psychickým vypětím, který leckdy pramení i z faktu, že ne každý účastník silničního provozu ví, jak nejlépe postupovat pokud k takové situaci dojde, proto zde uvádím několik rad správného postupu a to:

- Neprodleně zastavte vozidlo a zabezpečte místo nehody (zapněte varovná světla a umístěte výstražný trojúhelník).
- Zjistěte, zda při dopravní nehodě nedošlo ke zranění některé ze zúčastněných osob, pokud ano poskytněte v rámci svých možností první pomoc a vždy kontaktujte záchrannou službu, hasičský záchranný sbor a Policii ČR nebo evropskou linku tísňového volání (telefonní číslo 112).
- V případech stanovených zákonem oznamte dopravní nehodu policii, u tohoto bodu bych chtěl zmínit, že povinnost přivolat policii se vždy řídí právním předpisem země, ve které k dopravní nehodě došlo.
- Pokud bude k dopravní nehodě přivolána policie, policejní protokol podepište pouze tehdy, pokud souhlasíte s jeho zněním. V opačném případě do něj uveďte své vlastní vyjádření o nehodě či námitky proti postupu policie.
- Po dobu dopravní nehody se zásadně zdržte požití alkoholických nápojů a jiných návykových látek do doby, do kdy by to bylo na újmu zjištění, zda jste před jízdou nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo návykovou látku,
- V případě, že je nutné zabezpečit obnovení provozu na komunikaci, můžete vozidla odstranit, pokud je nehoda nahlášena policii a vy jste řádně vyznačili konečné postavení vozidel sprejem, křídou, pískem a podobně (pro lepší prokázání vzniku dopravní nehody si vytvořte vlastní fotodokumentaci místa dopravní nehody). Druhou možností je, že jste se na odstranění vozidel s ostatními účastníky dopravní nehody shodli.
- Zapište si SPZ, VIN, značku a typ zúčastněných vozidel, jména a příjmení, bydliště, telefonní čísla, údaje o pojištění (číslo zelené karty, číslo pojistné smlouvy, název pojistitele, platnosti zelené karty). Nezapomeňte si poznamenat jména, adresy a telefonní čísla případných svědků.
- Pokud na místo dopravní nehody nepřivoláte Policii ČR, sepište společně s dalším účastníkem nehody společný záznam o dopravní nehodě a podepište jej.
- Zajistěte neprodlené předání sepsaného záznamu o dopravní nehodě své odpovědnostní pojišťovně.
- Pokud neznáte údaje o odpovědnostní pojišťovně škůdce, obraťte se na Informační středisko České kanceláře pojistitelů (www.ckp.cz).

7.1 Evropský záznam o dopravní nehodě

Evropský záznam o nehodě je předepsaná od Comité Européen des Assurances (CEA) jednotně pro celou Evropu. Exemplář evropského záznamu o nehodě dostanete nejenom ve vaší pojišťovně, ale i v každé jiné pojišťovně nebo si jej můžete stáhnout na například www.ckp.cz. Pokud tento záznam použijete, dostanete od vaší pojišťovny nový. Při cestách do Evropy by jste záznam o nehodě měli mít vždy při ruce, aby v případě nastalé škody byla zaručena její rychlá a jednoduchá likvidace.



7.1.1 Vyplnění záznamu o nehodě

Na místě dopravní nehody použijte pouze jeden formulář pro dvě zúčastněná vozidla (2 pro 3 zúčastněná vozidla atd.). Není důležité, čím je nebo kdo ho vyplní. Na vyplnění formuláře použijte kuličkové pero a pište výrazně, aby byly kopie čitelné. Při vyplňování o nehodě dbejte pokynů, které jsou v něm uvedeny. Vlastní-li druhý účastník stejný formulář (povolený od Comité Européen de Assurances), ale v jiné řeči, nezapomeňte, že se jedná o stejné formuláře a že jednotlivé otázky mají stejný obsah. Právě proto jsou z tohoto důvodu jednotlivé otázky očíslovány. Tento formulář je také použitelný pro nehody bez druhotných škod, pro pojištění vozidel například při věcných škodách na vlastním vozidle, stejně jako při škodách vzniklých krádeží nebo požárem.

Doma nezapomeňte uvést, kde a kdy si může znalec přijít prohlédnout vaše vozidlo. Po vyplnění záznamu o dopravní nehodě jej v žádném případě neměňte. Formulář ihned zašlete odpovědnostní pojišťovně.

ZÁZNAM O DOPRAVNÍ NEHODĚ

1. Datum nehody: _____	Čas: _____	2. Místo: _____ Stát: _____	Místo: _____ Stát: _____	3. Zranění vč. lehkého: ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>
4. Věcná škoda na jiných: vozidlech než A a B ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>		předmětech ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>		
5. Svědci: Jména, adresy, tel.: _____ _____				

VOZIDLO A	12. OKOLNOSTI NEHODY	VOZIDLO B																
6. Pojistník/pojistěný (dle dokladu o pojištění): PŘÍJMENÍ: _____ Jméno: _____ Adresa: _____ PSČ: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____	K upřesnění nákrasu označte křížkem odpovídající políčka *nehodící se škrtně	6. Pojistník/pojistěný (dle dokladu o pojištění): PŘÍJMENÍ: _____ Jméno: _____ Adresa: _____ PSČ: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____																
7. Vozidlo <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 50%;">MOTOROVÉ VOZIDLO</th> <th style="width: 50%;">PŘÍPOJNÉ VOZIDLO</th> </tr> <tr> <td>Tov. značka, typ</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Registrační značka</td> <td>Registrační značka</td> </tr> <tr> <td>Stát registrace</td> <td>Stát registrace</td> </tr> </table>	MOTOROVÉ VOZIDLO	PŘÍPOJNÉ VOZIDLO	Tov. značka, typ		Registrační značka	Registrační značka	Stát registrace	Stát registrace	↓ A <input type="checkbox"/> 1 *parkovalo/stálo <input type="checkbox"/> 2 *vyjždělo z parkoviště/ otevřené dveře <input type="checkbox"/> 3 zaparkovávalo <input type="checkbox"/> 4 vyjždělo z parkoviště, soukromého pozemku, polní cesty <input type="checkbox"/> 5 vjždělo na parkoviště, soukr. pozemek, polní cestu <input type="checkbox"/> 6 vjždělo na kruh. objezd <input type="checkbox"/> 7 jelo na kruhovém objezdu <input type="checkbox"/> 8 najelo ze zadu při jízdě stejným směrem ve stejném pruhu <input type="checkbox"/> 9 jelo souběžně v jiném jízdním pruhu <input type="checkbox"/> 10 měnilo jízdní pruh <input type="checkbox"/> 11 předjíždělo <input type="checkbox"/> 12 odbočovalo vpravo <input type="checkbox"/> 13 odbočovalo vlevo <input type="checkbox"/> 14 couvalo <input type="checkbox"/> 15 vjelo do protisměru <input type="checkbox"/> 16 přijíždělo zprava (na křižovatce) <input type="checkbox"/> 17 nerespektovalo přednost v jízdě, nebo červenou na semaforu B <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 10 <input type="checkbox"/> 11 <input type="checkbox"/> 12 <input type="checkbox"/> 13 <input type="checkbox"/> 14 <input type="checkbox"/> 15 <input type="checkbox"/> 16 <input type="checkbox"/> 17	7. Vozidlo <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 50%;">MOTOROVÉ VOZIDLO</th> <th style="width: 50%;">PŘÍPOJNÉ VOZIDLO</th> </tr> <tr> <td>Tov. značka, typ</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Registrační značka</td> <td>Registrační značka</td> </tr> <tr> <td>Stát registrace</td> <td>Stát registrace</td> </tr> </table>	MOTOROVÉ VOZIDLO	PŘÍPOJNÉ VOZIDLO	Tov. značka, typ		Registrační značka	Registrační značka	Stát registrace	Stát registrace
MOTOROVÉ VOZIDLO	PŘÍPOJNÉ VOZIDLO																	
Tov. značka, typ																		
Registrační značka	Registrační značka																	
Stát registrace	Stát registrace																	
MOTOROVÉ VOZIDLO	PŘÍPOJNÉ VOZIDLO																	
Tov. značka, typ																		
Registrační značka	Registrační značka																	
Stát registrace	Stát registrace																	
8. Pojistitel (dle dokladu o pojištění): NÁZEV: _____ Číslo poj. smlouvy: _____ Číslo zelené karty: _____ Doklad o pojištění nebo zelená karta platná od: _____ do: _____ Pobočka (obch. zast. nebo makléř): _____ NÁZEV: _____ Adresa: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____ Je vozidlo pojištěno havarijně? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>	← udejte počet označených políček →	8. Pojistitel (dle dokladu o pojištění): NÁZEV: _____ Číslo poj. smlouvy: _____ Číslo zelené karty: _____ Doklad o pojištění nebo zelená karta platná od: _____ do: _____ Pobočka (obch. zast. nebo makléř): _____ NÁZEV: _____ Adresa: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____ Je vozidlo pojištěno havarijně? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>																
9. Řidič (dle řidičského průkazu): PŘÍJMENÍ: _____ Jméno: _____ Datum narození: _____ Adresa: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____ Číslo řidičského průkazu: _____ Skupina (A, B, ...): _____ Platnost řidičského průkazu do: _____	Nezbytné podepsat oběma řidiči Není přitvářením odpovědnosti, slouží k dokumentaci dat a okolností nehody za účelem rychlého vyřízení náhrady škody.	9. Řidič (dle řidičského průkazu): PŘÍJMENÍ: _____ Jméno: _____ Datum narození: _____ Adresa: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____ Číslo řidičského průkazu: _____ Skupina (A, B, ...): _____ Platnost řidičského průkazu do: _____																
10. Označte šipkou body vzájemného střetu na vozidle A →	13. Nákras nehody v okamžiku střetu	10. Označte šipkou body vzájemného střetu na vozidle B →																
	Označte: 1. směr jízdních pruhů, 2. směr jedy vozidel A, B (šipkou), 3. jejich postavení v okamžiku střetu, 4. dopravní značky, 5. jména ulic																	
11. Viditelná poškození na vozidle A:	15. Podpisy řidičů	11. Viditelná poškození na vozidle B:																
14. Vlastní poznámky:	A	14. Vlastní poznámky:																
_____ _____ _____	B	_____ _____ _____																

II. PRAKTICKÁ ČÁST

8 PŘÍKLAD OBJASNĚNÍ POKUSU O POJISTNÝ PODVOD Z PRAXE

8.1 Oznámení o škodní události pojišťovně

Dne 29.3.2010 nahlásil pojišťovně Allianz na Oddělení likvidací na telefonním čísle 844 170 000 pojistnou událost o dopravní nehodě operátorce pan Barták Jiří. Operátorka chtěla vědět následující údaje od poškozeného a to:

1. Kdy a kde k dopravní nehodě došlo:
 - Datum - 26.3.2009
 - Čas – 8 hodin 31 minut
 - Místo – Přerov ulice Vaňkova
2. Kdo způsobil dopravní nehodu
 - Jméno a příjmení – Kovář Libor
 - Číslo pojistné smlouvy - 881 275 700
3. Z čísla pojistné smlouvy se zjistili následující údaje
 - Místo trvalého bydliště – Obránců míru 1379/ Hranice na Moravě
 - Rodné číslo – 650614/3525
 - Telefonní číslo – 581 213 301
 - Státní poznávací značka - 1M3 2233
 - Typ vozidla – Iveco T. Daily
 - VIN – VFBGDM8C5X0562942
 - Barva – bílá
4. Údaje o poškozeném:
 - Jméno a příjmení – Jiří Barták
 - Místo trvalého bydliště – Pekařská 617 / Olomouc
 - Telefonní číslo – 585 228 770
5. Údaje o poškozeném vozidle
 - Státní poznávací značka - 1M1 4358
 - Typ vozidla – Kia Rio
 - Rok výroby – 2007
 - VIN – KM2B0BC5K77432793

- Počet najetých kilometrů – 21 496
 - U kterého pojistitele je uzavřeno pojištění odpovědnosti z provozu vozidla – Allianz pojišťovna a číslo pojistné smlouvy 846 698 735
 - Rozsah poškození vozidla – poškozená levá přední kapota, zničený levý světlomet, zničené levé zpětné zrcátko a poškozený lak na levých předních a zadních dveřích.
6. Odhadovaná výše škody – 90 000 Kč,
7. Popis dopravní nehody – K dopravní nehodě došlo, když bylo vozidlo zaparkováno v řadě stojících vozidel v ulici Vaňkova. Pan Kovář Libor se svým nákladním automobilem Iveco T. Daily pokoušel zajet do průjezdu prodejny Elektro Spáčil. Při odbočování do průjezdu prodejny si však špatně najel a zachytil pravým předním nárazníkem nákladního automobilu o moje zaparkované vozidlo Kia Rio na kterém došlo na pravé straně k poškození pravého zpětného zrcátka a poškození laku a ochranných lišt na dveřích, avšak při tomto manévru se mu nepodařilo zajet do průjezdu prodejny Elektro Spáčil, protože mu zavazal sloup veřejného osvětlení, který stojí těsně u vjezdu na chodníku. Když zjistil, že nemá šanci stočit nákladní vozidlo do průjezdu rozhodl se tedy kousek si couvnout a při couvání narazil levou zadní částí nákladního vozidla Iveco T. Daily opět do mého vozidla Kia Rio. Při tomto nárazu došlo na mém vozidle k poničení na levé přední části, k prolomení nárazníku a zničení levého předního světla a poškození kapoty motoru. Po tomto jeho nezdařeném pokusu zajet do průjezdu prodejny se mi již podařilo doběhnout k mému zaparkovanému vozidlu a zastavit jeho počínání a zabránit tak dalšímu poškozování mého vozidla.
8. Jsou nějakí svědci dopravní nehody – ne u průběhu dopravní nehody nebyly přítomny další osoby.
9. Byla k dopravní nehodě přivolána policie – nebyla z důvodu, že škoda na vozidle nepřesáhla 100 000 Kč a nedošlo ke zranění osob. S dotčným jsem se dohodl na řešení dopravní nehody.

Druhý den 30.3.2009 nahlásil pojistnou událost pojišťovně Allianz na oddělení likvidací pan Libor Kovář operátorka chtěla vědět následující údaje:

1. Kdy a kde k dopravní nehodě došlo a číslo pojistné smlouvy:
 - Datum - 26.3.2009
 - Čas – 8 hodin 31 minut
 - Místo – Přerov ulice Vaňkova
 - Číslo pojistné smlouvy – 881 275 700
2. Z čísla pojistné smlouvy se zjistili následující údaje:
 - Místo trvalého bydliště – Obránců míru 1379/ Hranice na Moravě
 - Rodné číslo – 650614/3525
 - Telefonní číslo – 581 213 301
 - Státní poznávací značka - 1M3 2233
 - Typ vozidla – Iveco T. Daily
 - Rok výroby - 1999
 - VIN – VFBGDM8C5X0562942
 - Barva – bílá
3. Jestli řídil vozidlo v době dopravní nehody
 - Viník se k nehodě přiznal
4. Popis dopravní nehody – K dopravní nehodě došlo, když jsem zajížděl se svým nákladním automobilem Iveco T. Daily do průjezdu prodejny Elektro Spáčil. Při nájezdu abych mohl odbočit do průjezdu prodejny jsem neodhadl přesně vzdálenost mého nákladního automobilu od vozidla Kia Rio a lehce jsem o něj zachytil pravým předním bokem nárazníku a přitom jsem mu lehce poškodil lak a zrcátko na levé straně. Při tomto manévru se mi však nepodařilo zajet do průjezdu prodejny, protože na chodníku na rohu vjezdu těstě u cesty stojí sloup veřejného osvětlení, který mi zavazal. Musel jsem si tedy kousek couvnout, abych mohl srovnat nákladní automobil a abych se také vyhnul sloupu veřejného osvětlení. Při couvání mi sjela noha ze spojky a nákladní automobil se náhle a prudce rozjel do zadu a než jsem stihl zareagovat došlo k nárazu a zastavení nákladního automobilu o levý přední bok vozidla Kia Rio. Při tomto nárazu nedošlo na mém nákladním automobilu k žádné škodě, bohužel u vozidla Kia Rio došlo k poškození levé

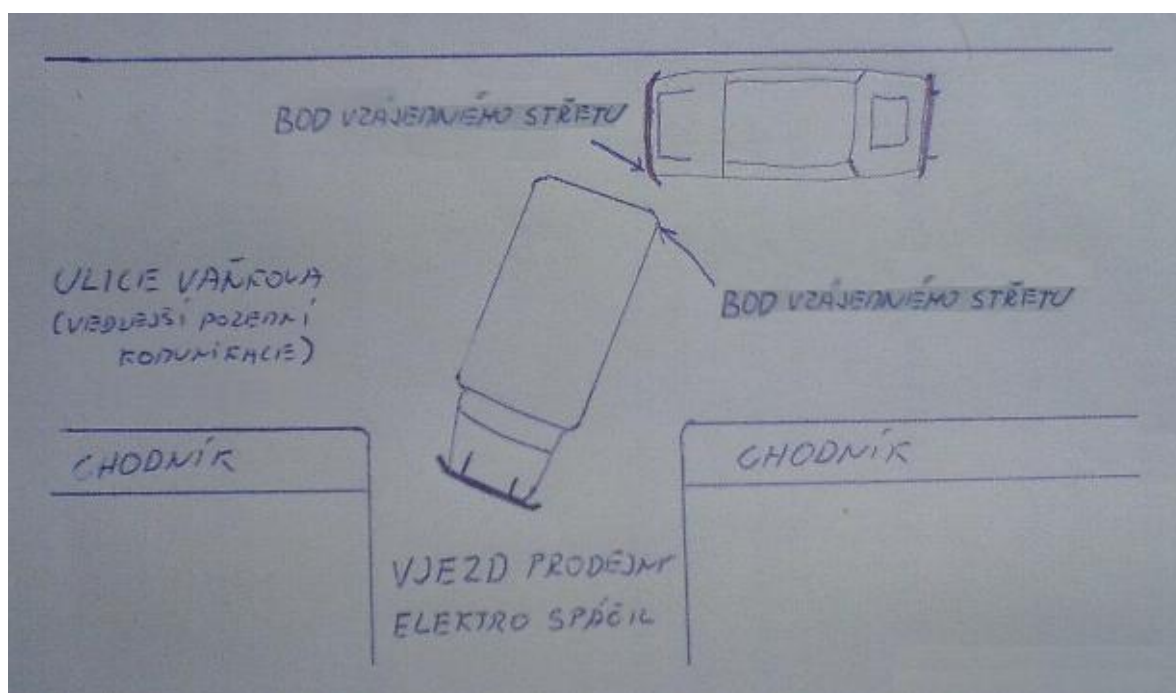
přední části nárazníku, pomačkání levého blatníku a zničení levého světlometu a pokřivení kapoty motoru.

5. V čem spatřujete příčinu dopravní nehody?

- Příčinou byla nepozornost.

8.2 Řešení vzniklé škody způsobené dopravní nehodou

Po nahlášení dopravní nehody na Oddělení likvidací panem Jiřím Bartákem a panem Liborem Kovářem předala operátorka veškeré údaje spolu s nákresem průběhu dopravní nehody likvidátorovi panu Pospíšilovi.



Obrázek 1. Nákras průběhu dopravní nehody

Likvidátor se na základě vyhodnocení dvou telefonických záznamů a nákresu průběhu dopravní nehody začal zajímat o havarované vozidlo a dohodl se s panem Jiřím Bartákem na prohlídce havarovaného vozu, aby mohl ocenit vzniklou škodu na vozidle. Na termínu prohlídky vozu se domluvili na 2.4.2009 v 10 hodin v Olomouci v ulici Hermannova před autorizovaným servisem Kia.

8.2.1 Záznam o škodě na vozidle Kia Rio

Dne 2.4.2009 v Olomouci provedl likvidátor pojišťovny Allianz pan Ing. Pospíšil Jaroslav prohlídku osobního automobil KIA RIO v držení panem Jiřím Bartákem SPZ: 1M1 4358, VIN: KM2B0BC5K77432793, rok výroby 2007, s počtem najetých kilometrů 21 496 za účelem ocenění vzniklé škody.

Rozsah poškození vozidla

FOTODOKUMENTACE



Obrázek 2. Havarované vozidlo KIA RIO¹¹

- Poškození laku a ochranných lišt na levé straně vozidla – přelakování (cena opravy 10 000,-)
- Zničené levé zpětné zrcátko – výměna (cena opravy 3000,-)
- Zničený levý blatník – výměna (cena opravy 22 000,-)

¹¹ Zdroj: Autobazar Biz [online]. 1999 [cit. 2010-03-015]. Dostupné z WWW: <http://www.autobazar.biz/CZ/osobni/hledej/bourane.html?menu_vozu=bourane&page=7>.

- Poškozený levá strana nárazníku – oprava (cena opravy 2 500,-)
- Zničené levé přední světlo – výměna (cena opravy 4 000,-)
- Zničená mřížka chladiče – výměna (cena opravy 1500,-)
- Zničená kapota motoru – výměna (cena opravy 19 000,-)

Celková cena opravy vozu byla vyčíslena na 62 000 Kč.

Prohlídkou vozidla bylo zjištěno:

Při bližším ohledání vozidla KIA RIO likvidátor došel k závěru, že se dopravní nehoda neodehrála tak jak ji popsali oba účastníci. Poškození levého boku vozidla sice nasvědčovalo první části verze, kterou popsali operátorce na likvidačním oddělení pojišťovny jako průběh nehody, ale poškození přední části vozu již nikoliv. Likvidátor zjistil, že stopy poškození vozidla nejsou na těch místech, kde by měly být, kdyby k dopravní nehodě došlo tak jak ji oba účastníci popsali. Došlo by totiž na levé přední části nárazníku k jeho prasknutí a následnému prolomení i ve spodní části čímž by došlo i k poškození levé přední mlhovky. Spodní část nárazníku však nejevila žádné zjevné poškození. Nárazník byl poškozen v horní 1/3 a spolu s ním i mřížka chladiče a kapota motoru. Navíc na přední straně kapoty motoru ve výšce cca 40 cm nad zemí bylo jasně viditelné vodorovné promáčknutí což sice odpovídá střetu s nákladním automobilem, ale neodpovídá to verzi popisu průběhu dopravní nehody. Toto promáčknutí by se nacházelo zcela jistě na levé boční straně kapoty motoru a bylo by i na blatníku. Na základě těchto zjištění se likvidátor rozhodl pro prohlídku nákladního automobilu Iveco T. Daily pojištěného (viníka).

8.2.2 Prohlídka vozu Iveco T. Daily

Dne 4.4.2009 v Hranicích na Moravě provedl likvidátor pojišťovny Allianz pan Ing. Pospíšil Jaroslav prohlídku nákladního automobilu Iveco T. Daily v držení panem Liborem Kovářem SPZ: 1M3 2233, VIN: VFBGDM8C5X0562942rok výroby 1999.

Rozsah poškození vozidla

FOTODOKUMENTACE



Obrázek 3.: Přední část nákladního vozidla Iveco T. Daily¹²

¹² Zdroj: I - bazar [online]. 1997 [cit. 2010-03-15]. Dostupné z WWW: <<http://www.i-bazar.cz/nakladni-automobily/?strana=1>>.



Obrázek 4: Zadní část nákladního vozidla Iveco T. Daily¹³

Prohlídkou nákladního vozidla bylo zjištěno:

Při prohlídce nákladního automobilu likvidátor zjistil, že se na přední straně nákladního automobilu pojištěného nenacházejí žádné stopy po poškození, a to zejména drobné poškození nárazníku a zbytky červeného laku po nárazu do vozidla Kia Rio. Navíc by nákladní automobil pojištěného musel najet ve zcela jiném úhlu, což by mu znemožnilo odbočení bez toho aniž by zadní stranou nákladního prostoru nezachytil o vozidlo Kia Rio. Kdyby totiž nákladní automobil najel do vozidla poškozeného tak jak oba účastníci dopravní nehody shodně uvedli v první části verze došlo by zcela jistě k zachycení zadní části nákladního vozu o vozidlo poškozeného v úrovni okének dveří a jejímž následkem by

¹³ I - bazar [online]. 1997 [cit. 2010-03-15]. Dostupné z WWW: <<http://www.i-bazar.cz/nakladni-automobily/?strana=1>>.

došlo k rozbití okének u dveří a poškození sloupku k čemuž však nedošlo. Dále likvidátor zjistil, že vozidlo pojištěného nemá na zadní straně vůbec žádné stopy po střetu což však není po takovéto nehodě možné. Zcela určitě by po nárazu do vozidla poškozeného došlo k drobnému poškození na zadní straně nákladního automobilu a to zejména k poškození levých zadních světel, protože jsou na výškové úrovni nárazníku vozidla Kia Rio.

8.2.3 Závěr zjištěných skutečností z prohlídky obou vozidel

Na základě zjištěných skutečností likvidátor pojišťovny Allianz pan Ing. Pospíšil Jaroslav došel k závěru, že se havarovaná vozidla nemohla setkat a rozhodl se vyžádat si znalecký posudek.

Ing. Vaněk Rudolf, soudní znalec, Palackého 1202/25 Olomouc, tel. 585414895

Znalecký posudek

č. 777/4/2009

Tento znalecký posudek byl vypracován na žádost zadavatele ze dne 4.4.2009

Zadavatel posudku: Ing. Jaroslav Pospíšil, likvidátor Allianz pojišťovny, a. s.

Komenského 883/16 Olomouc

Účel posudku: Na základě předložených podkladových materiálů analyzujte průběh dopravní nehody, která se odehrála 26.3.2009 a stanovte zda se děj havárie mohl odehrát podle výpovědi poškozeného a jestli mohlo dojít k takovému poškození vozidla Kia Rio

Nález

Podkladové materiály:

- Fotodokumentace obou havarovaných vozidel
- Popis průběhu dopravní nehody od obou účastníků
- Zápis poškození motorového vozidla Kia Rio
- Zápis poškození nákladního automobilu Iveco T. Daily

Posudek

Posouzení havarovaného vozidla

Na základě vykonaného vyšetřovacího pokusu a podkladových materiálů znaleckého posudku, je možné jednoznačně konstatovat, že rozsah poškození havarovaného vozidla Kia Rio, VIN: KM2B0BC5K77432793 v podobě poškozeného levého boku, zničeného hlavního levého světlometu a promáčknuté přední kapoty, ke kterému mělo dojít dne 26.3. 2009 v rámci nehodového děje jednoznačně neodpovídají.

Odůvodnění

Na základě provedení detailní prohlídky poškozených vozidel, jejichž poškození vznikla když se majitel nákladního automobilu Iveco T. Daily pokoušel zajet do průjezdu prodejny Elektro Spáčil jsem zjistil, že se tato dopravní nehoda nemohla stát tak jak ji oba účastníci popisují. Stopy poškození na vozidle Kia Rio neodpovídají střetu s nákladním automobilem Iveco T. Daily, ale odpovídají střetu s vlekem nákladního automobilu. Na přední straně vozidla Kia Rio na kapotě motoru je jasně viditelné vodorovné promáčknutí,

kteře se nachází ve výšce 70 cm nad zemí a poškození mřížky chladiče, které bylo způsobeno prudkým nárazem pod zadní část vleku nákladního automobilu a ne jak oba účastníci dopravní nehody shodně uvedli, že k tomuto poškození došlo při nárazu nákladního automobilu Iveco T. Daily při couvání. Kdyby k takovéto střetu došlo tak jak ji oba účastníci popsali, stopy po promáčknutí by byly ve zcela jiném úhlu a navíc by se nacházeli na kapotě motoru o 10 cm výš. Dále by na vozidle Kia Rio došlo k většímu poškození pravého boku nárazníku a zřejmě i k poškození pravého mlhového světla k čemuž však vůbec nedošlo. Pravý blatník na vozidle byl jen mírně poškozen a to v úrovni pravého světlometu. U nákladního automobilu Iveco T. Daily by došlo na pravé zadní straně k poškození pravých zadních světel. U tohoto typu nákladního automobilu jsem přitom žádné takovéto poškození nezjistil. Navíc jsem na nákladním automobilu Iveco T. Daily neobjevil žádné zbytky laku po střetu, s vozidlem Kia Rio, které by na něm zcela jistě zůstaly.

Závěr

Na základě podkladových materiálů a zjištěných skutečností při prohlídce havarovaného vozidla Kia Rio a nákladního automobilu Iveco T. Daily lze jednoznačně určit, že se tato vozidla nestřetla.

Znalecká doložka

Znalecký posudek jsem podal jako znalec jmenovaný rozhodnutím Krajského soudu v Olomouci č.j. Spr 1869/80, Spr 3015/82 a Spr 836/96 pro obor MOTOROVÉ VOZIDLA - CENY A ODHADY (dopravní nehody, oceňování škod na vozidlech) a obor ELEKTROTECHNIKA (zařízení a elektroinstalace motorových vozidel). Znalecký posudek je zapsán pod poř. č. **777/4/2009 znaleckého** deníku. Znalečné a úhrada nákladů je vyúčtováno na základě vyhlášky 37/67 Sb. v platném znění přiloženým účetním dokladem (faktura).

Tento znalecký posudek se skládá ze dvou jednostranně popsaných listů a byl vyhotoven ve třech stejných vyhotoveních.

V Olomouci dne 12. května 2009

.....
Ing. Vaněk Rudolf

8.3 Závěr likvidace pojistné události vozidla Kia Rio

Na základě znaleckého posudku došlo ze strany Allianz pojišťovny, a. s. k zamítnutí výplaty pojistného plnění u škodní události na vozidle Kia Rio a bylo podáno dne 14.5.2009 trestní oznámení pro pokus o pojistný podvod na Policii ČR.

ZÁVĚR

V mé diplomové práci jsem se pokusil popsat metody a postupy, jaké jsou používány pojišťovnami při odhalování pojistných podvodů u motorových vozidel. V teoretické části práce jsem se zabýval postupným vývojem pojišťovnictví od minulosti až po současnost. Jaké formy pojištění podle občanského zákoníku rozlišujeme a podle jakých kritérií dělíme jednotlivé pojistné podvody. Dále jsem se zabýval jednotlivými druhy pojištění motorových vozidel a to havarijním a povinným ručením. U každého druhu pojištění jsem uvedl na jaký typ škody se vztahuje a charakterizoval jsem typy pachatelů, kteří se nejčastěji pokoušejí o podvodné jednání spolu s počtem odhalených pojistných podvodů za určité časové období. Dále jsem se zabýval podněty, které vedou pojistitele k podezření, že se jedná o pokus o pojistný podvod a s jakými vyšetřovacími situacemi a stopami se můžeme nejčastěji setkávat při objasňování tohoto trestného činu. Poté jsem se zabýval jednotlivými opatřeními, které vedou k vypátrání pobytu pachatele a úkony, které vedou k prokázání pojistného podvodu. V předposlední části teoretické práce jsem se zabýval znaleckým zkoumáním příčin dopravních nehod, které je velice důležité při odhalování tohoto druhu trestné činnosti, a také jsem zde uvedl podle jakých kritérií pojišťovny postupují při náhradě škody, když dojde ke vzniku dopravní nehody. Na konci teoretické části jsem uvedl, jak by se mělo správně postupovat, když dojde k dopravní nehodě.

V praktické části jsem uvedl konkrétní případ pokusu o pojistný podvod, který se odehrál v minulém roce.

Závěrem se dá říct, že i když jsou pojišťovny stále úspěšnější při odhalování pokusů o pojistný podvod u pojištění motorových vozidel, bude počet pachatelů v následujících letech stále narůstat, a to nejenom z důvodu, že došlo ke zvýšení zákonné hranice výše škody, při které musí být přizvána policie k dopravní nehodě, ale také v souvislosti s prohlubující se hospodářskou krizí.

CONCLUSION

In my thesis, I tried to describe the methods and procedures which are used by insurance companies in the detection of insurance fraud in motor vehicles. In the theoretical part, I dealt with the gradual development of insurance from past to present. What forms of insurance under the Civil Code and differentiate according to which criteria are divided into various insurance fraud. We also deal with various types of motor insurance and emergency and mandatory liability. For each type of insurance, I pointed to what type of damage covered, and I described the types of offenders, who often attempt at deception, together with the number of detected insurance fraud for a period of time. I mentioned stimuli, leading insurers to suspect that it is an attempt at insurance fraud investigation and such situations and the tracks we usually encounter in clarifying this offense. Then I dealt with the various measures that lead to the detection of residence and the offender acts, that lead to prove insurance fraud. The part of the theoretical work I an expert examination of the causes of accidents, which is very important in detecting this type of crime here and I said what criteria insurance companies act in damages, when it comes to the creation of a traffic accident. At the end of the theoretical section I mentioned how it should be correct when it comes to act in a traffic accident.

In the practical part I mentioned the specific case of attempted insurance fraud, which occurred last year.

Finally, one can say that while insurance companies are more successful in detecting attempts at insurance fraud in motor insurance, the number of offenders in subsequent years to grow and not only, because it increased the statutory minimum amount of damage, in which shall be invited Police traffic accident, but also in the context of a deepening economic crisis.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] Konrád, Z. a kol.: Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů. Praha: PA ČR, 1996.
- [2] Zuzanařák, A.: Právní rádce pojištěných. Praha 1996. ISBN 80-7201-002-6
- [3] Čejková, V. Řezáč, F. Šedová, J.: Pojišťovnictví – praktikum. Brno 1996. ISBN 80-210-1448-2
- [4] Straus, J. a kol.: Kriminalistická technika. PA ČR, Praha 2005
- [5] Porada, V a kol. Kriminalistika Akademické nakladatelství CERM, 2001
- [6] Chmelík, J. Porada, V.: Pojistné podvody. Praha: Policie ČR, 2000.
- [7] Porada, V. Pršal, V.: Vyšetřování trestného činu pojistného podvodu. Soudní inženýrství, 4, 1999.
- [8] SMEJKAL, Vladimír. *Role soudního znalce při řešení sporu* [online]. Brno : Fakulta podnikatelská, 2008. 338 s. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně. Dostupné z WWW: <<http://si.vse.cz/archive/proceedings/2008/role-znalce-pri-reseni-sporu.pdf>>.
- [9] Trestní zákon, Zákon č. 40/2009 Sb.
- [10] Trestní řád, § 105 - § 111.
- [11] Zákon o znalcích a tlumočnících, Zákon č. 36/1967 Sb.
- [12] Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, Zákon č. 168/1999 Sb.
- [13] Výroční zprávy Allianz pojišťovny a. s. od roku 2005 - 2009
- [14] Rozhovor s likvidátorem Allianz pojišťovny a. s. Olomouc [ústní sdělení]
- [15] Rozhovor s pojišťovacím agentem Allianz pojišťovny a.s. Lipník nad Bečvou [ústní sdělení].
- [16] *Historie pojišťovnictví* [online]. 1999 [cit. 2010-02-13]. Dostupné z WWW: <<http://www.brokerteam.cz/historie.htm>>.
- [17] *Pojistný podvod* [online]. 2007 [cit. 2010-02-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.globalexpert.cz/cs/pojistny-podvod/pojistny-podvod.shtml>>.
- [18] *Povinné ručení* [online]. 2010 [cit. 2010-02-13]. Dostupné z WWW: <<http://www.povinne-ruceni-prehled.cz/havarijni-pojisteni/>>.

- [19] *Komplexní pojištění* [online]. 2010 [cit. 2010-02-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.pojistenicz.com/page.php?id=havarie>>.
- [20] *Povinné ručení* [online]. 2009 [cit. 2010-02-15]. Dostupné z WWW: <<http://www.povinneruceni123.cz/otazky-odpovedi.html>>.
- [21] *Inrebia* [online]. 2008 [cit. 2010-02-15]. Dostupné z WWW: <<http://www.inrebia.cz/povinne-ruceni.php>>.
- [22] *Povinné ručení* [online]. 2000 [cit. 2010-02-16]. Dostupné z WWW: <<http://www.povinne-ruceni.com/porovnani-asistencnich-sluzeb.html>>.
- [23] *Česká kancelář pojistitelů* [online]. 1998 [cit. 2010-02-17]. Dostupné z WWW: <http://www.ckp.cz/tisk/statistiky_a_informace.php?id=0>.
- [24] *ČSOB pojišťovna* [online]. 1995 [cit. 2010-02-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.csobpoj.cz/media/tiskove-zpravy/archiv-2008/nehody-2009.htm>>.
- [25] *Znalecký oceňovací ústav* [online]. 2000 [cit. 2010-02-19]. Dostupné z WWW: <<http://www.znalecky.cz/znalecka-cinnost/>>.
- [26] *Justice.cz* [online]. 1997 [cit. 2010-02-20]. Dostupné z WWW: <<http://portal.justice.cz/Justice2/Soud/soud.aspx?k=4913&o=20&j=30&d=256364>>.
- [27] *Elektronické právo* [online]. 1999 [cit. 2010-02-23]. Dostupné z WWW: <<http://www.epravo.cz/top/soudni-rozhodnuti/zadani-znaleckeho-posudku-58904.html>>.
- [28] *Kriminalistika* [online]. 2008 [cit. 2010-02-26]. Dostupné z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/casopisy/kriminalistika/2005/04/aclanek2.html>>.
- [29] *Auto kaleidoskop* [online]. 2009 [cit. 2010-02-29]. Http://www.aut. Dostupné z WWW:<<http://www.autokaleidoskop.cz/Ruzne/Cebia-predstavila-system-Autotracer/>>.
- [30] *Sdružení obrany spotřebitelů* [online]. 1995 [cit. 2010-03-2]. Dostupné z WWW: <http://www.spotrebitele.info/doprava_auto/clanek.shtml?x=2353436>.

- [31] *Autoweb* [online]. 2009 [cit. 2010-03-12]. Dostupné z WWW: <<http://fiat.autoweb.cz/pravni-poradna-bezplatna/nahrada-skody-pri-dopravni-nehode-cast-2/1895>>.
- [32] *Offroad* [online]. 2010 [cit. 2010-03-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.offroaddecin.cz/zajimavosti/nahrada-skody-pri-dopravni-nehode-cast-2->>>.
- [33] *Znalecký posudek* [online]. 2010 [cit. 2010-03-16]. Dostupné z WWW: <www.avicom.cz/znex-vzory.rtf>.
- [34] Renault club [online]. 1997 [cit. 2010-02-28]. Dostupné z WWW: <http://www.renaultclub.cz/vyznam_kodu_vin_vehicle_identification_number.html>.
- [35] Význam VIN [online]. 2002 [cit. 2010-02-28]. Dostupné z WWW: <<http://kubelka.hyperlink.cz/vin.html>>.
- [36] Česká asociace pojišťoven [online]. 2008 [cit. 2010-02-21]. Tiskové zprávy. Dostupné z WWW: <[http://www.cap.cz/ItemF.aspx?od=10&list=DOKUMENTY_01&view=pro web tiskové zprávy](http://www.cap.cz/ItemF.aspx?od=10&list=DOKUMENTY_01&view=pro%20web%20tiskove%20zpravys)>.
- [37] Autobazar Biz [online]. 1999 [cit. 2010-03-015]. Dostupné z WWW: <http://www.autobazar.biz/CZ/osobni/hledej/bourane.html?menu_vozu=bourane&page=7>.
- [38] I - bazar [online]. 1997 [cit. 2010-03-15]. Dostupné z WWW: <<http://www.i-bazar.cz/nakladni-automobily/?strana=1>>.

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

EU	Evropská unie
ČAP	Česká asociace pojišťoven
ČKP	Česká kancelář pojistitelů
SPZ	Státní poznávací značka
VDS	Vehicle Descriptor Section – označuje model příslušného vozu
VIN	Vehicle identification number - identifikační číslo vozidla
WMI	World Manufacturer Identifier – světový kód výrobce

SEZNAM OBRÁZKŮ

OBRÁZEK 1. NÁKRES PRŮBĚHU DOPRAVNÍ NEHODY.....	86
OBRÁZEK 2. HAVAROVANÉ VOZIDLO KIA RIO.....	87
OBRÁZEK 3. PŘEDNÍ ČÁST NÁKLADNÍHO VOZIDLA IVECO T. DAILY.....	89
OBRÁZEK 4. ZADNÍ ČÁST NÁKLADNÍHO VOZIDLA IVECO T. DAILY.....	90

SEZNAM TABULEK

TABULKA 1. VÝVOJ POJIŠŤOVNICTVÍ V ČESKÝCH ZEMÍCH.....	13
TABULKA 2. VÝZNAM JEDNOTLIVÝCH ZNAKŮ.....	32
TABULKA 3. KÓDY VÝROBCŮ JEDNOTLIVÝCH STÁTŮ.....	33
TABULKA 4. TABULKA PRO VÝPOČET KONTROLNÍ ČÍSLICE.....	34
TABULKA 5. VYNÁSOBENÍ VÁHOU ZNAKU VE VIN.....	35
TABULKA 6. PŘÍKLAD VÝPOČTU VIN.....	35

SEZNAM GRAFŮ

GRAF 1. POJISTNÉ PODVODY S POJIŠTĚNÍM MOTOROVÝCH VOZIDLE.....	27
GRAF 2. POJISTNÉ PODVODY S HAVARIJNÍM POJIŠTĚNÍM.....	28
GRAF 3. POJISTNÉ PODVODY SPOJENÉ S KRÁDEŽEMI MOTOROVÝCH VOZIDEL.....	30
GRAF 4. POKUSY O POJISTNÝ PODVOD S HAVAROVANÝMI VOZIDLY	37
GRAF 5. POKUSY O POJISTNÝ PODVOD S POVINNÝM RUČENÍM.....	38