



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ
BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY



ÚSTAV SOUDNÍHO INŽENÝRSTVÍ
INSTITUTE OF FORENSIC ENGINEERING

METODIKA PROHLÍDKY VOZIDLA LIKVIDÁTOREM POJIŠŤOVNY

VEHICLE INSPECTION METHODOLOGY USED BY A LOSS ADJUSTER

DIPLOMOVÁ PRÁCE
MASTER'S THESIS

AUTOR PRÁCE
AUTHOR

Bc. JOSEF PAVELEC

VEDOUCÍ PRÁCE
SUPERVISOR

Ing. VLADIMÍR PANÁČEK, Ph.D.

BRNO 2015

Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství

Ústav soudního inženýrství
Akademický rok: 2014/2015

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

student(ka): Bc. Josef Pavelec

který/která studuje v **magisterském navazujícím studijním programu**

obor: **Expertní inženýrství v dopravě (3917T002)**

Ředitel ústavu Vám v souladu se zákonem č.111/1998 o vysokých školách a se Studijním a zkušebním řádem VUT v Brně určuje následující téma diplomové práce:

Metodika prohlídky vozidla likvidátorem pojišťovny

v anglickém jazyce:

Vehicle Inspection Methodology Used by a Loss Adjuster

Stručná charakteristika problematiky úkolu:

Diplomová práce se bude zabývat vytvořením podrobného metodického postupu prohlídky vozidla určité kategorie provedené likvidátorem pojišťovny za účelem využití výsledků prohlídky v soudně inženýrské praxi.

Cíle diplomové práce:

1. Popsat a shrnout problematiku likvidace pojistných událostí v oboru motorových vozidel.
2. Specifika jednotlivých kategorií motorových vozidel.
3. Popsat a vyhodnotit současné metody prohlídek vozidel pojišťovnami zejména ve vztahu k dokumentaci technického stavu vozidla.
4. Návrh metodického postupu prohlídky vozidla likvidátorem pojišťovny dle jednotlivých kategorií vozidel za účelem efektivního využití získaných údajů z prohlídky při znalecké činnosti.

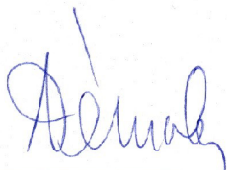
Seznam odborné literatury:

- [1] DAŇHEL, J. a kol. Pojistná teorie. 2. vydání. Praha : Professional Publishing, 2006. 338 s. ISBN 80-86946-00-2
- [2] VLK, F. Stavba motorových vozidel. 1. vydání. Vlastním nákladem, 2003. 497 s. ISBN 8023887572
- [3] Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
- [4] BRADÁČ, A. a kol. Soudní inženýrství. 1. vydání. Brno : AKADEMICKÉ NAKLADATELSTVÍ CERM, s.r.o. Brno, 1997. 725 s. ISBN 80-7204-057-X.

Vedoucí diplomové práce: Ing. Vladimír Panáček

Termín odevzdání diplomové práce je stanoven časovým plánem akademického roku 2014/2015.

V Brně, dne 24.10.2014



doc. Ing. Aleš Vémola, Ph.D.
Ředitel vysokoškolského ústavu



ABSTRAKT

Práce se zabývá vypracováním metodického postupu prohlídky vozidla likvidátorem pojišťovny. Zejména využitelnosti výstupů prohlídky v soudním inženýrství. Teoretická část je věnována pojišťovnictví, se zaměřením na problematiku likvidace pojistných událostí v oboru motorových vozidel a kategorizaci motorových vozidel. Součástí práce je analýza pracovních postupů likvidátora v teoretické i praktické rovině. Byla vypracována metodika na základě analýzy a potřeb pro znaleckou činnost.

KLÍČOVÁ SLOVA

likvidace pojistné události, likvidátor, prohlídka vozidla, pojistné podvody, výše majetkové újmy, Audatex

ABSTRACT

This thesis deals with an elaboration vehicle inspection methodology of used by a loss adjuster and especially with an application of the inspection results in a forensic engineering. A theoretical part attends to an insurance with focus on problematics of valuing of insurance events in the field of motor vehicles and categorization of a motor vehicles itself. This thesis contents an analysis of working methods used by the loss adjusters in both theoretical and practical ways. A methodology was elaborated based on an analysis and requirements on forensic expert work.

KEYWORDS

claims handling, loss adjuster, vehicle inspection, insurance fraud, property damage, Audatex

PAVELEC, J. *Metodika prohlídky vozidla likvidátorem pojišťovny*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, 2015. 88 s. Vedoucí diplomové práce: Ing. Vladimír Panáček, Ph.D.

Prohlášení

Prohlašuji, že tato diplomová práce na téma Metodika prohlídky vozidla likvidátorem pojišťovny je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Všechny zdroje, prameny a literaturu, které jsem při vypracování používal nebo z nich čerpal, v práci řádně cituji s uvedením úplného odkazu na příslušný zdroj.

V Brně dne

.....
podpis diplomanta

Poděkování

Na tomto místě děkuji vedoucímu diplomové práce Ing. Vladimíru Panáčkovi, Ph.D. za poskytnutí metodiky pojišťovny.

Dále bych rád chtěl poděkovat svojí rodině a okolí za velkou podporu při psaní této práce.

Bc. Josef Pavelec

OBSAH

1 Úvod	9
2 Pojištění motorových vozidel	10
2.1 Pojišťovnictví	10
2.2 Pojmy používané v pojišťovnictví	11
2.3 Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla	13
2.3.1 Limity pojistného plnění a výše pojistného	15
2.3.2 Zelená karta	18
2.3.3 Česká kancelář pojistitelů a Garanční fond	19
2.4 Havarijní pojištění	20
3 Likvidace pojistných událostí motorových vozidel	22
3.1 Likvidace pojistné události	22
3.2 Obor motorových vozidel	23
3.2.1 Dopravní nehoda	23
3.3 Proces likvidace pojistné události	25
3.3.1 Ohlášení pojistné události	25
3.3.2 Zaregistrování pojistné události pojišťovnou	25
3.3.3 Prověření likvidátorem	26
3.3.4 Stanovení rozsahu pojistného plnění	27
3.3.5 Revize spisu a výplata plnění	30
3.4 Přímá likvidace	30
3.5 Forma likvidace	31
3.5.1 Parciální škoda	31
3.5.2 Totální (úplná) škoda	32
3.5.3 Škoda způsobená nepojištěným vozidlem	32
3.6 Likvidace v pojišťovně Kooperativa	32
3.7 Pojistné podvody	36
4 Kategorie motorových vozidel	39
4.1 Osobní automobily	40
4.2 Nákladní automobily střední třídy	42
4.2.1 Rám nákladního vozidla	42
4.3 Opravy vozidel a stanovení výše majetkové újmy	43
5 Současné metody prohlídek vozidel	45
5.1 Požadavky na likvidátora	45
5.2 Prohlídka vozidla	46

5.3	Fotodokumentace	48
5.4	Audapad	48
5.4.1	AudaInspect	50
5.4.2	AudaVIN	50
5.4.3	AudaGlass	51
5.5	Dokumentace technického stavu vozidla	51
5.6	Chyby	52
5.6.1	Omezení velikosti fotografie	52
5.6.2	Chybné použití stojanového metru	52
5.6.3	Absence systematičnosti	54
6	Metodický postup prohlídky vozidla	55
6.1	Podmínky prohlídky	55
6.1.1	Prostorové podmínky	55
6.1.2	Světelné podmínky	56
6.1.3	Čistota vozidla	56
6.2	Nesouvisející poškození	57
6.3	Obecná pravidla	58
6.4	Prohlídka vozidla po nehodě	59
6.5	Použití výstupů v soudním inženýrství	60
7	Závěr	62
	Literatura	63
	Seznam symbolů, veličin a zkratk	67
	Seznam příloh	71
A	Obrazové a tabulkové přílohy	72
B	Výstupy z provedených prohlídek dle vypracované metodiky	78
B.1	VW Golf	78
B.1.1	Vyplněný zápis o poškození motorového vozidla	78
B.1.2	Pořízená fotodokumentace	81
B.2	Mercedes-Benz Atego 1218	84
B.2.1	Vyplněný zápis o poškození motorového vozidla	84
B.2.2	Pořízená fotodokumentace	86

1 ÚVOD

Práce se zabývá vypracováním metodického postupu prohlídky vozidla likvidátorem pojišťovny, zejména využitelností výstupů prohlídky v soudním inženýrství.

Diplomová práce je rozdělena do pěti částí. V první části jsou vysvětleny základní pojmy z oblasti pojišťovnictví, zejména z pojištění motorových vozidel. Dále se kapitola zaměřuje na povinné ručení, jsou zde uvedeny faktory ovlivňující výši pojistného, limity pojistného plnění. Jsou zde také objasněny pojmy zelená karta a havarijní pojištění.

Druhá část pojednává o likvidaci pojistné události, což je souhrn pracovních postupů, jejichž cílem je určit výši škody a poskytnout pojistné plnění. Je zde popsána práce likvidátora pojistných událostí, který prošetřuje škody pojištěných a poškozených, pak se zde také nachází popis plnění pojistných událostí a pojistné podvody. V práci bude také ukázán postup likvidace u konkrétní pojišťovny — Kooperativa.

Třetí část seznamuje čtenáře s konstrukcí osobního automobilu a nákladního automobilu střední třídy.

V kapitole Současné metody prohlídek vozidel jsou uvedeny hlavní požadavky na funkci technika pojišťovny, který shromažďuje podklady k pojistné události. Hlavní činností je prohlídka a přesný popis poškozeného vozidla. Nedílnou součástí podkladů je kvalitní fotodokumentace.

Poslední kapitola je zaměřena na metodický postup prohlídky vozidla. Mezi základní faktory, na které je nutné dát velký pozor, patří prostor, světlo a čistota vozidla. Do podkladů se také uvádí nesouvisející poškození nalezené na vozidle, a to z důvodu zamezení možných pojistných podvodů. Výsledná metodika je primárně určena likvidátorům pojišťoven. Při jejím dodržení by jimi pořízené podklady měly lépe sloužit znalcům, zejména pak v problematice stanovení výše majetkové újmy.

2 POJIŠTĚNÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL

2.1 Pojišťovnictví

Pojišťovnictví je nevýrobní odvětví ekonomiky, spadá do oblasti finančnictví a jeho úkolem je finanční eliminování negativních důsledků rizik, jež ohrožují lidskou činnost. Do osobního života lidí i do všech forem podnikatelské činnosti často nepříznivě zasahuje působení přírodních sil nebo nežádoucí chování lidí. Jejich vznik lze očekávat, ale nelze určit, kdy nastanou (zda-li vůbec) a koho postihnou. Třebaže umíme vzniku těchto nežádoucích událostí předcházet nebo snižovat škodlivé následky, nelze jim zcela zabránit. Základním principem pojištění je vytváření rezerv z příspěvků zájemců, které slouží ke krytí škod způsobených nahodilými událostmi, jež postihly pojištěné. Dochází tedy ke zmírnění, odstranění nebo alespoň finanční kompenzaci následků negativních událostí. (3, s. 7, 8)

Čejková upozorňuje (3, s. 8) na dnešní opomíjení základního smyslu pojištění: *„Původní myšlenky o pojištění vznikly na zásadách vzájemnosti s cílem pomáhat v situacích, kdy se jednotlivec nemůže ubránit vzniku škody a krytí její následky. Základní filosofií tedy byla pomoc v nouzi. Tento humanitní obsah pojištění se v průběhu vývoje pojištění často opomíná a vytrácí.“* Dále také zdůrazňuje, že pojišťovnictví a také jeho rozvoj zasahuje přímo či nepřímo do všech činností, týká se každého občana, firmy, podniku a společnosti jako takové. Principy volného tržního hospodářství a pojištění jsou pevně spjaty. Bez dobrého fungování nezávislého pojišťovnictví není možné vytvořit volnou a svobodnou tržní ekonomiku. *„Pojišťovací činnost plní roli stabilizátoru ekonomické úrovně firem a životní úrovně obyvatelstva v případě neočekávané (náhodné) události. Kromě toho se pojišťováním posiluje odpovědnost fyzických osob za jejich ekonomickou a sociální situaci. Stát podporuje rozvoj pojišťovnictví i cestou slev na dani a uplatňováním smluvních povinných a zákonných forem pojištění. To mu pak umožňuje přesouvat odpovědnost za sociální situaci a ekonomickou stabilitu na firmy, podniky, obyvatelstvo, pojištěné, pojistníky a pojišťovny.“* (3, s. 7, 8)

Přestože se pojištění týká celé společnosti, o jeho úlohách a významu se ví poměrně málo. Poznatky se spíše přenáší mluveným slovem, jako zkušenost jednotlivců,

často ve velice zkrácené podobě. Někteří význam pojištění snižují, což může být následkem nepřilíživého předlistopadového období, kdy se na pojištění nahlíželo jako na nedůležitou složku financí. V praxi je možno se setkat s množstvím zjednodušených představ o pojištění (3, s. 10). Nejen z tohoto důvodu budou v následující podkapitole 2.2 definovány pojmy, které jsou použity dále v textu.

Pojišťovnictví se řídí zákonem č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví (dále také ZPoj). Tento předpis upravuje problematiku pojišťovací činnosti pojišťovny se sídlem na území České republiky, členského státu Evropské unie a sídlem na území třetích států (§ 1). Vhodné je také zmínit, že ZPoj vznikl v reakci na potřebu sjednotit právní úpravu pojišťoven v rámci jednotného evropského trhu a vychází z původního zákona č. 363/1999 Sb., o pojišťovnictví a o změně některých souvisejících zákonů. (27, s. 3)¹ Nejdůležitější a zároveň nejobsáhlejší částí ZPoj je druhá část „podmínky pro výkon činnosti v pojišťovnictví“. (24) Definuje požadavky pojišťoven na kapitál, řídicí a kontrolní systém či kvalifikaci vedoucích a dalších osob. Dohled a regulaci v oblasti pojišťovnictví vykonává dle ZPoj Česká národní banka (dále také ČNB)².

2.2 Pojmy používané v pojišťovnictví

Jak bylo zmíněno dříve, na tomto místě budou definovány vybrané pojmy týkající se pojištění. Následně uvedené pojmy vychází zejména z právní úpravy – konkrétně zákona č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě, ve znění pozdějších předpisů (dále také ZPojS), zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění pozdějších předpisů a z odborné literatury (11, s. 116–119):

- *„**pojišťovna** – právnická osoba se sídlem na území České republiky, které bylo ČNB uděleno povolení k provozování pojišťovací činnosti. S ohledem na kontext lze ekvivalentně používat termín **pojistitel**.*
- ***pojistník** – ten, kdo uzavřel s pojistitelem pojistnou smlouvu. Má právo dispozice s pojistnou smlouvou a povinnost platit pojistné.*

¹ V tomto článku jsou shrnuty změny podmínek vzniku a fungování pojišťoven s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady, dále pak srovnání s původním zákonem.

² Více informací na <http://www.cnb.cz/cs/dohled_financni_trh/legislativni_zakladna/pojistovny_zajistovny_poj_zprostredkovatele/>.

- **pojistná smlouva** – smlouva o finančních službách, ve které se pojistitel zavazuje v případě vzniku nahodilé události poskytnout ve sjednaném rozsahu plnění a pojistník se zavazuje platit pojistiteli pojistné.
- **pojistka** – písemné potvrzení pojistitele o uzavření pojistné smlouvy.
- **pojistné** – úplata za poskytování pojistné ochrany. Pojistné je obvykle placeno opakovaně v dohodnutých pojistných obdobích (běžné pojistné) nebo u některých pojištění najednou za celou pojistnou dobu (jednorázové pojistné). Pojistné je povinen platit pojistník.
- **pojištěný** – ten, na jehož majetek, život, zdraví nebo odpovědnost za škodu se pojištění vztahuje. V případě pojistné události má právo na pojistné plnění, není-li stanoveno jinak.
- **poškozený** – ten, kdo utrpěl škodu, za kterou jiný podle platných právních předpisů odpovídá (ten, komu byla provozem vozidla způsobena škoda a má právo na náhradu škody).
- **nahodilá skutečnost** – skutečnost, která je možná a u které není jisté, zda v době trvání soukromého pojištění vůbec nastane, nebo není známa doba jejího vzniku.
- **škodná událost** – skutečnost, ze které vznikla škoda a která by mohla být důvodem vzniku práva na pojistné plnění (např. škoda způsobená provozem vozidla).
- **pojistná událost** – nahodilá skutečnost blíže označená v pojistné smlouvě nebo ve zvláštním právním předpisu, na který se pojistná smlouva odvolává, se kterou je spojen vznik povinnosti pojistitele poskytnout pojistné plnění (dále také PU).
- **pojistné plnění** – je částka, kterou pojišťovna při pojištění vyplácí v případě pojistné události. Příjemcem pojistného plnění je tzv. oprávněná osoba, kterou je obvykle přímo pojištěný.
- **pojistná částka** – v pojistné smlouvě dohodnuté nejvyšší možné plnění z pojistné události, event. z několika pojistných událostí za určité časové období. Může být využívána i jako základ pro výpočet pojistného. V pojištění osob je základem pro stanovení výše pojistného plnění.
- **pojistná doba** – doba, na kterou bylo soukromé pojištění sjednáno.

- **oprávněná osoba** – osoba, které v důsledku pojistné události vznikne právo na pojistné plnění.“

2.3 Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla (také nazývané „povinné ručení“) existuje ve všech vyspělých ekonomikách. Slouží pro pokrytí škod, které způsobil řidič svým vozidlem. Má formu povinně smluvního pojištění (viz. dále), aby uzavření pojištění nebylo na vůli majitele či provozovatele vozidla. Důvod je především ekonomický, kdy škodná událost je velkého rozsahu (např. způsobení vykoľežení vlaku) nebo je spojena s trvalými následky (vyplácení renty poškozenému s trvalým poškozením zdraví, související s dlouhodobou újmou na výdělku). V těchto případech by i pro majitele luxusních vozů mohla výše škody přesahovat jejich finanční možnosti. (4, s. 183)

Povinné ručení (dále také POV) má v ČR dlouhou historii. Již roku 1908 byl přijat tzv. automobilový zákon³, který řešil náhradu škody. Měl však dobrovolný charakter. Předpisem, který již ukládal povinnost pojištění je tzv. malý automobilový zákon⁴. Vztahoval se pouze na vozidla, která se používala k živnostenské dopravě osob a nákladu. Povinnost pojištění odpovědnosti za škodu pro všechna motorová vozidla v registru motorových vozidel zavádí až tzv. velký motorový zákon⁵ z roku 1935. (10, s. 4) Historii a vývoj povinného ručení v ČR širší a komplexnější formou popisuje několik odborných publikací. Jednou z nich je rigorózní práce Milana Hradce. (9)

POV v současnosti upravuje zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění pozdějších předpisů (dále také ZOV). ZOV mimo jiné ukládá provozovateli⁶ vozidla povinnost uzavřít pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla. POV je povinně smluvní pojištění (od roku 2000; do konce roku 1999 pro stát povinné ručení formou zákonného pojištění provozovala Česká po-

³ Zákon č. 162/1908 ř. z., o ručení za škody z provozování jízdních silostrojů (automobilů).

⁴ Zákon č. 198/1932 Sb. z. a n., o dopravě motorovými vozidly.

⁵ Zákon č. 81/1935 Sb. z. a n., o jízdě motorovými vozidly

⁶ Provozovatel vozidla je dle zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu vlastník vozidla nebo jiná osoba zmocněná vlastníkem k provozování vozidla vlastním jménem.

jišťovna⁷). Důležité je vnímat fakt, že předmětem pojištění není vozidlo, ale odpovědnost za škodu. Třebaže je spojena s konkrétním vozidlem. POV je vázáno na konkrétní osobu pojištěného (provozovatele vozidla), tedy osobu odpovědnou za škodu. Jandová (10, s. 9) uvažuje teoretický model, kdy POV je vázáno na osobu řidiče např. ihned po získání řidičského oprávnění. Však kvůli jednodušší evidenci a administraci je spojení pojištění s konkrétním vozidlem praktickým a také mezinárodně fungujícím řešením. Daňhel (4, s. 187) dodává, že při realizaci tohoto modelu by došlo k odstranění fixace pojistného na objem a výkon motoru vozidla. Na druhou stranu by to znamenalo předepsat poměrně vysoké pojistné všem řidičům. Tedy i těm, kteří vozidlo řídí zřídkakdy. Došlo by k velkému zvýhodnění řidičů s vyššími příjmy a/nebo těch, kteří mají více vozidel.

Tab. 2.1: Seznam pojišťoven se sídlem v ČR k 9. 4. 2015, které nabízejí povinné ručení. Zdroj: *Česká kancelář pojistitelů www.ckp.cz*, dostupné z: <<http://www.ckp.cz>>.

AIG pojišťovna	Hasičská vzájemná pojišťovna
Allianz pojišťovna	Kooperativa pojišťovna
AXA pojišťovna	Slavia pojišťovna
Česká podnikatelská pojišťovna	Triglav pojišťovna
Česká pojišťovna	UNIQA Pojišťovna
ČSOB Pojišťovna	Wüstenrot pojišťovna
Generali Pojišťovna	

Další důležitou skutečností je platnost ZOV pouze na vybraných pozemních komunikacích. Těmi jsou dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace vyjma těch, které nejsou veřejně přístupné. Pozemní komunikace přesně definuje zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále také ZPozKom). (18, § 4–7) Vymezení prvních tří typů pozemních komunikací (tj. dálnice, silnice a místní komunikace) nečiní z praktického hlediska větší potíže. Složitější situace nastává u definice pozemní komunikace: „*Účelová komunikace je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Účelovou komunikací*

⁷ Zdroj: *Česká kancelář pojistitelů www.ckp.cz* [online], 2015 [cit. 2015-04-10]. Dostupné z: <http://www.ckp.cz/tisk/statistiky_a_informace.php?id=0>.

je i pozemní komunikace v uzavřeném prostoru nebo objektu, která slouží potřebě vlastníka nebo provozovatele uzavřeného prostoru nebo objektu. Tato účelová komunikace není přístupná veřejně, ale v rozsahu a způsobem, který stanoví vlastník nebo provozovatel uzavřeného prostoru nebo objektu. V pochybnostech, zda z hlediska pozemní komunikace jde o uzavřený prostor nebo objekt, rozhoduje příslušný silniční správní úřad.“ (18, § 7) Tím pádem nejsou veřejně přístupné účelové komunikace např. některá parkoviště u obchodních center či poskytovatelů jiných služeb (rekreace, sportovní vyžití) nebo také uzavřené areály firem a jiné soukromé pozemky. Z tohoto důvodu při vzniklé škodné události na účelové komunikaci, která není veřejně přístupná není možné pojistné plnění na základě POV. V těchto případech se škody řeší občanskoprávní cestou případně jako podezření pro trestný čin poškozování cizího majetku. (10, s. 10)

2.3.1 Limity pojistného plnění a výše pojistného

V současné době je v ČR na 54 (viz. tabulka A.1) pojišťoven. POV nabízí však pouze 13 z nich (viz. tabulka 2.1). Každá pojišťovna musí dodržet limity pojistného plnění⁸, které jsou dány ZOV. Limity pro krytí různých negativních následků jsou dva:

- První udává minimální limit za **každého** usmrceného nebo zraněného včetně náhrady nákladů vynaložených na péči hrazenou z veřejného zdravotního pojištění. Dle aktuálního znění ZOV je limit stanoven na 35 000 000 Kč. (19, § 3a, odst. 2, písm. a)
- Druhým limitem se stanovuje náhrada škody za poškozené, zničené nebo ztracené věci a také za ušlý zisk pro **všechny** poškozené dohromady. Limit je opět ve výši 35 000 000 Kč. (19, § 3a, odst. 2, písm. b)

Přestože jsou limity v současnosti shodné výše, nemusí tomu tak být i nadále a v minulosti se často lišily. Například původní znění ZOV stanovilo limity na 18 milionů Kč a 5 milionů Kč. Limity pro případné pojistné plnění jsou předmětem pojistné smlouvy a uvádí se jako kombinace dvou čísel. V současnosti tedy 35/35 milionů Kč. Přestože zákon ukládá relativně vysoká pojistná plnění, dochází k nehodám, kdy tyto

⁸ Nejvyšší hranice plnění pojistitele při jedné škodné události.

Tab. 2.2: Limity pojistných plnění pojištění odpovědnosti z provozu vozidel v České republice k 30. 3. 2014, rozdělené do pásem dle jejich výše (mil. Kč). (7, s. 40)

	Pásmo 1	Pásmo 2	Pásmo 3	Pásmo 4	Pásmo 5
Allianz	35/35	50/50			150/150
AXA	35/35	70/70			
Česká pojišťovna	35/35	50/50	100/100	120/120	150/150
ČPP	35/35	50/50		111/111	
ČSOB	44/35	60/60	100/100		
Generali	35/35	70/70	100/100		
HVP	35/35	70/70			
Kooperativa	35/35	70/70	100/100		150/150
Slavia	35/35		100/100		
Triglav	35/35	70/70			
UNIQA	35/35	60/50	100/100		150/150
Wüstenrot	35/35	70/70			

limity jsou překročeny a zbytek škody může být vymáhán po viníku. K těmto situacím bude pravděpodobně docházet častěji, protože se experti shodují na trendu zvyšování odškodnění za ublížení na zdraví nebo smrt. Padají i názory na zvýšení zákonných limitů nebo doporučení na uzavření POV s limity 50/50 milionů Kč a více. (39) Přitom tuto možnost nabízejí již nyní všechny pojišťovny poskytující POV (viz. tabulka 2.2). Přitom na výši pojistného mají limity malý vliv.

Výše pojistného ovlivňuje několik faktorů. Lze je rozdělit na dvě skupiny, a to na parametry týkající se vozidla a pojistníka (35):

1. Parametry týkající se pojištěného vozidla:

- **druh vozidla** – členění vozidel na osobní či nákladní automobily, autobus, motocykl apod.
- **objem válců** – s vyšším zdvihovým objemem motoru se stanovuje vyšší pojistné
- **výkon motoru** – stejný princip jako u předchozího
- **hmotnost vozidla** – výše pojistného je přímo úměrná rostoucí hmotnosti
- **způsob užití vozidla** – vozidla, která nejsou používána pro soukromé účely, ale např. jako u vozidla taxislužby nebo autoškoly, je pojistné o něco vyšší

- **stáří vozidla** – pojistné je v případě novějších vozidel vyšší

2. Parametry týkající se pojistníka:

- **typ klienta** – při určení výše pojistného se zohledňuje, zda vozidlo užívá soukromá osoba nebo právnická osoba
- **věk** – mladí řidiči jsou jednou z rizikových skupin, tudíž mívají vyšší pojistné
- **místo bydliště** – některá místa, potažmo okresy, jsou, co do počtu dopravních nehod, rizikovější

Dalším parametrem může být již zmíněná výše pojistných limitů. Je pravdou, že každá pojišťovna má pro stanovení výše pojistného vlastní kalkulační vzorec. Společnou charakteristikou pojišťoven je uplatňování tzv. bonus/malus systému. Nejedná se o nic jiného než odměňování pojistníků za jejich bezeškodní průběh pojištění srážkou na pojistném (bonus) nebo naopak „trestání“ problémových řidičů, kteří mají za sebou (ne)jednu pojistnou událost přírůžkou na pojistném (malus). Posuzuje se historie pojistníka, nikoli vozidla ke kterému je pojištění sjednáno. Z toho důvodu se bonus/malus nemaže při změně vozidla či pojišťovny. Opět platí, že konkrétní hodnoty bonusů a malusů si každá pojišťovna určuje sama. V praxi to znamená, že se výše pojistného pohybuje v intervalu 40 % až 250 % své základní výše.

Existuje několik webových aplikací, pomocí kterých lze snadno a rychle vypočítat výši pojistného a vybrat nejvýhodnější z nabídek pojišťoven⁹. Celkově lze konstatovat, že výše pojistného je v ČR ve srovnání s nejen evropskými státy nízká. Grussmann se ve své bakalářské práci zabýval srovnáním POV u nás a v Kanadě, konkrétně v provincii Ontario. Uvažoval průměrné hodnoty a vztáhl výše pojistného ku mzdám. Výsledky ukazují, že Čech potřebuje 2,5 dne, aby byl schopen vydělat na roční pojistné. Naproti tomu Kanadčan z provincie Ontario pracuje 7 dní pro uhrazení pojistného. Při tomto porovnání vychází téměř trojnásobně nižší cena pojistného v ČR¹⁰. (7, s. 75)

⁹ Jsou to např.: ePojištění <<http://www.epojisteni.cz/povinne-ruceni/>>, Top-pojištění <<http://www.top-pojisteni.cz/povinne-ruceni/povinne-ruceni-srovnani>>, měsíc <<http://prodej.mesec.cz/povinne-ruceni/>>, srovnej to <<http://www.srovnejto.cz/povinne-ruceni-porovnan/>>, Srovnátor <<https://www.srovnator.cz/povinne-ruceni/>>.

¹⁰ Důležitý je však rozdílný systém povinného ručení u nás a v Kanadě. Více informací v bakalářské práci Jana Grussmanna (7).

V současnosti se situace týkající se výše pojistného u nás začíná měnit. Pojistné se zvyšuje (viz. tabulka A.2). Důvodem jsou legislativní změny. První z nich je nový občanský zákoník¹¹, který ruší pevně stanovené částky odškodnění za újmu na zdraví. Dalším důvodem je zrušení sankcí (viz. tabulka A.3) na provozovatele vozidel, který nemá sjednané pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Poplatky byly zavedeny 1. ledna 2009 a postih neplatičů skončil k 14. lednu 2015. Jedním z důvodů zrušení sankcí je vymáhání poplatků od osob, které již vozidlo fyzicky nevlastní, protože je v převodu na jiného vlastníka. Vybrané poplatky plnily Garanční fond České kanceláře pojistitelů (viz. 2.3.3 Česká kancelář pojistitelů a Garanční fond) zhruba ze 70 %. Zbýlá část byla tvořena příspěvky od pojišťoven a náhradami škod od nepojištěných viníků nehod. Pokud budou pojišťovny přispívat na nepojištěné škody, musí se tento náklad promítnout i do pojistného. (36)

Provozování vozidla bez povinného ručení je nadále protizákonné. Za ponechání nebo provozování vozidla na vybraných pozemních komunikacích bez POV hrozí pokuta ve správním řízení až do výše 40 000 Kč. Pokud je vozidlo bez pojištění déle než 14 dní, bude vyřazeno z registru vozidel. Pokud není řidič schopen předložit na požádání příslušníka policie ČR tzv. zelenou kartu, bude mu udělena bloková pokuta ve výši 1 500-3 000 Kč. (36)

2.3.2 Zelená karta

Zelená karta je jediný mezinárodně v Evropě uznávaný doklad o existenci pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Po uzavření pojištění ihned vydá pojišťovna zelenou kartu k prokazování sjednaného POV. Každý řidič je povinen mít kartu u sebe a na vyzvání ji předložit. Na zelené kartě jsou uvedeny údaje:

- kdo povolil vydání,
- platnost,
- kód země/kód pojišťovny/číslo pojistné smlouvy,
- registrační značka/VIN¹²,
- druh vozidla,

¹¹Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, který vešel v platnost 1. ledna 2014.

¹²Vehicle identification number – Identifikační číslo vozidla. Mezinárodně jednoznačný identifikátor motorových vozidel, zpravidla vyražený na štítku trvale připevněném ke karoserii vozu nebo vyražený do karosérie samotné. (30)

- značka vozidla,
- územní platnost¹³,
- údaje o pojistníkovi,
- vydavatel dokladu,
- podpis zástupce pojišťovny.

2.3.3 Česká kancelář pojistitelů a Garanční fond

Dle ZOV je zřízena již dříve zmíněná Česká kancelář pojistitelů¹⁴ (dále také ČKP) jako právnická osoba a je považována za pojišťovnu. Je to profesní organizace pojistitelů, kteří jsou na území ČR oprávněni provozovat pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Mezi její hlavní úkoly patří provozování hraničního pojištění¹⁵, uchovávat a poskytovat vybrané informace o POV vozidel registrovaných v ČR a správa Garančního fondu.

Garanční fond slouží převážně pro krytí škod poškozeným z dopravních nehod způsobených nepojištěnými řidiči. Ročně se z Garančního fondu vyplatí zhruba 300 milionů Kč. Vyplacené náhrady škody jsou následně vymáhány po vinících nehod. Příspěvky do Garančního fondu od pojišťoven byly zmíněny již dříve. Pojišťovny přispívají poměrově na základě počtu vozidel, které u nich mají sjednáno POV (viz. tabulka A.4), a to vždy na rok dopředu, aby byla zachována likvidita Garančního fondu. Výpadek příspěvků od nepojištěných řidičů znamená zvýšení příspěvků pojišťoven a také pojistného. Jinými slovy pojištění provozovatelé vozidel budou doplácet na ty nepojištěné. V současné době se však pracuje na návrhu nového systému, který by zajistil, aby do Garančního fondu přispívalo maximum nepojištěných. Návrh vychází z modelu, který funguje ve skandinávských zemích. Zde je každé vozidlo automaticky pojištěno. V praxi by to mohlo znamenat, že pokud si provozovatel vozidla nevybere pojištění z nabídky komerčních pojišťoven, automaticky bude k vozidlu uzavřeno POV u České kanceláře pojistitelů s např. trojnásobnou sazbou. Vše by se řešilo okamžitě a nedošlo by k vymáhání poplatků měsíce či roky

¹³ „Území vymezené vyhláškou ministerstva financí a Zelenou kartou, na kterém platí povinné pojištění. Na takto definovaném území je možné hradit škody způsobené třetím osobám v důsledku provozu pojištěného vozidla.“ (37)

¹⁴ Oficiální webové stránky kanceláře: <www.ckp.cz>.

¹⁵ Hraniční pojištění je POV pro řidiče cizozemských vozidel a je povinen je uzavřít každý řidič cizozemského vozidla, který vstupuje na území ČR, pokud se neprokáže platnou zelenou kartou.

zpátky, jak tomu bylo dříve. Navíc by byla záruka, že jsou pojištěna všechna vozidla a nevybíraly se pouze pokuty za nepojištění. (34)

2.4 Havarijní pojištění

Havarijní pojištění (také nazývané „kasko“) patří mezi pojištění vozidel. Na rozdíl od POV, které je smluvně povinné pojištění, je havarijní pojištění smluvně dobrovolné. Toto pojištění poskytuje pojistné plnění majiteli nebo držiteli vozidla v případě pojistné události. Může se jednat o škody, které vzniknou v důsledku:

- jakékoliv živelní události,
- krádeže, loupeže, vandalství, poškození, zničení nebo odcizení motorového vozidla, neoprávněné používání vozidla,
- dopravní nehody, způsobené jakoukoli událostí, včetně nesprávného jednání řidiče motorového vozidla.

Pokud jsou pojištěny všechna tato nebezpečí, hovoříme o tzv. „plném pojištění“ (můžeme se také setkat s anglickým termínem „All Risk“). Pojem plné pojištění je však lehce zavádějící, neboť se jedná o kombinaci několika produktů pojištění a jde tedy o pojištění sdružené. Pokud jde o pojištění pouze některých nebezpečích (nejčastěji živelní a odcizení), nazýváme tento druh pojištění „omezená havárie“. Vždy je nutné odvolání na podmínky uvedené v pojistné smlouvě. I při plném pojištění se mohou v pojistných podmínkách stanovit nebo dohodnout různá vyloučení, na které se pojištění nevztahuje. Může to být např. požár z důvodu závady na elektrické instalaci apod. (3, s. 36)

„Pojistitelé poskytují i různá doplňková pojištění majetku nebo osob v rámci havarijního pojištění. Jde zejména o pojištění nadstandardní výbavy, pojištění zavazadel, pojištění asistenčních služeb a úrazové pojištění osob přepravovaných ve vozidle. Také je možné rozšířit základní pojištění o pojištění čelního skla. Tato možnost je však nabízena i v rámci povinného ručení.“ (3, s. 36)

Havarijní pojištění se sjednává se spoluúčastí pojištěného. Spoluúčastí se rozumí částka, kterou se pojištěný podílí na úhradě škody vzniklé pojistnou událostí. Spoluúčast u havarijního pojištění může být vyjádřena fixní částkou nebo procentuální sazbou. Často však kombinací obojího – např. 10 %, nejméně však 15 000 Kč). V ta-

kovém případě se spoluúčast počítá procentuálně (10 % z celkové škody), ale nikdy neklesne pod dohodnutou částku (15 000 Kč). Dále platí, že pokud je škoda nižší než domluvená spoluúčast v pojistné smlouvě, celou škodu hradí pojištěný. (29)

Podobně jako u pojištění odpovědnosti z provozu vozidla platí, že výše pojistného se stanovuje na základě vozidla a (beze)škodné minulosti pojištěného. Dále záleží na druhu pojištění (zda se jedná o All Risk nebo omezenou havárii) a také výše spoluúčasti. Pro určení výše pojistného opět existují různé internetové kalkulačky (viz. poznámku pod čarou⁹).

Co se právních předpisů týče, havarijní pojištění je u nás upraveno zákonem č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě, ve znění pozdějších předpisů a zákonem č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví, ve znění pozdějších předpisů.

3 LIKVIDACE POJISTNÝCH UDÁLOSTÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL

3.1 Likvidace pojistné události

„Likvidace pojistných událostí je souhrn pracovních postupů, jejichž cílem je určit výši škody a poskytnout pojištěnému nebo poškozenému přiměřenou peněžní náhradu, které říkáme pojistné plnění.“ (3, s. 81)

Na základě pojistné smlouvy dochází k uspokojení nároků pojištěného nebo poškozeného. Lze konstatovat, že likvidace pojistných událostí (dále také LPU) je „vizitkou“ každé pojišťovny. Pojištěný právě pro případ škody pojistnou smlouvu uzavírá a až po LPU může hodnotit, zda dříve uzavřené pojištění je dobré nebo špatné. (3, s. 82)

Likvidátor pojistné události je pracovník pojišťovny, který LPU zajišťuje. Hlavní činnosti likvidátora PU spočívají v prošetření škod pojištěných a na základě pojistných podmínek určit pojistné plnění, na které mají pojištění nárok.

LPU lze rozdělit na: (3, s. 82)

- **jednostupňovou** – likvidátorem je stanoven rozsah škod, určena výše pojistného plnění a doložení potřebných dokladů do spisu pojistné události. Tento přístup se v praxi příliš nepoužívá.
- **dvoustupňovou** – technik provede dokumentaci rozsahu poškození a likvidátor kompletuje spis pojistné události pro vyplacení pojistného plnění. Což je obvyklejší postup.

Po kompletaci spisu téměř vždy následuje revize spisu. Ta je provedena jiným likvidátorem. Existují výjimky (např. nízká výše pojistného plnění), kdy revizi provádí likvidátor sám. V tomto případě mluvíme o tzv. „samorevizi“. (3, s. 82)

Proces LPU se liší s ohledem na druh pojištění a riziko. Je pro něj však charakteristické určité schéma, sestávající se ze čtyř základních fází: (3, s. 82)

1. Ohlášení pojistné události.
2. Zaregistrování škody pojišťovnou.
3. Prověření likvidátorem nebo znalcem a stanovení rozsahu pojistného plnění.
4. Likvidace škody (odmítnutí nebo poskytnutí pojistného plnění).

3.2 Obor motorových vozidel

Pojistná událost, ve vztahu k silničním vozidlům a jejich provozu, je obvykle situace (dopravní nehoda), při které dojde k poškození vozidla samotného, popř. dalšího vozidla (dalších vozidel), zranění cestujících v nich, jiných osob v souvislosti s nehodou a k poškození věcí, popř. majetku. V kontextu havarijního pojištění může PU vzniknout také v případě živelné události, vandalismu, odcizení nebo neoprávněného užití vozidla.

3.2.1 Dopravní nehoda

Termín „dopravní nehoda“ (dále také DN) se vztahuje nejčastěji k nepředvídatelným kolizím na pozemních komunikacích, ale DN nazýváme také obdobnou událost ve vodní, drážní nebo letecké dopravě.

V českém právním řádu definuje DN zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (nazývaný též zákon o silničním provozu, dále také ZSP), konkrétně § 47, odst. (1): *„Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“* (20, § 47, odst. 1)

Přestože je DN mimořádná událost, nehodovost je statisticky měřitelný údaj. Každý řidič by si před jízdou měl uvědomit veškeré povinnosti, které musí splnit v případě dopravní nehody. Mezi takové povinnosti dle ZSP řadíme např.: (20, § 47, odst. 2)

- neprodleně zastavit vozidlo,
- nepožít alkohol nebo jinou návykovou látku,
- učinit opatření k zabránění vzniku škody osobám nebo věcem,
- spolupráce při zjišťování skutkového stavu.

Další povinnosti kladené na účastníky dopravní nehody: (20, § 47, odst. 3, 4)

- učinit taková opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu,
- poskytnou první pomoc a přivolat záchranou službu, došlo-li ke zranění,
- označit místo dopravní nehody,

- umožnit obnovení provozu na pozemní komunikaci,
- prokázat navzájem svou totožnost a sdělit údaje o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě.

Oznámit nehodu Policii ČR dle ZSP je nutné v případech, kdy: (20, § 47, odst. 4, 5)

- došlo k usmrcení nebo zranění osob(y),
- došlo k poškození pozemní komunikace či její součásti, obecně prospěšného zařízení nebo životního prostředí,
- došlo k hmotné škodě na majetku třetích osob,
- škoda na jednom zúčastněném vozidle včetně přepravovaných věcí zřejmě převyšuje částku 100 000 Kč,
- účastníci dopravní nehody nemohou sami zabezpečit obnovení plynulosti provozu,
- podezření, že některý z řidičů byl v době, kdy došlo k dopravní nehodě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

Pokud nastane některý z výše uvedených případů, jsou účastníci dopravní nehody povinni neprodleně ohlásit nehodu Policii ČR, zdržet se jednání, které by mělo vliv na řádné vyšetření nehody (zejména přemístění vozidel. Výjimkou jsou případy, kdy je přemístění nutné k vyproštění nebo ošetření zraněné osoby) a setrvat na místě dopravní nehody až do příchodu policisty (nebo se na toto místo vrátit po poskytnutí pomoci nebo ohlášení dopravní nehody). (20, § 47, odst. 4)

V ostatních případech nejsou účastníci DN povinni Policii ČR nehodu ohlašovat. Jsou však dle § 47, odst. 3, písmo g) ZSP povinni sepsat společný záznam o dopravní nehodě a podepsaný neprodleně předají pojistiteli. Záznam nemá žádnou právní normou definovanou formu. Musí však obsahovat identifikaci místa a času DN, jejich účastníků a vozidel, její příčiny, průběh a následky. Proto je dobré vozit s sebou ve vozidle formulář záznamu o dopravní nehodě, tzv. „euroformulář“ (viz. obrázek A.1). Jedná se o šablonu, kterou jsou vedeni účastníci DN k vyplnění všech zákonem předepsaných údajů a údajů pro pojistitele. Pokud některý z účastníků dopravní nehody odmítne sepsat a podepsat záznam o dopravní nehodě, viník nehody se neprokáže platnou zelenou kartou nebo se viníka nepodaří určit, je dopravní nehodu přece jen nutno Policii ČR nahlásit. Přivolat Policii ČR je také nutné v případech,

kdy je k vozidlu sjednáno havarijní pojištění a došlo k odcizení vozidla (nebo jeho části) nebo v případě vandalismu (poškození vozidla neznámou osobou).

3.3 Proces likvidace pojistné události

3.3.1 Ohlášení pojistné události

„Přijmout hlášení PU je povinna kterákoliv organizační složka příslušné pojišťovny (likvidátor) a to bez ohledu na to, zda je oprávněn(a) pro její registraci či nikoliv. Organizační složky vedou jednoduchou evidenci o předání hlášení PU. Není-li organizační složka pojišťovny (likvidátor), který přijal(a) hlášení PU, oprávněn(a) pro její registraci, zašle hlášení nebo záznam o něm včetně ostatních případných dokladů neprodleně (nejpozději do 3 pracovních dnů od přijetí hlášení) organizační složce pojišťovny, která je pro registraci místně příslušná.“ (5, s. 13)

Samotné ohlášení PU provádí pojištěný nebo poškozený, případně jejich zástupce, který musí doložit zmocnění písemně nebo oprávněná osoba (v dalším textu budou tyto osoby souhrnně označovány jako klient). Klient si může vybrat z několika způsobů ohlášení: (5, s. 14) (12, s. 13)

- na pobočce pojišťovny,
- telefonicky na call centru (písemné oznámení je dodatečně nutné),
- na webovém formuláři pojišťovny,
- na předepsaném tiskopisu příslušné pojišťovny.

Výše uvedené osoby jsou dle ZPojS dále povinny: (22, § 14, odst. 2)

- bez zbytečného odkladu pojistiteli oznámit, že nastala pojistná událost,
- podat pravdivé vysvětlení o vzniku a rozsahu následků této události,
- předložit k tomu potřebné doklady,
- postupovat způsobem dohodnutým v pojistné smlouvě.

3.3.2 Zaregistrování pojistné události pojišťovnou

Pojišťovna každé nahlášení PU zaregistruje a vytvoří k ní spis s číslem, pod kterým je dále vedena v provozním systému pojišťovny. V dnešní době pojišťovny používají interních informačních systémů, které evidenci spisů zefektivňují. Do tohoto spisu

jsou soustředovány veškeré podklady, které se k dané PU vztahují. Pokud mají písemnou formu, naskenují se pro elektronické použití a originály jsou archivovány. Klientovi je zasláno potvrzení o přijetí ohlášení a registraci PU s číslem, pod kterým je tato událost vedena. (12, s. 14)

Pokud je škodní spis nekompletní, obrací se pracovník pojišťovny (likvidátor) na osobu, která škodu nahlásila za účelem doplnění spisu. Zároveň pouze těmto zmíněným osobám likvidátor podává informace o výši plnění nebo náhradě škody. Nikomu jinému se tyto informace nepodávají.

„Eviduje a registruje se tolik pojistných událostí, kolik je poškozených. Tedy jednu nebo více pojistných událostí, pokud budou mít stejnou příčinu, stanou se na stejném místě a ve stejném čase, bude zastřešovat jedna pojistná událost.“ (5, s. 17)

3.3.3 Prověření likvidátorem

V této fázi likvidátor přidělený k PU kontroluje, zda je pojistná smlouva platná, není na ní evidován dluh a především zda smlouva kryje nahlášenou škodu a v daném rozsahu. Veškerá ověření opět zaznamená do spisu. Jsou to zejména: (15, s. 16)

- *„existence platné pojistné smlouvy a jejích příp. dodatků v době vzniku pojistné události,*
- *územní platnosti pojištění, tj. zda k dané události došlo v místě, na něž se pojištění vztahuje,*
- *zda poškozené, zničené nebo odcizené věci jsou předmětem pojištění (např. u pojištění majetku či havarijního pojištění),*
- *zda pojistné nebezpečí, které bylo příčinou vzniku pojistné události, je zahrnuto v pojistné smlouvě a nespadá do výluk z pojištění,*
- *zda osoba, vůči níž je požadována náhrada škody, je u pojištění odpovědnosti za škodu pojištěnou osobou.“*

„Pokud nejsou zjištěny jiné okolnosti, které by vedly k zamítnutí požadavku na pojistné plnění, přistoupí likvidátor k dalším úkonům. U majetkových a odpovědnostních škod likvidátor zjišťuje zejména rozsah škody, podává návrhy a stanovuje způsob odstranění následků pojistné události, provádí výpočet výše vzniklé škody a následně stanovuje výši pojistného plnění. U škod z pojištění osob např. posuzuje lékařské

zprávy, od kterých se odvíjí výše náhrady, nebo stanovuje nutnost provedení lékařské prohlídky pojištěného.“ (15, s. 18)

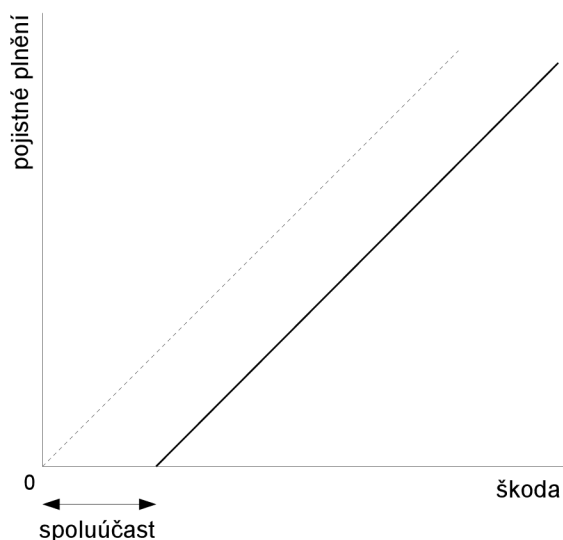
U neživotních pojištění je důležité zjištění rozsahu škod. Základní a nejčastěji používanou metodou je prohlídka a fotodokumentace. Ty by měly proběhnout co nejdříve a v dostatečné kvalitě pro posouzení výše majetkové újmy. Prohlídku může provádět samotný likvidátor, ale i jiná pověřená osoba (např. technik. Vzhledem k současným organizačním strukturám pojišťoven bude termín technik používán pro osobu provádějící ohledání vozidla a termín likvidátor pro osobu mající na starost další činnosti LPU). Během prohlídky se zaznamená množství a rozsah poškození. Dále musí být prověřeno, zda údaje uvedené v hlášení pojistné události odpovídají skutečnému stavu. Likvidátor či technik během prohlídky rozhodne, zda je nutné vypracování znaleckého posudku. V kladném případě je žádoucí zachovat současný stav pro prohlídku věci znalcem. V opačném případě se osoba provádějící prohlídku domluví s pojištěným či poškozeným na způsobu odstranění následků škody. Po provedení prohlídky je vyhotoven zápis. Ten má většinou formu vyplněného předtištěného formuláře. Musí však vždy obsahovat datum a místo prohlídky a podpis zúčastněné osoby (nejčastěji pojištěný či poškozený, případně zmocněnec některého z nich). Vyplněný zápis a pořádaná fotodokumentace je opět přiložena ke spisu PU. (15, s. 18)

3.3.4 Stanovení rozsahu pojistného plnění

Pokud je spis kompletní a neobsahuje nedostatky přechází likvidátor k výpočtu pojistného plnění. Výpočet je řízen interními směrnici každé pojišťovny. Směrnice vychází ze zákona č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku a vyhlášky č. 3/2008 Sb., o provedení některých ustanovení zákona o oceňování majetku, ve znění pozdějších předpisů (oceňovací vyhláška). Dále se samozřejmě vychází z pojistné smlouvy, zejména ve smyslu limitu pojistného plnění (typické pro odpovědnostní pojištění, kdy není dopředu známa výše škody) a dalších podmínek. Mezi tyto podmínky může patřit spoluúcast (téměř vždy spojená s havarijním pojištěním).

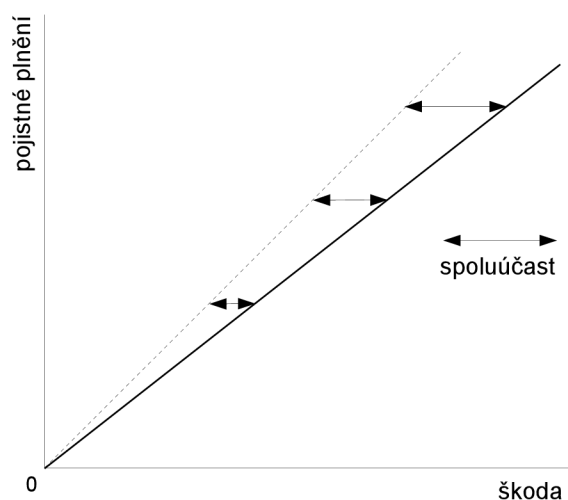
Spoluúcast vyjadřuje podíl pojištěného na úhradě škody. Tento podíl se od pojistného plnění vždy odečítá a může být vyjádřen několika způsoby: (15, s. 19-21)

- absolutní částkou – pevně stanovená částka, která je vždy odečtena od pojistného plnění. Grafické vyjádření takto stanovené spoluúčasti je vidět na obr. 3.1. Pokud výše škody nepřesáhne tuto částku, pojišťovna neposkytuje žádné pojistné plnění.



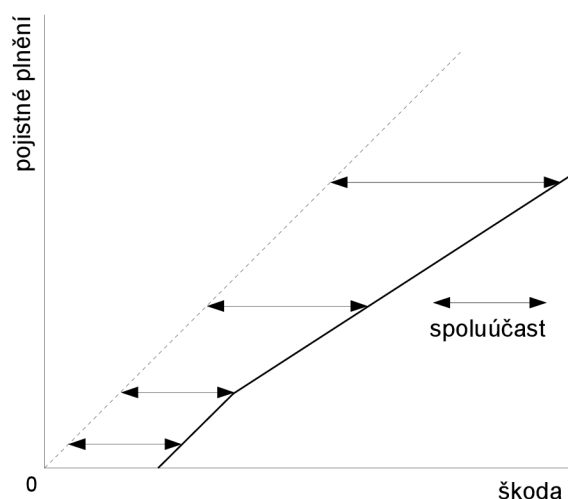
Obr. 3.1: Graf spoluúčasti pojistného na škodě vyjádřená jako pevná částka, která se nemění s ohledem na výši škody. Přerušovaná čára reprezentuje pojistné plnění v případě nesjednané spoluúčasti, plná čára představuje skutečné pojistné plnění. Vlastní zpracování dle (15).

- procentuálně – výše spoluúčasti pojistného se odvíjí od výše škody. Pojišťovna vyplatí pojistné plnění snížené o stanovené procento ze vzniklé škody (viz. obr. 3.2).



Obr. 3.2: Graf spoluúčasti pojistného na škodě vyjádřená procentuálně. S rostoucí výší škody roste i výše spoluúčasti pojistného. Prerušovaná čára reprezentuje pojistné plnění v případě nesjednané spoluúčasti, plná čára představuje skutečné pojistné plnění. Vlastní zpracování dle (15).

- kombinace – takto definovaná spoluúčast v pojistné smlouvě kombinuje oba předchozí způsoby. Je stanoveno procento spoluúčasti a zároveň její minimální výše (viz. obr. 3.3).



Obr. 3.3: Graf spoluúčasti pojistného na škodě vyjádřená kombinací pevně stanovené částky a procentuální sazby. U menších škod se bere v potaz minimálně stanovená výše spoluúčasti. Při větších škodách je již počítána spoluúčast procentuálně. Prerušovaná čára reprezentuje pojistné plnění v případě nesjednané spoluúčasti, plná čára představuje skutečné pojistné plnění. Vlastní zpracování dle (15).

3.3.5 Revize spisu a výplata plnění

Revize je kontrola a potvrzení správnosti provedených úkonů likvidátora. Pokud jsou zjištěny nedostatky či nesprávnosti je spis vrácen likvidátorovi, jenž měl PU na starost. Revizi provádí revidující pracovník (většinou jiný likvidátor) nebo původní likvidátor, kdy hovoříme o tzv. samorevizi¹⁶. Předmětem revize je věcná kontrola, kde se ověřuje soulad s právními předpisy a pojistnými podmínkami a dále kontrola početní, kde se ověřuje správnost výpočtu pojistného plnění. (15, s. 23)

Po úspěšné revizi dochází k výplatě pojistného plnění, které může být provedeno následujícími způsoby: (15, s. 23)

- pojištěnému či poškozenému je vyplacena částka v hotovosti,
- pojištěnému či poškozenému je částka poukázána bankovním převodem nebo poštou,
- dojde k přímé úhradě nákladů na opravu škody institucí, která opravu provedla.

V oboru pojištění motorových vozidel se často setkáváme s tzv. vinkulací pojistného plnění. Což znamená, že smluvní nárok na pojistné plnění je postoupeno třetí osobě, např. leasingové společnosti, která poskytla úvěr na vozidlo.

Na závěr je likvidátorem vyhotovena likvidační zpráva, ve které jsou uvedeny základní informace o průběhu celého procesu LPU. Tato zpráva a veškeré informace pořizené během LPU jsou archivovány. Tím je PU zlikvidována.

3.4 Přímá likvidace

Jedná se o službu, která může být sjednána ke klasickému povinnému ručení. Hlavní myšlenkou služby je likvidace případné PU s pojišťovnou, u níž má poškozený sjednáno povinné ručení. Pojistné plnění je pak zpětně vymáháno od pojišťovny se kterou má uzavřené povinné ručení právě viník PU (dopravní nehody). Tudíž se nemusí poškozený obracet na „cizí“ pojišťovnu kvůli náhradě škody.

Tuto službu začaly na konci roku 2010 nabízet pojišťovny: Česká pojišťovna, Direct a Kooperativa s cílem být první na trhu. (12, s. 16) Od té doby se tento produkt

¹⁶Pojišťovny mají nastaveny limit pojistného plnění, do jehož výše se samorevize provádí (tzv. revizní limit).

dostal do nabídky většiny velkých pojišťoven a zároveň vzrůstá i jeho kvalita. Při zavádění byla běžná pouze přímá likvidace škody na vozidle. Dnes již není výjimkou přímá likvidace i škody na zdraví nebo asistence v podobě poskytnutí náhradního vozidla, kterou známe z havarijního pojištění. Podtrhuje to trend získávání klientů nejen výší pojistného, ale právě nabízenou službou.

3.5 Forma likvidace

V praxi se můžeme setkat s různými likvidace – v případě parciální škody lze pojistné plnění uplatnit formou úhrady faktury nebo rozpočet nákladů, při totální (úplné) škodě je stanovena cena zničeného vozidla, od které se odečte hodnota využitelných zbytků a tato částka představuje pojistné plnění. Nastávají i případy, kdy viník nehody nemá sjednané POV. V těchto případech je škoda vyplacena z Garančního fondu.

3.5.1 Parciální škoda

Parciální, neboli částečná škoda je případ, kdy je rentabilní provést opravu vozidla. Technik provádějící prohlídku by měl být schopen doporučit servis, kde bude vozidlo opraveno za cenu, která je pokryta pojistným plněním (vyjma případu havarijního pojištění, kde je pojistné plnění kráceno o sjednanou spoluúčasť viz. 3.3.4 Stanovení rozsahu pojistného plnění).

Klient má v zásadě na výběr ze dvou možností:

1. úhrada faktury – pojišťovně je předložena faktura za opravárenské práce a materiál. Likvidátor kontroluje, zda vyfakturovaná práce a materiál byly skutečně využity pouze na poškození, které souvisí s PU a jsou úměrné. (5, s. 59)
2. rozpočet nákladů – v závislosti na poškození se stanoví technologie opravy a jsou spočítány náklady na materiál a práci. Výsledná cena opravy nesmí překročit cenu opravy autorizovaných servisů v daném místě a čase. (5, s. 59)

3.5.2 Totální (úplná) škoda

Totální škoda nastane v případech, kdy je oprava vozidla ekonomicky nerentabilní nebo je oprava technicky nemožná. Výše pojistného plnění se v těchto případech určí jako rozdíl tzv. ceny obvyklé před poškozením a ceny využitelných zbytků. (5, s. 60, 61) „Obvyklá cena je cena, která by byla dosažena při prodejkách stejné, popřípadě obdobné věci (dílu, skupiny, vozidla) v obchodním styku v tuzemsku k datu ocenění.“ (2, s. 17) „Cena zbytků vozidla je obvyklá cena poškozeného vozidla nebo jeho částí (skupin, podskupin, dílů) využitelných dále jako náhradní díly.“ (2, s. 19) V praxi se cena obvyklá stanovuje na základě publikací Eurotax nebo pomocí výpočetního software TaxExpert. (5, s. 61) Využitelné zbytky jsou vystaveny na veřejnou aukci.

3.5.3 Škoda způsobená nepojištěným vozidlem

Škody způsobené vozidlem, které v době dopravní nehody nemělo řádně sjednáno POV jsou hrazeny z Garančního fondu (viz. 2.3.3 Česká kancelář pojistitelů a Garanční fond).

3.6 Likvidace v pojišťovně Kooperativa

Do této chvíle byly v práci zmíněny pouze obecné postupy LPU. Proto bude nyní popsán postup používaný v reálné pojišťovně Kooperativa, která je členem Vienna Insurance Group.

Na úvod je dobré říci, že likvidační proces u škod na motorových vozidlech mezi pojišťovnami není sourodý. Rozdíly jsou jak ve způsobu hlášení škody, prokázání, tak stanovení výše pojistného plnění. Důležité je již rozlišovat samotné hlášení škod z havarijního pojištění a pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Zatímco v prvním případě pojistnou událost hlásí pojištěný (případně zmocněnec pojištěného), ve druhém případě škodu hlásí oba účastníci dopravní nehody a viník nehody se zaviněním souhlasil, pokud nebyla přítomna Policie ČR kvůli šetření DN. Další rozdíly vychází z velikosti a působnosti pojišťoven. Jsou pojišťovny, které využívají služeb samostatných likvidátorů, jiné pojišťovny celou LPU řeší v rámci svých zaměstnanců nebo kombinují obě možnosti. Dále pak zda pojišťovna uplatňuje jednostupňovou

či dvoustupňovou likvidací (viz. podkapitola 3.1), kdy u dvoustupňové je menší riziko pro chyby, korupci a případný pojistný podvod (o pojistných podvodech bude pojednáno v následující podkapitole 3.7). (12, s. 17, 18)

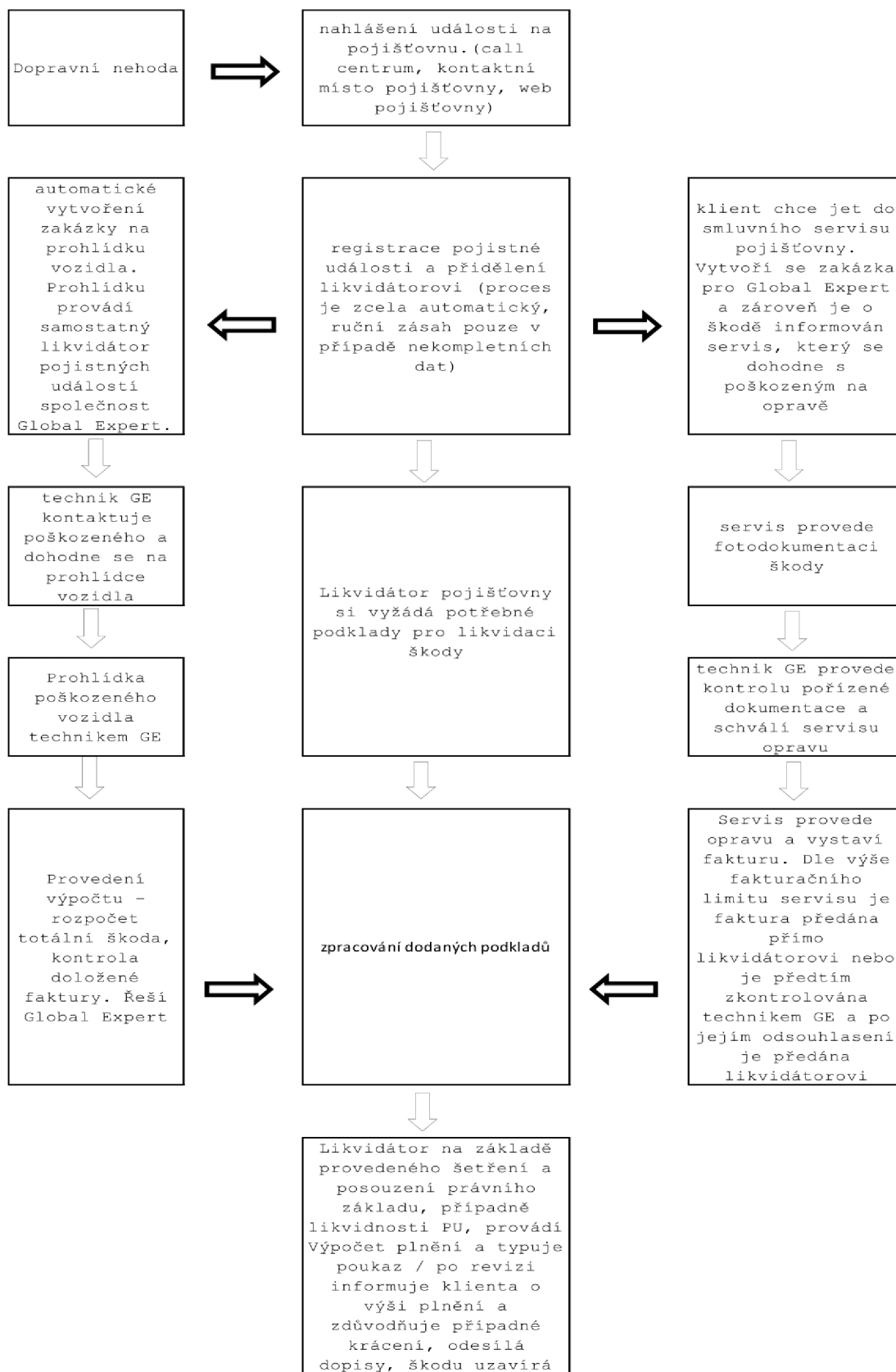
V pojišťovně Kooperativa je striktně oddělená technická část (prokázání a stanovení výše škody) od zbytku likvidačního procesu. K tomu přispěl zákon č. 38/2004 Sb., o pojišťovacích zprostředkovatelích a samostatných likvidátorech pojistných událostí a o změně živnostenského zákona. Zákon totiž umožnil Kooperativě založit dceřinou společnost Global Expert, jako samostatného likvidátora pojistných událostí. Ten provádí na základě smlouvy uzavřené s pojišťovnou, jejím jménem a na její účet, šetření nutné ke zjištění rozsahu škody její povinnosti plnit ze sjednaného pojištění. Uvedená smlouva vždy obsahuje vymezení pojistných událostí ve vztahu k pojistným odvětvím¹⁷, vymezení rozsahu dohodnutých činností a pravomocí smluvních stran při LPU včetně možnosti součinnosti dalších osob. Samostatný likvidátor musí být zapsán do registru (ten zřizuje a vede ČNB) a musí být pojištěn pro případ škody spojené s výkonem jeho činností. (23, § 10)

Výše uvedené ve výsledku umožňuje pojišťovnám využívat služby samostatných likvidátorů zejména v případech, kdy by bylo pro pojišťovnu neekonomické zaměstnat likvidátora, protože frekvence PU v daném odvětví pojištění je nízká. Na druhou stranu mohou samostatní likvidátoři poskytovat služby více pojišťovnám. To platí i v případě společnosti Global Expert, která svoje služby poskytuje nejen pojišťovně Kooperativa, ale také České podnikatelské pojišťovně. Tyto služby jsou především: (33)

- prohlídka poškození vozidel, nemovitého a movitého majetku v rámci České republiky,
- fotodokumentace poškození na motorových vozidlech, nemovitém a movitém majetku v rozsahu potřebném k posouzení škody,
- výpočet skutečné škody na vozidle, výpočet obecné ceny vozidla, výpočet nákladů na opravu vozidla,
- výpočet ceny zbytků u totálních škod, zajištění internetové burzy vraků,
- prohlídka motorového vozidla před vstupem do pojištění.

¹⁷Odvětví pojištění se v nejvyšší úrovni dělí na životní a neživotní. Ty jsou hierarchicky členěny na další skupiny. Vše je podrobně uvedeno v příloze č. 1 k zákonu č. 363/1999 Sb., ve znění zákona č. 39/2004 Sb.

Poškozený nebo pojištěný má možnost využít některou z poboček Global Expertu nebo se taky může obrátit přímo na některou ze smluvních autoopraven ve svém okolí. Smluvní autoopravna zajistí dokumentaci škody, kterou ještě kontroluje technik Global Expertu. Získané podklady jsou zaslány likvidátoru do střediska Kooperativy a ten hodnotí likvidnost pojistné události a dále klienta informuje o výši plnění a pojistnou událost uzavírá. (12, s. 22, 23) Celý proces je znázorněn na obr. 3.4.



Obr. 3.4: Proces likvidace pojistné události v pojišťovně Kooperativa. Převzato z (12).

3.7 Pojistné podvody

Pojistný podvod je jednání fyzických či právnických osob za účelem obohacení se na úkor pojišťovny. Jedná se o trestný čin, který spadá do majetkové kriminality. Pojistného podvodu se dopustí ten, kdo uvede nepravdivé nebo hrubě zkreslené informace nebo podstatné údaje zamlčí v souvislosti s uzavíráním nebo změnou pojistné smlouvy, likvidací pojistné události nebo při uplatnění práva na pojistné plnění. Dále se pojistného podvodu dopustí ten, kdo v úmyslu obohacení (ať už svého nebo cizího) vyvolá nebo předstírá událost, s níž je spojeno pojistné plnění¹⁸.

Pojistné podvody můžeme dělit podle několika hledisek. Z hlediska pachatele dělíme podvody na: (8, s. 14)

- interní – pachatel je zaměstnanec pojišťovny nebo samostatný likvidátor,
- externí – pachatel je pojištěný, pojistník či oprávněná osoba anebo například policista, lékař či soudní znalec.

Nejčastěji jsou však podvody děleny na: (8, s. 14, 15)

- oportunistické – ke škodě dochází bez přičinění pachatele. Ten se však vzniklou situaci snaží využít pro svůj prospěch. Jedná se o umělé navyšování škody, uplatnění škody, ke které při původně nahlášené škodě nedošlo nebo antedatování pojistné smlouvy (uzavření smlouvy se starším datem tak, aby škoda byla již pokryta pojištěním).

Jedná se o nejrozšířenější druh pojistného podvodu.

- organizované – podvody jsou dopředu plánované, často uzavření pojistné smlouvy je doprovázeno úmyslem pojistný podvod spáchat a podílí se na něm více osob. Mezi typické případy patří fingování dopravní nehody dříve poškozeného vozidla, plánované odcizení vozidla či spolupráce klient – zprostředkovatel – likvidátor – policista – autoservis (např. mediálně známá kauza Užovka).

Tyto podvody mají obrovské finanční dopady.

První pohled na tabulku 3.1 by mohl naznačovat, že pojistné podvody v České republice mají rostoucí trend. Ten platí však pouze částečně, protože pojišťovny investují nemalé finanční prostředky do týmů detektivů, kteří mají za úkol pojistné podvody odhalit. Tím roste procento odhalených podvodů a finanční prostředky,

¹⁸zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, § 210, odst. (1) a (2).

Tab. 3.1: Srovnání pojišťoven v oblasti pojistných podvodů. Celkové objemy peněz, které pojišťovny uchránily za roky 2013 a 2014. Ve většině případů je patrný meziroční nárůst, což neznamená jen nárůst pojistných podvodů, ale také úspěšnost jejich odhalení. Zdroj: tiskové zprávy pojišťoven.

Pojišťovny	Celkový objem odhalených pokusů v roce 2013 v mil. Kč	Celkový objem odhalených pokusů v roce 2014 v mil. Kč	Meziroční růst v %
Allianz	109,8	158,1	30,6
Česká pojišťovna	436,9	461,7	5,4
Generali	46	49	6,1
Kooperativa	250	209	-16,4

které by jinak pojišťovny musely vyplatit podvodníkům na pojistných plnění.

V oboru motorových vozidel je dlouhodobě podíl na pojistných podvodech nejvyšší. Např. v roce 2011 zaznamenala pojišťovna Generali podíl 76 % ze všech pojistných podvodů (viz. tabulka 3.2). V současnosti však nezvykle roste podíl podvodů v úrazovém pojištění. Dokazují to výroční zprávy, kde si pojišťovny stěžují zejména na ochotu lékařů se na podvodech podílet a vydávat nepravdivé lékařské zprávy.

Tab. 3.2: Podíly pojistných podvodů s ohledem na druh pojištění. Zdroj: Výroční zpráva pojišťovny Generali za rok 2011.

Druh pojištění	Podíl na pojistných podvodech
Motorová vozidla	76 %
Majetek	15 %
Odpovědnost	8 %
Životní a cestovní pojištění	1 %

Přesto však suverénně statistikám vévodí právě podvody v pojištění motorových vozidel. Důvodem jsou rostoucí pořizovací ceny vozidel a rozvoj motorismu obecně. Možností, jak se pokusit podvést pojišťovnu je celá řada. Nejčastější případ je hlášení škod u poškození vozidla, za které bylo již vyplaceno pojistné plnění. Falešné faktury za opravu, fingování nehod a odcizení vozidla. Podvodníci využijí skutečně vzniklou škodu a snaží se přidružit dřívější poškození k této škodě. Další variantou je montáž poškozených dílů na zdravé vozidlo a tento postup dokola opakovat. Další možností je umělé navýšení hodnoty vozidla, např. snahou pojišťovnu přesvědčit, že

vozidlo obsahuje výbavu, která se na vozidle reálně nenachází. Oblíbenou praktikou je uplatnění škody u zaviněné nehody vozidla, které postrádalo havarijní pojištění z povinného ručení vozidla spřízněné osoby. (8, s. 29, 30)

Jak bylo dříve zmíněno, pojišťovny platí celé skupiny expertů, jejichž hlavní pracovní náplň je odhalování podvodů. Ti využívají několik nástrojů, jak pojistný podvod vozidla odhalit. Mezi takové patří počítačový program Virtual Crash, který umožňuje analýzu nehodového děje a slouží pro potvrzení či vyvrácení tvrzení pojištěného, jak k nehodě došlo. Mezi další softwarové nástroje patří programy, které rozpoznávají úpravu digitálních fotografií. Protože v dnešní době účelově upravenou fotografii vyrobit není žádný větší problém. (8, s. 32) Vyšetřovatelé však takto důsledně nezkoumají každou pojistnou událost, nýbrž jen ty, které jeví nějaké podezřelé znaky k pojištěnému, pojistné smlouvě či škodě. V oboru motorových vozidel mezi tyto znaky, též nazývané indikátory patří: (8, s. 16, 25)

- rozporné místo nehody,
- neúplná nebo sporná dokumentace vozidla,
- počet ujetých kilometrů neodpovídá stáří vozidla,
- nahlášení škody po delší době jejího vzniku,
- vysoká cena vozu a vůz nemá sjednáno havarijní pojištění,
- faktura za opravu bez vztahu k místu nehody nebo bydlišti pojištěného.

4 KATEGORIE MOTOROVÝCH VOZIDEL

Motorová vozidla slouží k přepravě osob, nákladu a zvířat. Ke svému vlastnímu pohybu, ať po pozemních komunikacích či v terénu, využívají motoru. Schvalování technických požadavků na tato vozidla upravují předpisy zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel. Tyto předpisy upravují hlavně technické náležitosti vozidel pro jejich způsobilost provozu na pozemních komunikacích (vyjma vojenských vozidel), práva a povinnosti vlastníků či provozovatelů vozidel. (21, § 1) Z těchto předpisů vychází také kategorizace (ne)motorových vozidel: (25, příloha č. 2)

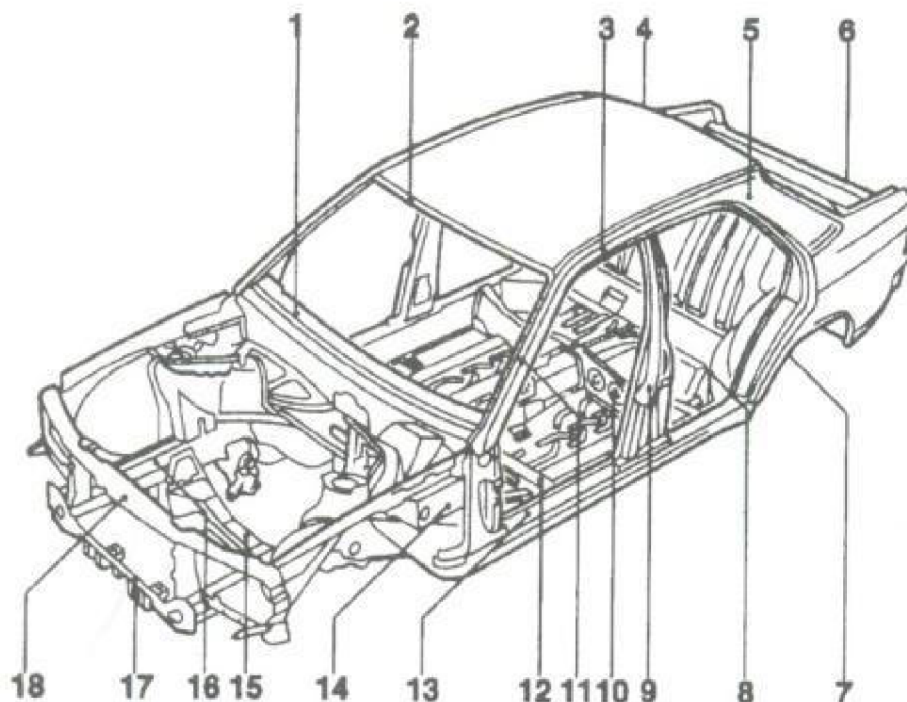
- kategorie L – sem patří všechna dvoukolová (včetně těch s postranním vozíkem), tříkolová motorová vozidla a čtyřkolky. Kategorie je dělena do podkategorií $L1_e$ – $L7_e$ dle konstrukčních, výkonových a popřípadě jiných parametrů. Např. vozidlo podkategorie $L3_e$ je definováno jako: „*dvoukolové vozidlo (moped) bez postranního vozíku vybavené motorem, který má zdvihový objem větší než 50 cm^3 , jedná-li se o spalovací motor, nebo s nejvyšší konstrukční rychlostí vyšší než $45\text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ “.*
- kategorie M – jsou to vozidla konstruovaná a vyrobená především pro dopravu osob a jejich zavazadel. Dále se dělí do podkategorií:
 - M_1 – vozidla s nejvýše osmi místy k sezení, kromě místa řidiče. Nesmí mít prostor pro stojící cestující.
 - M_2 – vozidla s více než osmi místy k sezení, kromě místa řidiče. Mohou mít prostor pro stojící cestující, avšak maximální hmotnost vozidla nesmí přesáhnout 5 tun.
 - M_3 – vozidla s více než osmi místy k sezení, kromě místa řidiče. Mohou mít prostor pro stojící cestující a maximální hmotnost převyšující 5 tun.
- kategorie N – jsou to vozidla konstruovaná a vyrobená především pro dopravu nákladů. Dále se dělí do podkategorií:
 - N_1 – vozidla kategorie N s maximální hmotností nepřevyšující 3,5 tuny,
 - N_2 – vozidla kategorie N s maximální hmotností převyšující 3,5 tuny, ale nepřevyšující 12 tun.

- N_3 – vozidla kategorie N s maximální hmotností převyšující 12 tun.
- kategorie O – přípojná vozidla konstruovaná a vyrobená pro dopravu nákladů, ale i osob a ubytování osob.
- kategorie T a C – sem spadají kolové (T) a pásové (C) traktory. Traktor je vozidlo, jehož hlavní funkcí je vyvíjet tažnou sílu. Je konstruováno k tažení, tlačení, nesení a pohonu určitých zařízení k vykonávání zemědělských a lesnických prací. Musejí mít alespoň dvě nápravy a maximální konstrukční rychlost nejméně $6 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$.
- kategorie R – přípojná vozidla traktorů.
- kategorie S – výměnné tažené stroje užívané v zemědělství a lesnictví, které jsou konstruovány tak, aby byly taženy traktorem a měnily nebo doplňovaly jeho funkci.
- kategorie SS – jsou samojízdné pracovní stroje. Jsou určeny pro vykonávání určitých pracovních úkonů. Nejsou určeny pro přepravu osob.
- kategorie SN – jsou to pracovní stroje nesené. Tyto stroje se po pozemních komunikacích pohybují zavěšeny na vozidlech. Jejich pojezdová ústrojí (pokud jsou jimi vybaveny) nejsou během přepravy ve styku s vozovkou. Do této kategorie spadají i výměnné nástavby mající charakter pracovního stroje neseného.
- kategorie Z – ostatní vozidla, která nejde zařadit do žádné výše uvedené kategorie.

V souvislosti s jednotlivými kategoriemi vozidel byla snaha o vypracování statistiky pojišťoven o počtu pojistných událostí a celkové výši vyplacených pojistných plnění podle kategorie vozidel. Byly kontaktovány pojišťovny: Allianz, AXA, Česká podnikatelská pojišťovna, Česká pojišťovna, ČSOB pojišťovna, Kooperativa, Slavia a Uniqua. Žádná z pojišťoven však tyto informace neposkytla z důvodu jejich neveřejného charakteru.

4.1 Osobní automobily

Osobní automobily (kategorie M1) jsou bezesporu nejrozšířenější vozidla nejen na tuzemských pozemních komunikacích. Vlastníci a provozovatelé těchto vozidel mají rozličné nároky na výkon motoru, karoserii, jejich výbavu a cenu. Z toho důvodu



Obr. 4.1: Nosná konstrukce surové karoserie: 1–příčník pod předním oknem, 2–střešní rám vpředu, 3–střešní rám bočně, 4–střešní rám vzadu, 5–C-sloupek, 6–středový příčník v zádi, 7–zadní podlaha a prohlubeň pro náhradní kolo, 8–podélník vzadu, 9–B-sloupek, 10–příčník pod zadním sedadlem, 11–A-sloupek, 12–příčník pod sedadlem spolujezdce, 13–podélník bočně, 14–podběh kola, 15–příčník motoru, 16–podélník vpředu, 17–příčník vpředu, 18–příčník chladiče. Převzato z (16).

výrobci produkují různé varianty osobních automobilů z hlediska koncepce karoserie (sedan, hatchback, kupé, osobní kombi, MPV) nebo uspořádání hnacího ústrojí (přední či zadní pohon, pohon všech kol). To klade vysoké nároky nejen na pracovníky autoservisů, ale také na likvidátory (příp. techniky) pojištěven, aby byli schopni si s takto širokou škálou vozidel poradit.

V současné době je u běžných osobních automobilů používána výhradně samonosná karoserie. Výjimku tvoří terénní vozidla, která jsou konstruována s polonosnou karosérií. Tímto se osobní vozidla výrazně liší od nákladních vozidel, která jsou zpravidla opatřena rámem.

4.2 Nákladní automobily střední třídy

Vozidla kategorie N2, která řadíme mezi nákladní automobily střední třídy, slouží k přepravě nákladu. Jejich celková hmotnost nesmí překročit 12 tun. Oproti vozidlům kategorie M1 je podvozek tvořen rámem (viz. obr. 4.1, resp. obr. 4.3).

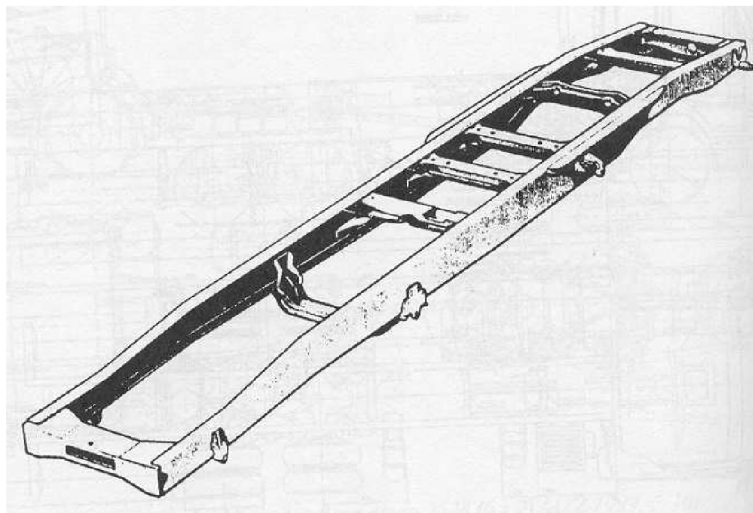
Speciální nákladní automobily jsou svojí konstrukcí a vybavením určeny pouze pro dopravu určitých druhů nákladů nebo pro vykonávání určité funkce. Patří sem nákladní vozidla pro přepravu vozidel, nákladní vozidla s hydraulickým čelem nebo rukou apod.



Obr. 4.2: Speciální nákladní vozidlo.

4.2.1 Rám nákladního vozidla

Rám představuje nosnou část vozidla a jsou na něm umístěny všechny části vozidla včetně karosérie. Rám musí být dostatečně pružný, pevný a tuhý, aby dokázal odolávat namáhání krutem i ohybem. Zároveň by měl být pokud možno lehký. U nákladních automobilů je odpružení (pérování) mezi nápravami a rámem vozidla. Odpružení společně s tlumením má vliv na pohodlí, bezpečnost jízdy a stabilitu vozidla v zatáčce. U nákladních vozidel střední třídy je nejčastěji použito pneumatické odpružení. Zde pruží vzduch uzavřený v nádobě vytvořené z pružného měchu nebo ocelového válce, v níž je píst těsněn membránou.

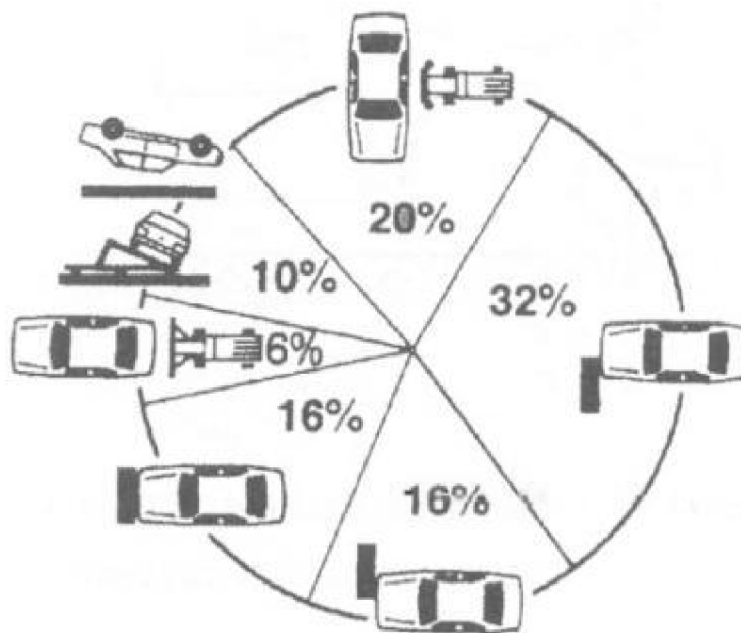


Obr. 4.3: Rám nákladního vozidla střední třídy. (16, s. 132)

4.3 Opravy vozidel a stanovení výše majetkové újmy

„Poškození vozidla je odstraňováno opravou. Ve většině případů není technicky možné dosáhnout toho, aby vlastnosti vozidla po opravě byly naprosto shodné s vlastnostmi vozidla před poškozením; vlastnosti vozidla se provedením opravy mohou zlepšit nebo zhoršit. U továrně nového vozidla se nezlepší zpravidla zhorší. Zlepšení či zhoršení vlastností vozidla provedením opravy vyjádří rozdíl mezi technickou hodnotou a obvyklou cenou vozidla před poškozením a po jeho odstranění. Při hodnocení technického stavu vozidla po opravě nutno zvážit vliv prováděných oprav na základní vlastnosti vozidla, zejména jeho životnost a opravitelnost (u opravitelnosti potom ve smyslu možnosti provádění následných oprav stejného charakteru) a zvážit vliv dílčích oprav jednotlivých agregátů či skupin vozidla na jeho celkovou technickou hodnotu.“ (2, s. 35)

V souvislosti s opravou vozidel je vhodné zmínit statistiku dopravních nehod podle kolize. Ze statistiky vyplývá, že nejčastěji poškozenými vozidly jsou osobní automobily. Z tohoto důvodu na ně bude kladena největší pozornost.



Obr. 4.4: Rozdělení dopravních nehod podle druhu kolize a jejich četností. (16, s. 343)

5 SOUČASNÉ METODY PROHLÍDEK VOZIDEL

5.1 Požadavky na likvidátora

Likvidátor, resp. technik pojišťovny je osoba mající na starost shromáždění podkladů k PU, prohlídku vozidla, technické posouzení vzniku škody, komunikaci s klienty, Policií ČR a ostatními orgány činnými v trestném řízení, výpočet a výplatu pojistného plnění.

Požadavky na likvidátora, resp. prohlížejího technika¹⁹:

- středoškolské vzdělání s maturitou,
- analytické myšlení, cit pro detaily,
- znalost opravárenských technologií (např. dřívější klempírník v autoservisu),
- schopnost jednat s lidmi, zvládat stres.

Současné průměrné ohodnocení likvidátorů je lehce pod republikovým průměrem. Současná průměrná mzda v ČR je k 15. září 2015 cca 25 300 Kč, přičemž průměrná mzda likvidátora s tříletou praxí v Jihomoravském kraji je přibližně 24 000 Kč²⁰. Vzhledem k odpovědnosti a pracovnímu nasazení se toto ohodnocení jeví jako nedostatečné.

Jak bylo popsáno výše ve výčtu, technik musí zvládat nátlak okolí. Není výjimkou, provedení více než 15 prohlídek denně. Tzn. více než 15 krát denně přijmout dokumenty od klienta – Osvědčení o registraci vozidla — část II (běžněji nazývané „velký technický průkaz“), záznam o dopravní nehodě (např. euroformulář), na jeho základě si udělat představu o průběhu ŠU a pravděpodobných poškozeních vozidla, provést pečlivou diagnózu²¹ vozidlo řádně zdokumentovat, zachytit fotografie s vysokou vypovídající hodnotou, zadat všechna zjištěná poškození do systému AudaPad, vyhotovit zápis o prohlídce vozidla, nechat jej podepsat klientem, naskanovaný jej zaslat klientovi, do interního systému nahrát veškeré získané podklady. Samozřejmě velká část procesů je automatizovaná, ale ke všemu je třeba ještě přičíst častou rozladěnost klientů, zejména těch poškozených z POV. Špatnou informovanost veřejnosti

¹⁹Informace dostupné z <<http://www.jobs.cz/poradna/profese/1/likvidator-pojistnych-udalosti>>.

²⁰Srovnáno pomocí webového portálu platy.cz. Dostupné z: <<http://www.platy.cz>>.

²¹Stanovení změn či odchylek od normálního stavu. Detekce, lokalizace a identifikace poškození (13, s. 8).

v případě hlášení PU, resp. LPU jako takové.

5.2 Prohlídka vozidla

Prohlídku poškozeného vozidla provádí k tomu pověřený technik či soudní znalec. Výsledkem prohlídky musí být zápis, který svým podpisem potvrdí osoba účastnící se prohlídky (nejčastěji poškozený či pojištěný). Zároveň bývá téměř vždy pořizena fotodokumentace. Technik je povinen jednat s klientem a domluvit se s ním na důležitých postupech jako je forma likvidace (úhrada za fakturu, rozpočet nákladů nebo totální škoda, viz. podkapitola 3.5), doporučení opravit vozidlo v autorizovaném nebo smluvním servisu. Pokud po výpočtu technik zjistí, že výše škody převyšuje 85 % obvyklé ceny vozidla, doporučí klientovi řešit škodu jako totální a vozidlo neopravovat. Technik odpovídá za kvalitu a úplnost zápisu o poškození. Na zápis nejsou kladeny formální požadavky, ani není upraven právním předpisem, měl by však obsahovat datum a místo prohlídky vozidla a jméno s podpisem poškozeného či pojištěného. Co se týče identifikace vozidla, jsou důležité tyto údaje: (5, s. 50–52)

- druh vozidla,
- tovární značka, typ,
- počet dveří,
- barva,
- objem válců, výkon, palivo,
- automatická převodovka, pohon,
- číslo karoserie,
- registrační značka,
- rok výroby,
- počet najetých kilometrů,
- značka a rozměr pneu, výška dezénu.

Dále technik zaznamená stav vozidla, zda jednotlivé skupiny vykazují nižší či vyšší opotřebení vzhledem ke stáří vozidla. Pečlivě zaznamená výčet výbavy vozidla, včetně té mimořádné.

Na řadu pak přichází zjištění rozsahu poškození, což je pro stanovení výše škody nejdůležitější. Technik do zápisu uvede veškerá poškození, včetně návrhu opravy.

Zároveň zaznamená i ta poškození, která s PU nesouvisí. Postupuje systematicky podle dílčích skupin vozidla: (5, s. 52, 53)

- karoserie – zahrnuje popis všech poškozených dílů – dveře, víka, čela či samotný skelet karoserie. Vizuálně se zjišťuje celkový vzhled, stopy po opravách a poškození, koroze. Technik zkoumá, zda pod poškozeným dílem karoserie nemůže být poškozený skelet vozidla.
- výbava karoserie a příslušenství – zahrnuje popis poškození na zasklení, zpětných zrcátkách, osvětlení vozidla, chladiče atd.
- podvozek – zahrnuje popis poškozených dílů na přední a zadní nápravě, řízení.

Likvidátor se s klientem domluví na dalším postupu LPU. V případě nutnosti se domluví na opakované prohlídce, která se provádí po demontáži poškozených dílů kvůli potvrzení či vyvrácení skrytých poškození. V praxi k opakovaným prohlídkám dochází pouze u větších dopravních nehod, což ve své diplomové práci potvrzuje i Lukáš Psica: „*Technik — likvidátor při prohlídce vozidla zaznačí do formuláře poškození, které je na autě viditelné. Technik — likvidátor už předpokládá i skrytá poškození, která na vozidle nejčastěji vznikají. Proto se málokdy stává, že neodhalí všechny závady už při první prohlídce. Občas se to ale stane a potom se musí provést takzvaná opakovaná prohlídka vozidla, kdy přijde technik – likvidátor do servisu, kde se auto opravuje a posoudí, zda poškození souvisí s konkrétní dopravní nehodou. Pokud posoudí, že poškození souvisí s nehodou, vypíše formulář opakované prohlídky. Spolupráce mezi likvidátory a servisí je častá a musí dobře fungovat. Pojišťovny mají svoje smluvní servisí a to značkové i neznačkové. Opakované prohlídky jsou potřebné hlavně při větších dopravních nehodách, kde se nedá už při první prohlídce odhalit celkové poškození. Při menších dopravních nehodách se zpravidla odhalí všechny poškození už při první prohlídce díky praxi, kterou likvidátor má.*“ (14, s. 57)

Tuto skutečnost potvrzuje i Bc. Jan Špaček, vedoucí brněnské pobočky Global Expert: „Servisy a jejich pracovníci si hlídají, co opravují. Pokud by se například zjistilo, že opravená či vyměněná část nebyla zaznamenána během prohlídky, servis za ni nedostane zapláceno z pojistného plnění, protože nelze prokázat poškození související s PU. Naopak servis musí kontaktovat likvidátora/technika, který má danou pojistnou událost na starosti, aby provedl řádnou opakovanou prohlídku pro zdokumentování skrytých poškození.“



Obr. 5.1: Prohlídka po částečné demontáži odhalila skrytá poškození příčníku vpředu (vlevo) a elektroinstalaci předních parkovacích senzorů (vpravo).

5.3 Fotodokumentace

Součástí prohlídky vozidla je pořízení fotodokumentace. „*Fotodokumentace se provádí tak, aby poškození bylo z fotodokumentace přesvědčivě zjištělné.*“ (5, s. 53)

Fotodokumentace musí obsahovat tyto záběry:

- celé vozidlo šikmo zepředu a křížem šikmo zezadu včetně čitelné registrační značky (viz. obr. 5.2 vlevo),
- VIN,
- přístrojové desky vozidla se stavem ujetých kilometrů,

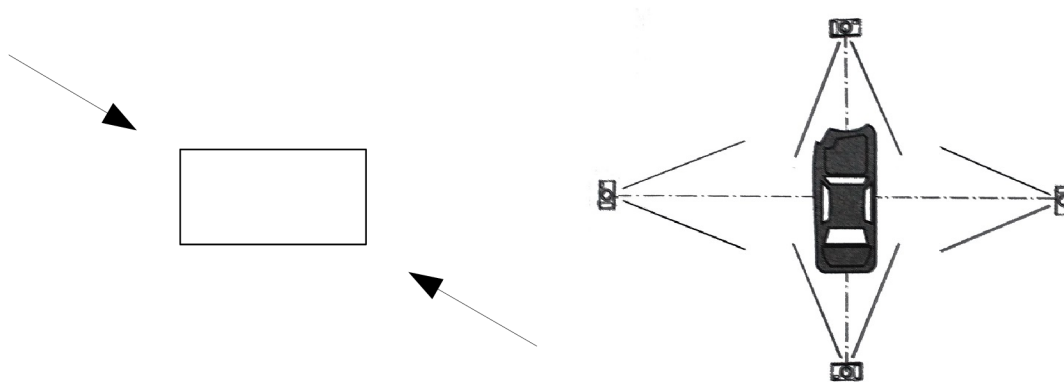
dále

- vhodný úhel záběru, kdy jinak obtížně zjištělné deformace jsou vidět v průběhu odrazu světla,
- záběr na spáry mezi jednotlivými díly karoserie, které potvrzují nebo vylučují deformace skeletu nebo jeho částí,
- označení poškozené zóny křídou nebo jiným způsobem.

Důvodem pořizování fotografií jako šikmých průmětů je lepší viditelnost poškození. Viz. obr. 5.2.

5.4 Audapad

Systém AudaPad od společnosti Audatex slouží pro kalkulaci nákladů na opravu konkrétního havarovaného vozidla. Výsledkem je kvalitní a efektivní kalkulace ná-

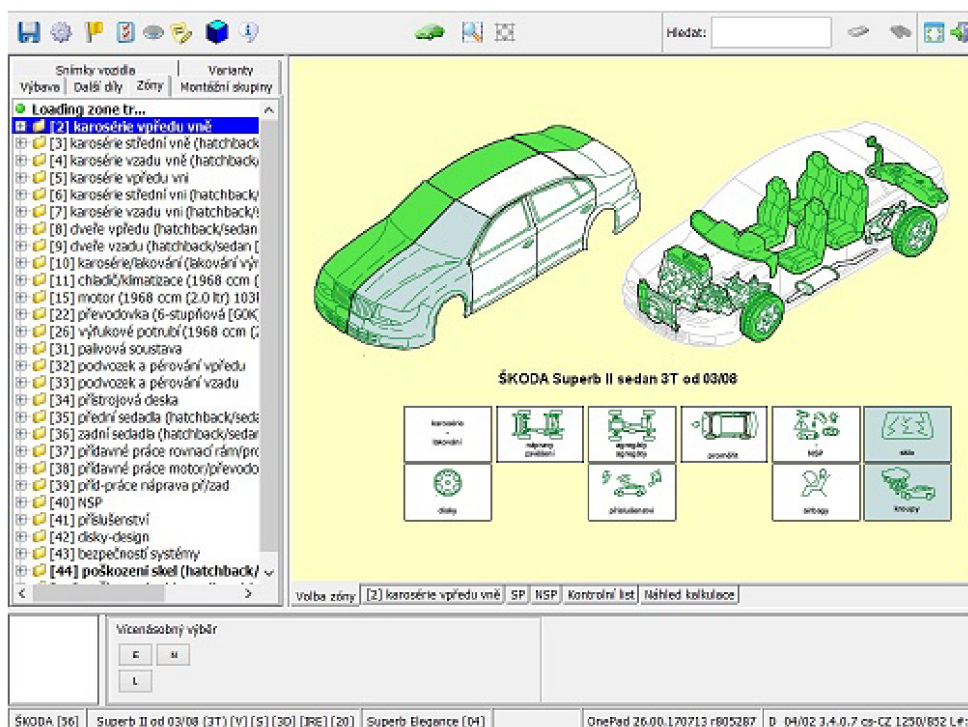


Obr. 5.2: Vlevo je naznačen způsob pořízení fotografií používaný v praxi při LPU – šikmé průměty. „Fotodokumentace musí obsahovat tyto záběry vozidla.“ (5, s. 53) Vpravo je uvedeno pořízení „základních snímků horizontální dokumentace poškození automobilu“ (1, s. 115) pro potřeby soudního inženýrství.

kladů na opravu, přesné a konzistentní lokální ceny dílů a zvýšení produktivity práce techniků a likvidátorů. V současné době databáze AudaPadu obsahuje 1 081 typů vozidel a více než 20 000 modelů (26). Dle údajů výrobce nástroj AudaPad v současnosti používají v podstatě všechny tuzemské pojišťovny, zabývající se pojištěním motorových vozidel jako podpůrný nástroj LPU. V kontextu této práce je nutné zdůraznit, že kalkulační nástroj AudaPad používají i soudní znalci. Využití najde při stanovení výše majetkové újmy.

Technik během prohlídky používá nástroj AudaPad na mobilním elektronickém zařízení (např. tablet) a pomocí grafického rozhraní (viz. obr. 5.3) vybírá jednotlivé poškozené díly, u kterých zároveň označí způsob opravy. Program má ve své databázi uchovány aktuální ceny náhradních dílů, normované počty hodin potřebné pro výměnu či opravu dílu daného rozsahu a cenu práce. Tím je v podstatě technik veden a snižuje se pravděpodobnost opomenutí některého dílu pro výměnu a kontrolu. Zároveň lze zadat i poškození, která s PU nesouvisí a označit je „nesouvisející poškození“. Program spočítá náklady na opravu, které korespondují s vyšší majetkové újmy.

Systém AudaPad poskytuje řadu dalších služeb, které proces stanovení výše škody zefektivňují a znesnadňují pojistné podvody.



Obr. 5.3: Grafické rozhraní nástroje AudaPad. Zdroj: <<http://www.audatex.sk/produkty/audapad/>>

5.4.1 AudaInspect

AudaInspect slouží pro záznam prohlídky v elektronické podobě a generování zápisu poškození vozidla přímo z kalkulačního systému AudaPad. Údaje jsou zaznamenány v elektronickém formuláři, který umožňuje tisk či vyplnění nutných položek (podpis klienta). Kromě výhod přímé digitalizace a zrychlení celého procesu LPU jsou možnost grafického zobrazení zón poškození v záznamu o prohlídce a možnost přesnějšího rozhodnutí o totální škodě či nákladech na opravu přímo na místě. (26)

5.4.2 AudaVIN

Služba AudaVIN slouží pro přesnou identifikaci vozidla. Během několika vteřin lze získat informace o typu, provedení, výbavě a lakování, včetně dalších detailů z období výroby. Pokrývá 86 % českého vozového parku. Díky tomu dochází k omezení možnosti pojistného podvodu při uplatňování nároku na neexistující nebo neodpovídající výbavu. Zvýšení efektivity práce techniků, resp. zrychlení identifikace vozidla a eliminace případné chybné identifikace a redukce dodatečných kalkulací, protože

ty jsou přímo importovány do výpočtu v AudaPadu. (26)

5.4.3 AudaGlass

AudaGlass je komplexní webové řešení pro škody na automobilových sklech, umožňuje vytvářet kalkulace škod na sklech nebo automatizovat proces kontroly faktur. Systém umožňuje identifikovat sklo opět přes VIN nebo tzv. Eurocode, vede historii předcházejících škod na sklech vozidla a automaticky kontroluje správnost výpočtů. Hlavními výhodami je opět zrychlení celého procesu a použití aktuálních lokálních cen dílů. (26)

Kromě výše uvedených produktů nabízí společnost Audatex řadu dalších produktů. Jsou to např. modul AudaExpress, který slouží operátorům call center pro likvidaci malých škod. Při využití AudaExpressu je operátor veden tak, aby od volajícího zjistil potřebné údaje o rozsahu poškození a následuje výpočet nákladů na opravu podle pravidel pojišťovny. Dále je to modul AudaAudit, který automaticky kontroluje dodržování pravidel LPU v rámci pojišťovny nebo smluvních servisů. Zaručuje kontrolu všech případů a upozorňuje na anomálie, které mohou signalizovat pojistný podvod. Modul AudaSMR funguje jako podpora servisů. Technik servisu je rychle informován o úkolech, které má s ohledem na model vozidla a počet ujetých kilometrů provést. Zároveň AudaSMR vypíše informace o množství provozních kapalin apod. (26) Další produkty, včetně těch budoucích, s popisem jejich využití jsou dostupné na oficiálních českých stránkách společnosti Audatex²².

5.5 Dokumentace technického stavu vozidla

Dokumentace technického stavu vozidla technikem nebo likvidátorem pojišťovny je primárně určena pro potřeby LPU. Z tohoto důvodu bývají výstupy z prohlídek vozidel omezené pro potřeby znaleckých posudků o stanovení výše majetkové újmy. Z hlediska pojišťovny je to pochopitelné – v podkapitole 5.1 Požadavky na likvidátora byly nastíněny vysoké nároky na výkonnost a je nasnadě, aby likvidátor nedělal práci „navíc“. Může se však stát, že služby soudního znalce jsou dodatečně potřeba.

²²Dostupné z url: <<http://www.audatex.cz>>.

Pokud se započalo s opravou poškozeného vozidla nebo je již opravené, bývá často dokumentace technického stavu po nehodě, pořízená likvidátorem jediný podklad, který má soudní znalec k dispozici. Zda bude možné využít podklady pro znaleckou činnost pak závisí na jejich technické přijatelnosti.

Z tohoto důvodu vzniká motivace dokumentovat vozidlo co možná nejpodrobněji.

5.6 Chyby

V této podkapitole budou popsány a diskutovány nedostatky zjištěné v metodice pojišťovny a vysledovány při práci techniků.

5.6.1 Omezení velikosti fotografie

Ve čtyři roky staré metodice bylo omezení velikosti digitálně pořízené fotografie na 300 kB. (17) Ani v době vydání metodiky nebyl pádný argument pro toto nesmyslné omezení. Již v té době úložné prostory pro digitální média dosahovaly velkých kapacit za přijatelné ceny (přičemž poměr se stále zlepšuje). Při dodržování tohoto nařízení by pořízená digitální fotografie (v závislosti na úrovni ztrátové komprese metodou JPEG, poměr stran 4:3) měla rozlišení cca 1100 krát 820 pixelů. Při dodržení doporučení tisku fotografií minimálně 300 DPI²³ by vytištěná fotografie měla nevelké rozměry 9,3 cm krát 6,9 cm. Při kvalitnějším tisku 600 DPI budou hodnoty rozměry vytištěné fotografie poloviční, tj. 4,6 cm krát 3,5 cm, což jsou hodnoty pro potřeby tištěných znaleckých posudků značně nevyhovující.

5.6.2 Chybné použití stojanového metru

Dobrym signalem pro použitelnost výsledků prohlídky v soudním znalectví je používání stojanového metru. Byly však zjištěny nedostatečnosti už ve vzorových fotodokumentacích, ale i v samotném užití stojanového metru. Na obr. 5.5 vpravo je záběr vzorové fotodokumentace. Snímek není pořízen kolmo na svislou rovinu vozidla a tudíž je odečtení výšky poškozeného místa od povrchu nepřesné. Vlevo je příklad správného použití stojanového metru.

²³Dots per inch, počet bodů na palec. Udává jemnost tisku. Více informací např.: <http://en.wikipedia.org/wiki/Dots_per_inch>.



Obr. 5.4: Nedostatečné rozlišení má vliv na kvalitu fotografie a velikost vytištěné fotografie. Vlevo výřez z digitální fotografie, jejíž velikost byla omezena na 300 kB. Vpravo výřez z fotografie s dostatečným rozlišením. Obě fotografie mají nastavení pro tisk 600 bodů na palec.



Obr. 5.5: Vlevo vzorová fotodokumentace použití stojanového metru (17). Vpravo příklad správného použití stojanového metru (6, s. 66).

Dalším zjištěným pochybením v souvislosti se stojanovým metrem je jeho nevhodné užití, resp. užití na místě k tomu zcela nevhodném. Byl pozorován případ, kdy technik použil k fotodokumentaci stojanový metr v nevhodných místech – metr byl umístěn na vodorovný povrch před vozidlo stojící v mírném svahu. Tyto terénní nerovnosti vedly k problematickému odečtu hodnot, což degraduje význam použití stojanového metru, resp. technickou přijatelnost podkladů pro znaleckou činnost. Pokud by technik dodržel podmínky uvedené v podkapitole 6.1.1, výsledky by měly vypovídající hodnotu a bylo by přesnější stanovení, zda poškození vozidla koresponduje s popsáním průběhem PU.

5.6.3 Absence systematičnosti

Řadu prohlídek provázela nesystematičnost a živelnost. Technik „pobíhal“ okolo vozidla a dokumentoval poškození do zápisu a fotoaparátem. Zaznamenání výbavy častěji než-li fyzickou kontrolou proběhlo ústním dotazováním klienta. Při vstupních prohlídkách do pojištění zánovních vozidel technik postupoval méně precizně. V tomto případě jsou dveře otevřené pro pojistný podvod umělého nadhodnocení ceny vozidla (viz. podkapitola 3.7 Pojistné podvody).

6 METODICKÝ POSTUP PROHLÍDKY VOZIDLA

6.1 Podmínky prohlídky

Z praxe bylo zjištěno, že velmi důležitým faktorem pro výslednou kvalitu pořízených podkladů likvidátorem jsou už samotné podmínky prohlídky. Jsou to podmínky kladené na prostor, světlo a čistotu vozidla.

6.1.1 Prostorové podmínky

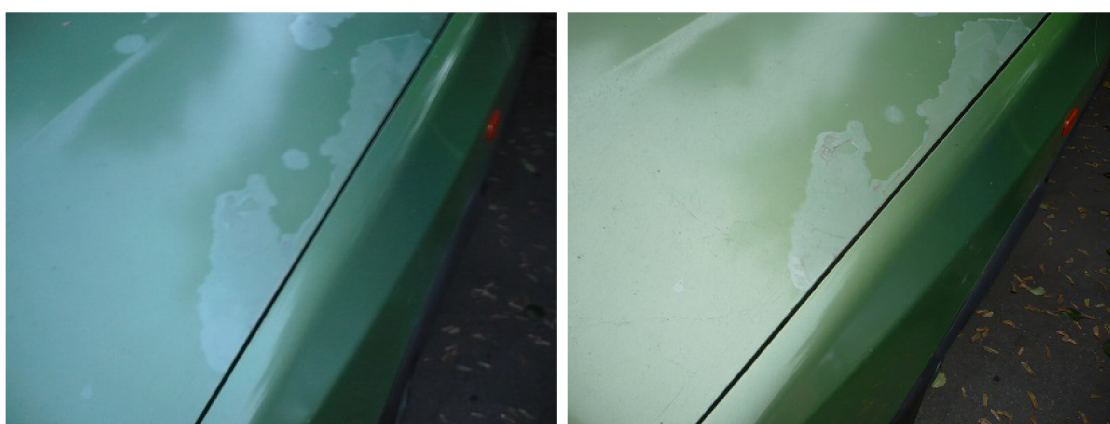
Prostorové podmínky při prohlídce vozidla nejsou ideální v případech zaparkovaného vozidla, které je v těsné blízkosti nějaké překážky, bránící technikovi v práci. Typicky jiná zaparkovaná vozidla. Technici se v rámci úspory času uchylují k provedení prohlídky i za takovýchto podmínek, přestože v kontextu LPU je snaha o co nejkvalitnější dokumentaci nejen poškozených částí, ale i těch nepoškozených. Prohlídkové místo i servisy většinou disponují dostatečným prostorem, ale i přesto technici prohlížejí vozidla, kolem kterých není dostatek volného místa. V obdobné situaci jsou technici při práci v terénu, s tím rozdílem, že volná plocha u vozidla klienta nemusí být vždy k dispozici. Přesto by měl technik vždy vyvinout maximální úsilí, aby zajistil vhodné místo prohlídky. Zejména je nutné zvolit místo s dostatečně rovným povrchem v případě nutnosti použít stojanový metr.



Obr. 6.1: Prohlídka vozidla v omezeném prostoru. Vozidlo je dostatečně přístupné pouze ze zadní části (samotné vozidlo je nepojízdné a stojí mezi dalšími nepojízdnými vozidly), přesto byla prohlídka technikem provedena.

6.1.2 Světelné podmínky

Kvalita (foto)dokumentace je mj. závislá na světelných podmínkách. Nedostatečné osvětlení může vést k nekvalitním fotografiím, které mají slabou nebo žádnou vypovídající hodnotu. Ve srovnání s prací Policie ČR mají likvidátoři výhodu v organizování prohlídek dopředu. Příslušníci Policie ČR, kteří vyjíždějí k místu dopravní nehody, mj. za účel dokumentace vozidel zúčastněných v dopravní nehodě, mají často stížené podmínky. Hlavní faktory ovlivňující světelné podmínky jsou snížená viditelnost (noc, soumrak, úsvit) a povětrnostní podmínky (déšť a sněžení).



Obr. 6.2: Světelné podmínky při pořízení snímků mají zásadní vliv na výslednou vypovídající hodnotu snímku. Snímek vlevo byl pořízen za šera. Vpravo vidíme snímek pořízený při nesnížených světelných podmínkách. Lze pozorovat odlišné odstíny levného předního blatníku a přední kapoty, která byla nekvalitně opravena. Na snímku vlevo není rozdíl v odstínech téměř patrný.

6.1.3 Čistota vozidla

Neméně důležitým faktorem je samotná čistota vozidla. Byly zjištěny případy, kdy čistota vozidla měla negativní vliv na dokumentaci vozidla. Jeden z případů byla vstupní prohlídka vozidla Škoda Octavia RS silně znečištěného prachem. Technik pojišťovny přesto prohlídku provedl. S dvouměsíčním odstupem byla na stejné vozidlo registrována pojistná událost. Vozidlo s čerstvě sjednaným havarijním pojištěním bylo údajně poškozeno krupobitím. Lakování vozidla však nevykazovalo známky krupobití, ale spíše poškození od odlétajících kamínků. Pojistné plnění bylo vyplaceno.

K této situaci by nedošlo, jestliže by prohlížené vozidlo nevykazovalo znečištění v takové míře. V případě vyšší čistoty vozidla se výše uvedené poškození odhalilo už při vstupní prohlídce. Z tohoto důvodu je vhodné, aby vozidlo (nejen při vstupní prohlídce) bylo čisté natolik, aby znečištění nezakrývalo případná poškození a zároveň i nepoškozená místa. Vzhledem ke zmíněnému případu zvolil technik nesprávný postup. Neměl prohlídku provést. Správně měl klienta požádat o nápravu nevyhovujících podmínek z hlediska čistoty a domluvit se na novou prohlídku. Je v zájmu pojišťovny, aby likvidátoři dbali na čistotu prohlíženého vozidla. Ideálně klienty při sjednávání prohlídky informovali o nutnosti přistavit k prohlídce čisté vozidlo.

Všechny zmíněné podmínky ovlivňují kvalitu prohlídky a její výstupní dokumentace. Lepší podmínky nezaručují, ale zvyšují pravděpodobnost využitelnosti získaných podkladů pro znaleckou činnost. Požadavky na uvedené podmínky jsou relativně přirozeného charakteru a většina likvidátorů si je uvědomuje. Na likvidátory je však kladen tlak stihnout provést co nejvíce zakázek v co nejkratším čase, tudíž na tyto základní náležitosti neberou až takový zřetel.

6.2 Nesouvisející poškození

Prohlížená vozidla vzhledem ke svému stáří a šetrnosti používání vykazují více či méně poškození, která nesouvisejí s PU. Jak bylo popsáno v podkapitole 3.7 Pojistné podvody, klienti se mohou snažit vzniklé PU využít a přidružit starší poškození k nově vzniklému. Technik by měl umět správně vyhodnotit souvislost mezi popisem nehodového děje a vzniklých poškození. Nesouvisející poškození vykazují jednu z následujících charakteristik:

- poškození je očividně staršího data,
- poškození nemohlo vzniknout v důsledku popsané události a klient není schopen dostatečně vznik poškození, údajně vzniklého PU, objasnit,
- poškození nese jiné charakteristiky – barva nebo směr oděru.



Obr. 6.3: Vozidla často obsahují poškození nesouvisející s PU. Vlevo jsou patrné oděrky laku, které nevznikly v následku PU – mají jinou barvu. Vpravo vozidlo poškozené sražením zvěře. Vyznačené poškození vzniklo jiným způsobem.

6.3 Obecná pravidla

Pokud se vozidlo fyzicky nenachází ve smluvním servisu pojišťovny, které provádějí dokumentaci vozidla pro pojišťovnu, operátor call centra doporučí (pokud je to vzhledem k technickému stavu vozidla možné) navštívit prohlídkové místo pojišťovny. V případě, že to není možné, je PU přidělena likvidátorovi, resp. technikovi a ten se s klientem domluví na prohlídce u něj.

Prohlídka po nehodě nesnese odkladu. Tudíž likvidátor volí co nejkratší termín mezi nahlášením PU a prohlídkou.

Ke každé prohlídce by měl likvidátor přistupovat svědomitě. Volit místo prohlídky, aby odpovídalo základním podmínkám (viz. 6.1). Přestože lze poškození vozidel kategorizovat, každá nehoda, potažmo prohlídka, je originál. S ohledem na vysoké počty pojistných podvodů (viz. podkapitola 3.7) musí brát v potaz, že se zmanipulované poškození může týkat i právě prohlíženého vozidla. „*Technik je povinen posoudit souvislost poškození vozidla s PU. Zvýšené opatrnosti je třeba dbát především při zjištění, že pojistná událost nebyla šetřena Policií ČR, vozidlo je poškozeno současně na více místech nebo je poškozeno takovým způsobem, který neodpovídá popsanému ději PU.*“ (17)

Pokud nejsou pro prohlídku příznivé podmínky nebát se provést prohlídku až po jejich zlepšení. Je žádoucí vyvinout maximální úsilí a zdokumentovat stav vozidla přesně. Nespokojit se jen s dokumentací pro potřeby LPU v minimální míře, ale všimnout si niancí. Být vždy soustředěný na danou činnost a nenechat se rozptylovat

okolními vlivy. V případě blížícího se konce technicky pracovní doby být obezřetný na spěchající klienty. Frekvence pokusů o pojistný podvod je v této denní době vysoká.

V následujících podkapitolách budou navrhované metodiky prohlídky vozidla likvidátorem pojišťovny. Budou respektovat potřeby likvidátorů pracovat rychle a zaznamenat poškození pro stanovení výše majetkové újmy.

6.4 Prohlídka vozidla po nehodě

V následujícím textu bude již navržený postup prohlídky vozidla po nehodě, aplikovatelný na osobní i nákladní vozidlo střední třídy.

Podmínky: Obeznačenost s PU a popsáním průběhem nehody. Dostatečné osvětlení, vhodný prostor prohlídky, čisté prohlížené vozidlo (viz. podkapitola 6.1 Podmínky prohlídky).

- zápis času začátku prohlídky
- identifikační údaje – kontrola, zda informace v technickém průkazu odpovídají prohlíženému vozidlu. Zápis druhu, tovární značky a modelu. Zápis RZ, záběr všech čtyř šikmých průmětů vč. RZ. Pokud není na vozidle umístěna, dočasně ji umístit na viditelné místo. Pokud RZ chybí úplně napsat RZ na tabulku. Zápis VIN kódu. Ostrý snímek VIN kódu, čitelný i z fotografie. Zápis motorizace. Zápis počtu dveří. Zápis barvy (úplný, vč. odstínu, příp. metalízy). Zápis počtu ujetých km a pořízení snímku, ze kterého je stav počítadla km čitelný. Pokud počet ujetých km očividně neodpovídá skutečnosti, poznačit do formuláře. Pořízení snímku zachycující interiér vozidla, zejména pak výbavu vozidla. Označení zda je vozidlo vybaveno manuální nebo automatickou převodovkou. Zápis počtu hnaných náprav. Zápis platnosti STK.
- označení prvků výbavy. Postupuje se systematicky shora dolů dle formuláře. Pokud vozidlo daný prvek obsahuje, označí se křížkem do předepsané tabulky. Pokud je na vozidle takový prvek výbavy, který není předepsán, použije se volných kolonek. Pokud je některý z prvků výbavy poškozený, ihned se zapíše do sekce „Popis poškození“, vč. popisu poškození. Snímek poškozené výbavy,

pokud již není zachycena na snímku interiéru.

- popis nehodového děje, rozsah následků.
- provede se pouze v případě totální škody nebo poškození pneumatiky. V zimním období se provede vždy zápis a označení zimní/letní pneu. zápis značky a rozměru pneumatik. Změření výšky dezénu a zápis v mm. Označení, zda se jedná o zimní či letní pneumatiku, zda je vozidlo vybaveno ocelovými nebo litými disky. Zapsat poškození pneumatik a disků (nerovnoměrně sjetý dezén, proražená pneumatiky, poškozený ráfek disku apod.). Pokud poškození nekoresponduje s PU vhodně poznamenat.
- výstižně popsat stav jednotlivých skupin, zejména změny stavu následkem nehody. Zjistit o dané skupině co nejvíce údajů, přestože se neprovádí přímo zkouška jejich funkčnosti. Typicky skupiny motor + spojka a převodné ústrojí. Zde alespoň vizuálně zhodnotit stav, únik provozních kapalin apod. Předchozí opravy na skupině, příp. jejich výměna.
- popsat poškození, jejich rozsah a technologii opravy. Poškození, která nesouvisí s PU uvést do příslušné části.
- pokud je poškozené čelní sklo,
- pokud se dají předpokládat skrytá poškození, poznačit opakovanou prohlídku.
- zapsat čas konce prohlídky, podepsání zúčastněnými osobami.

6.5 Použití výstupů v soudním inženýrství

Navržená metodika respektovala několik faktorů. Bylo nutné vyvážit potřebu provést prohlídku poškozeného vozidla co nejefektivněji z hlediska času i kvality. Bylo nutné metodiku navrhnout tak, aby pokryla i potřeby znalců. Z povahy věci, kdy technik má na prohlídku limitovaný čas, zatímco znalec v tomto ohledu tolik limitovaný není, se došlo na určitý kompromis. Výsledkem je postup, při jehož dodržení by měl být technik schopen prohlédnout poškození na vozidle dostatečně pružně. Navíc nově vypracovaný protokol (viz. obr. B.2 a B.9) vede technika systematictěji, tudíž by ve výsledku mělo dojít k alespoň minimální časové úspoře, která se může využít na podrobnější posouzení jednotlivých skupin vozidla. Ta je v současných postupech omezená (většinou jen číselné hodnocení 1-5 nebo 1-3). Z těchto důvodů, by

mělo dojít ke zvýšení technické přijatelnosti podkladů, jenž jsou soudním znalcům předkládány.

7 ZÁVĚR

Diplomová práce podrobně zhodnotila současnou problematiku pojišťovnictví a likvidaci pojistných událostí. Zabývala se likvidací pojistných událostí ve všech jejích fázích. Nastínila současné procesy v tuzemské pojišťovně. Byla diskutována závažnost pojistných podvodů, zejména pak v kontextu pojištění motorových vozidel, kde je dlouhodobý vysoký trend pojistných podvodů. Zároveň byly popsány i postupy, jak se pojišťovny pojistným podvodům brání.

Další část kapitoly byla věnována kategorizaci motorových vozidel. Práce je zaměřena na osobní automobily, které vycházejí ve statistikách jako nejčastěji poškozené a na nákladní vozidla střední třídy (do 12 tun).

V praktické části byly posouzeny současné postupy techniků s ohledem na dokumentaci poškození vozidel. Byla nalezena některá pochybení, už přímo v interních předpisech pojišťovny. Další byla odhalena při posuzování práce technika.

Výsledná navržená metodika se těchto nedostatků vyvarovala. Byl vypracován slovní postup prohlídky, který koresponduje s grafickým návodem prohlídky. Klíčový je však nově navržený zápis o poškození motorového vozidla, který byl otestován v praxi.

LITERATURA

Knižní publikace (abecedně podle autora)

- (1) BRADÁČ, A. a kol. *Soudní inženýrství*. 1. vydání. Brno : AKADEMICKÉ NAKLADATELSTVÍ CERM, s.r.o. Brno, 1997. 725 s. ISBN 80-7204-057-X
- (2) BRADÁČ, A., KREJČÍŘ, P. *Znalecký standard č. I/2005. Oceňování motorových vozidel*. 1. vydání. Brno : AKADEMICKÉ NAKLADATELSTVÍ CERM, s.r.o. Brno, 2004. 89 s. ISBN 80-7204-370-6
- (3) ČEJKOVÁ, V., NEČAS, S. *Pojišťovnictví*. 2. přepracované vydání. Brno : MU Brno, 2006. 130 s. ISBN 80-210-3990-6
- (4) DAÑHEL, J. et al. *Pojistná teorie*. 2. vydání. Praha : Professional Publishing, 2006. 338 s. ISBN 80-86946-00-2
- (5) DEUTSCHMANN, K., HRADEC, M. *Likvidace pojistných událostí silničních vozidel*. 1. vydání. Praha : IBS expert s.r.o., 2004. 144 s. ISBN 80-239-0875-8
- (6) DVOŘÁČEK, Tomáš. *Metodiky ohledání dopravní nehody policií*. 2013. 83 s. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství. Ing. Bc. Marek SEMELA, Ph.D.
- (7) GRUSSMANN, Jan. *Srovnání povinného pojištění motorových vozidel v České republice a v zahraničí*. 2014. 98 s. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta. Ing. Svatopluk NEČAS, Ph.D.
- (8) HRADEC, Milan. *Pojistné podvody*. 1. vydání. Praha : Vysoká škola finanční a správní, 2014. 102 s. ISBN 978-80-7408-089-0
- (9) HRADEC, Milan. *Vývoj právní úpravy zákonného a odpovědnostního pojištění z provozu vozidel*. 2009. 108 s. Rigorózní práce. Masarykova univerzita, Právnická fakulta. prof. JUDr. Eduard Vlček, CSc
- (10) JANDOVÁ, L., VOJTEK, P. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář*. 1. vydání. Praha : C. H. Beck, 2012. 382 s. ISBN 978-80-7179-461-5

- (11) KAMENÍKOVÁ, KRÁL, M., B. POLÁCH, J. *Bankovníctví a pojišťovnictví*. 1. vydání. Zlín : Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, 2008. 160 s. ISBN 978-80-7318-655-5
- (12) KRČMÁŘ, Miloslav. *Likvidace škod u pojistných událostí*. 2012. 62 s. Bakalářská práce. Vysoká škola finanční a správní, Fakulta ekonomických studií. Ing. Václav KŘIVOHLÁVEK, CSc.
- (13) PANÁČEK, Vladimír. *Zkoušení vozidel*. 1. vydání. Brno : Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, 2012. 86 s. ISBN 978-80-214-4558-1
- (14) PSICA, Lukáš. *Analýza poškození po malé dopravní nehodě*. 2014. 75 s. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství. doc. Ing. Aleš VÉMOLA, Ph.D.
- (15) TLUČHOŘOVÁ, Lenka. *Likvidace pojistných událostí*. 2011. 93 s. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta. Ing. František ŘEZÁČ, Ph.D.
- (16) VLK, František. *Stavba motorových vozidel*. 1. vydání. Brno : Vlastním nákladem, 2003. 497 s. ISBN 80-238-8757-2
- (17) Metodika pojišťovny.

Právní předpisy (chronologicky podle 1. vydání)

- (18) Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- (19) Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění pozdějších předpisů
- (20) Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
- (21) Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel, ve znění pozdějších předpisů
- (22) Zákon č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě, ve znění pozdějších předpisů

- (23) Zákon č. 38/2004 Sb., o pojišťovacích zprostředkovatelích a samostatných likvidátorech pojistných událostí a o změně živnostenského zákona
- (24) Zákon č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví, ve znění pozdějších předpisů
- (25) Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Internetové zdroje (abecedně)

- (26) *Audatex* [online]. [cit. 2015-09-22]. Dostupné z: <<http://www.audatex.cz/produkty>>
- (27) Bulletin Brzobohatý, Brož a Honsa. *Nový zákon o pojišťovnictví* [online]. [cit. 2015-04-11]. Dostupné z: <<http://www.bbh.cz/files/bulletin/bbh-newsletter-zakon-o-pojistovnictvi-rijen-2009.pdf>>
- (28) *Formulář záznamu o dopravní nehodě – webový portál Ministerstva dopravy ČR* [online], 2015 [cit. 2015-05-02]. Dostupné z: <http://www.mdcrcz.cz/cs/Silnicni_doprava/zaznam_nehody/zaznam_nehody.htm>
- (29) *Havarijní pojištění – spoluúčast* [online], 2015 [cit. 2015-04-21]. Dostupné z: <<http://www.epojisteni.cz/spoluucast-havarijni-pojisteni/>>
- (30) *Identifikační číslo vozidla – Otevřená encyklopedi Wikipedia wikipedia.org* [online], 2015 [cit. 2015-04-18]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Identifika%C4%8Dn%C3%AD_%C4%8D%C3%ADslo_vozidla>
- (31) *Informační server ze světa investic, podnikání a financí Kurzy www.kurzy.cz* [online], 2015 [cit. 2015-04-15]. Dostupné z: <<http://www.kurzy.cz/zpravy/379415-2015-povinne-ruceni-zdrazilo/>>
- (32) *Likvidace pojistné události – Motorkáři.cz* [online], 2015 [cit. 2015-04-29]. Dostupné z: <<http://www.motorkari.cz/clanky/jak-na-to/likvidace-pojistne-udalosti-29347.html>>

- (33) *Představení společnosti Global Expert* [online], 2015 [cit. 2015-05-04]. Dostupné z: <<http://www.globalexpert.cz/cs/kdo-jsme/predstaveni-spolecnosti.shtml>>
- (34) *Radiožurnál – Zelená vlna* *www.rozhlas.cz* [online], 2015 [cit. 2015-04-20]. Dostupné z: <http://www.rozhlas.cz/zelenavlna/motozurnal/_zprava/novy-zpusob-jak-prinutit-motoristy-aby-nezapominali-na-povinne-ruceni--1418623>
- (35) *Server o financích a finanční gramotnosti* *finance.cz* [online], 2015 [cit. 2015-04-14]. Dostupné z: <<http://www.finance.cz/zpravy/finance/238622-co-vse-ovlivnuje-cenu-povinneho-ruceni/>>
- (36) Tisková zpráva České kanceláře pojistitelů *Povinné ručení zůstává nadále povinné* [online], 2015 [cit. 2015-04-18]. Dostupné z: <<http://ckp.cz/tisk/tiskovezpravy/tiskova-zprava-ckp-50.pdf>>
- (37) *Územní platnost – Server ePojištění* [online], 2015 [cit. 2015-04-18]. Dostupné z: <<http://www.epojisteni.cz/pojem-uzemni-platnost/>>
- (38) *Záznam o dopravní nehodě – besip.cz* [online], 2015 [cit. 2015-05-02]. Dostupné z: <<http://www.ibesip.cz/cz/legislativa/povinne-ruceni/zaznam-o-dopravni-nehode>>
- (39) *Zpravodajský server Novinky* *www.novinky.cz* [online], 2015 [cit. 2015-04-12]. Dostupné z: <<http://www.novinky.cz/finance/348060-limity-plneni-u-povinneho-ruceni-si-sjednejte-aspon-na-50-milionu-radi-experti.html>>

SEZNAM SYMBOLŮ, VELIČIN A ZKRATEK

ČKP	Česká kancelář pojistitelů
ČNB	Česká národní banka
DN	dopravní nehoda
LPU	likvidace pojistné události
POV	povinné ručení
PU	pojistná událost
ŠU	škodná událost
ZOV	zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla
ZPojS	zákon o pojistné smlouvě
ZPoj	zákon o pojišťovnictví
ZPozKom	zákon o pozemních komunikacích
ZSP	zákon o silničním provozu

SEZNAM OBRÁZKŮ

3.1	Konstantní spoluúčast	28
3.2	Spoluúčast vyjádřená v procentech	29
3.3	Kombinovaná spoluúčast	29
3.4	Likvidace pojistné události	35
4.1	Nosná konstrukce surové karoserie	41
4.2	Speciální nákladní vozidlo	42
4.3	Rám nákladního vozidla střední třídy	43
4.4	Nejčastější nárazy vozidel	44
5.1	Prohlídka po částečné demontáži	48
5.2	Nutné záběry vozidla	49
5.3	Grafické rozhraní nástroje AudaPad	50
5.4	Nedostatečné rozlišení	53
5.5	Použití stojanového metru	53
6.1	Omezený prostor prohlídky	55
6.2	Světelné podmínky pořízení snímků	56
6.3	Poškození nesouvisející s PU	58
A.1	Euroformulář	75
A.2	Vývojový diagram postupu	76
B.1	Zápis o dopravní nehodě VW Golf	78
B.2	Zápis o prohlídce vozidla VW Golf 1	79
B.3	Zápis o prohlídce vozidla VW Golf 2	80
B.4	Šikmé průměty vozidla VW Golf	81
B.5	RZ vozidla VW Golf	81
B.6	Výbava vozidla VW Golf	82
B.7	Poškození vozidla VW Golf	83
B.8	Nesouvisející poškození VW Golf	83
B.9	Zápis o prohlídce vozidla M-B Atego 1218 1	84
B.10	Zápis o prohlídce vozidla VW Golf 2	85
B.11	Šikmé průměty vozidla Mercedes	86
B.12	Identifikační údaje o vozidle Mercedes	86

B.13 Výbava vozidla Mercedes	86
B.14 Poškození pravé přední části	87
B.15 Nesouvisející poškození s nehodou	87
B.16 Poškození čelního skla	88

SEZNAM TABULEK

2.1	Seznam pojišťoven nabízejících povinné ručení	14
2.2	Limity pojistných plnění	16
3.1	Pojistné podvody za roky 2013 a 2014	37
3.2	Rozdělení pojistných podvodů	37
A.1	Seznam pojišťoven	72
A.2	Porovnání cen povinného ručení	73
A.3	Sankce	73
A.4	Počet vozidel	74

SEZNAM PŘÍLOH

A	Obrazové a tabulkové přílohy	72
B	Výstupy z provedených prohlídek dle vypracované metodiky	78
B.1	VW Golf	78
B.1.1	Vyplněný zápis o poškození motorového vozidla	78
B.1.2	Pořízená fotodokumentace	81
B.2	Mercedes-Benz Atego 1218	84
B.2.1	Vyplněný zápis o poškození motorového vozidla	84
B.2.2	Pořízená fotodokumentace	86

A OBRAZOVÉ A TABULKOVÉ PŘÍLOHY

Tab. A.1: Seznam pojišťoven se sídlem v ČR k 9. 4. 2015. Zvýrazněny jsou pojišťovny nabízející povinné ručení. Zdroj ČNB, dostupné z: <http://www.cnb.cz/> a Česká kancelář pojistitelů, dostupné z: <http://www.ckp.cz>

ACE European Group	Hasičská vzájemná pojišťovna
AEGON Hungary Closed Company	HDI Versicherung AG
AEGON Pojišťovna	ING pojišťovna
AGA International SA	INTER PARTNER ASSISTANCE
AIG pojišťovna	Komerční pojišťovna
Allianz pojišťovna	Kooperativa pojišťovna
Atradius Credit Insurance N.V.	KUPEG úvěrová pojišťovna
AXA pojišťovna	MAXIMA pojišťovna
AXA životní pojišťovna	MetLife Europe Insurance Limited
Basler Lebensversicherungs	MetLife Europe Limited
Basler Sachversicherungs	MetLife pojišťovna
BNP Paribas Cardif Pojišťovna	NN Životná poisťovňa
Cestovní pojišťovna ADRIA Way	NN Životní pojišťovna N.V.
CG Car- Garantie Versicherungs	NOVIS Poistovňa
COMP. FRANCAISE D'ASSURANCE	Österreichische Hagelversicherung
Česká kancelář pojistitelů	Pojišťovna České spořitelny
Česká podnikatelská pojišťovna	Pojišťovna VZP
Česká pojišťovna	QBE INSURANCE LIMITED
Česká pojišťovna ZDRAVÍ	Servisní pojišťovna
ČSOB Pojišťovna	Slavia pojišťovna
D.A.S. Rechtsschutz AG	Stewart Title Limited
ERGO pojišťovna	Triglav pojišťovna
ERV Evropská pojišťovna	Union poisťovňa
EULER HERMES SA	UNIQA Pojišťovna
Exportní garanční a pojišťovací společnost	Vitalitas pojišťovna
Generali Pojišťovna	Wüstenrot pojišťovna
HALALI, všeobecná pojišťovna	Wüstenrot, životní pojišťovna

Tab. A.2: Porovnání cen povinného ručení za první čtvrtletí roku 2014 a první čtvrtletí roku 2015 s viditelným rostoucím trendem. (31)

Objem motoru (ccm)	Průměrná cena POV v 1. čtvrtletí 2014 (Kč)	Průměrná cena POV v 1. čtvrtletí 2015 (Kč)	Změna (%)
do 1 000	1599	1654	3,44
1 001–1 250	1972	2280	15,62
1 251–1 350	2415	2491	3,15
1 351–1 400	2817	2885	2,41
1 401–1 650	3060	3112	1,7
1 651–1 850	3300	3363	1,91
1 851–2 000	3659	3699	1,09
2 001–2 500	4108	4132	0,58
nad 2 500	4597	4645	1,04

Tab. A.3: Tabulka sankcí, kterými byli do 14. ledna 2015 pokutováni provozovatelé vozidel bez sjednaného povinného ručení. (19)

Druh vozidla	Denní sazba v Kč
1. motocykl s objemem válců motoru do 350 ccm	20
2. motocykl s objemem válců motoru nad 350 ccm	30
3. osobní automobil s objemem válců motoru do 1850 ccm	50
4. osobní automobil s objemem válců motoru nad 1850 ccm	70
5. autobus	160
6. nákladní vozidlo s největší přípustnou hmotností do 12 000 kg nebo přípojně vozidlo s největší přípustnou hmotností nad 3 500 kg do 10 000 kg	130
7. tahač nebo jiné nákladní vozidlo s největší přípustnou hmotností nad 12 000 kg nebo přípojně vozidlo s největší přípustnou hmotností nad 10 000 kg	300
8. speciální vozidlo	80
9. přípojně vozidlo s nejvyšší přípustnou hmotností do 3 500 kg	30
10. zemědělský nebo lesnický traktor a jejich přípojně vozidlo	40
11. ostatní vozidla	60

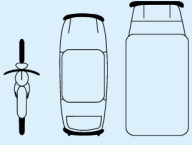
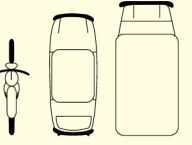
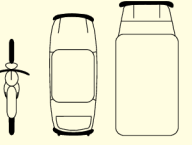
Tab. A.4: Pojistitelé a počet vozidel se sjednaným povinným ručením. Na základě počtu vozidel se poměrově určuje příspěvek do Garančního fondu České kanceláře pojistitelů. Zdroj: ČKP.

Pojistitel	Počet vozidel ke dni 30.6.2014	Počet vozidel ke dni 31.12.2014
Allianz pojišťovna	711 041	726 462
AXA pojišťovna	227 757	254 404
Česká podnik. pojišťovna	1 072 859	1 090 312
Česká pojišťovna	1 701 025	1 706 660
ČSOB pojišťovna	547 828	564 682
Generali pojišťovna	533 296	535 025
Hasičská vzáj. pojišťovna	59 820	65 912
Kooperativa pojišťovna	1 427 427	1 422 603
Slavia pojišťovna	173 775	156 492
Triglav pojišťovna	177 803	156 386
Uniq pojišťovna	313 367	313 057
Wüstenrot pojišťovna	149 415	154 958
CELKEM	7 095 413	7 146 953

Záznam o dopravní nehodě

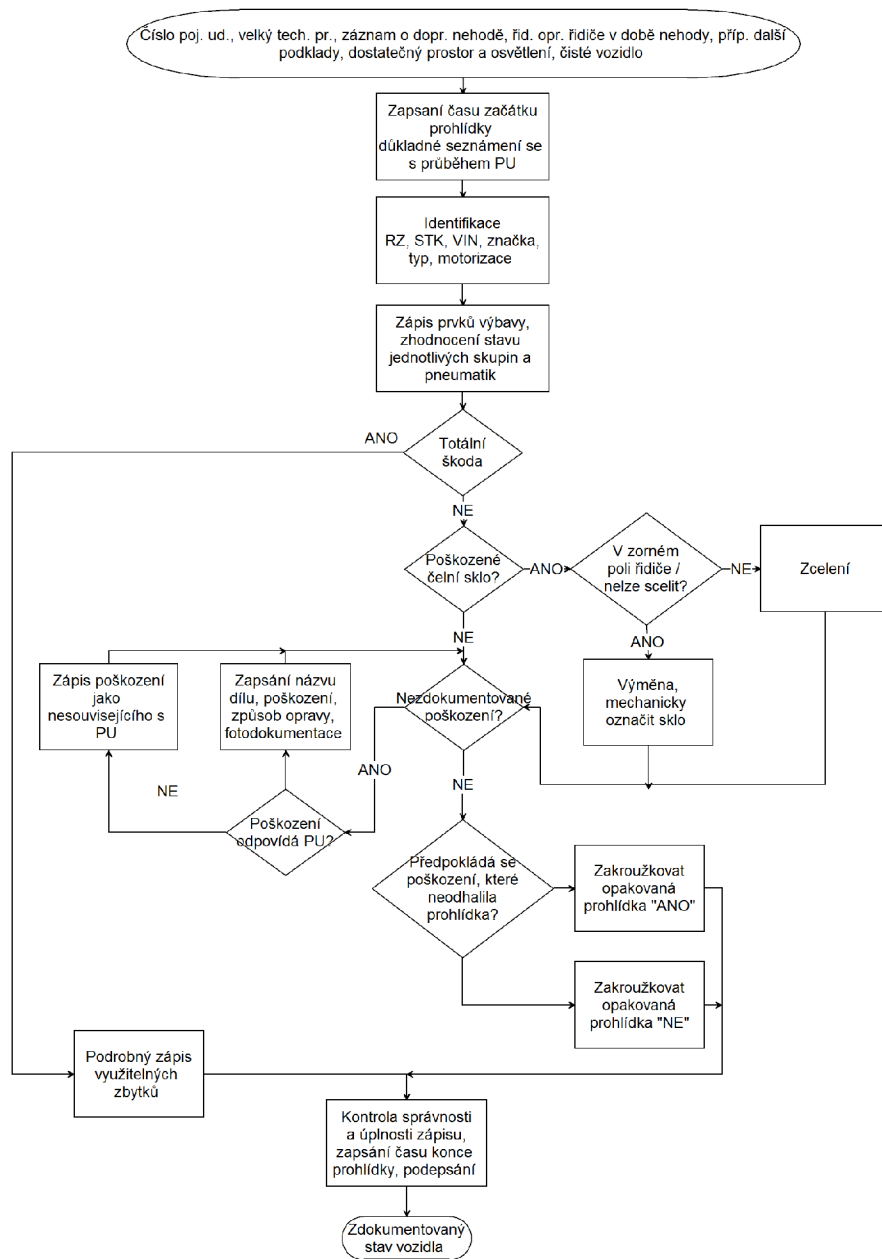
Slouží k dokumentaci průběhu nehody za účelem rychlejšího vyřízení náhrady škody.

Vyplní řidiči obou vozidel.

1. Datum nehody _____ Hodina _____		2. Místo (ulice, č. domu resp. kilometrovník) _____		3. Zranění? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>	
4. Jiná škoda než na vozidlech A a B ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>		5. Svědci (jméno, adresa, telefon - spolujezdce podtrhnout) _____		5a. Policejně šetřeno? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/> Kým: _____	
Vozidlo A		12. Zaškrtněte odpovídající body vozidlo:		Vozidlo B	
6. Pojištěný (jméno a adresa) _____ _____ _____ Telefon (od 9.00 do 16.00) _____ Plátce DPH? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>		1 bylo zaparkováno 1 2 rozjízďelo se 2 3 zastavovalo 3 4 vyjízďelo z parkoviště, soukrom. pozemku, polní cesty 4 5 odbočovalo na parkoviště, soukromý pozemek, polní cestu 5 6 vjíždělo do kruh. objezdu 6 7 jelo v kruhovém objezdu 7 8 najelo zezadu při jízdě stejným směrem ve stejném pruhu 8 9 jelo souběžně v jiném jízdním pruhu 9 10 měnilo jízdní pruh 10 11 předjíždělo 11 12 odbočovalo vpravo 12 13 odbočovalo vlevo 13 14 couvalo 14 15 jelo v protisměru 15 16 přijíždělo zprava 16 17 nedalo přednost v jízdě 17		6. Pojištěný (jméno a adresa) _____ _____ _____ Telefon (od 9.00 do 16.00) _____ Plátce DPH? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>	
7. Vozidlo Tov. značka, typ _____ Rok výroby _____ Státní poznávací značka _____		Počet označených políček		7. Vozidlo Tov. značka, typ _____ Rok výroby _____ Státní poznávací značka _____	
8. Pojistitel Adresa pobočky _____ Číslo poj. odpovědnosti _____ Číslo zelené karty _____ Hraniční pojištění platné do _____ Je vozidlo pojištěno havarijně? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>		9. Řidič Příjmení _____ Jméno _____ Adresa _____ Číslo řidičského průkazu _____ Skupina _____ Vydal _____		8. Pojistitel Adresa pobočky _____ Číslo poj. odpovědnosti _____ Číslo zelené karty _____ Hraniční pojištění platné do _____ Je vozidlo pojištěno havarijně? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>	
9. Řidič Příjmení _____ Jméno _____ Adresa _____ Číslo řidičského průkazu _____ Skupina _____ Vydal _____		13. Nákres Označte: 1. silnice, 2. směr jízdy vozidel A a B, 3. postavení vozidel v okamžiku střetu, 4. dopravní značky, 5. jména ulic		9. Řidič Příjmení _____ Jméno _____ Adresa _____ Číslo řidičského průkazu _____ Skupina _____ Vydal _____	
10. Označte šipkou body vzájemného střetu 		10. Označte šipkou body vzájemného střetu 		10. Označte šipkou body vzájemného střetu 	
11. Viditelná poškození _____ _____ _____		11. Viditelná poškození _____ _____ _____		11. Viditelná poškození _____ _____ _____	
14. Poznámky _____		15. Podpisy řidičů A _____ B _____		14. Poznámky _____	

Po podpisu a oddělení listů nelze již údaje měnit.

Obr. A.1: Záznam o dopravní nehodě, tzv. „euroformulář“. „Tento formulář je navržen tak, aby v kritické situaci po dopravní nehodě vedl její účastníky k tomu, aby neopomněli uvést důležité skutečnosti stanovené zákonem do formy záznamu.“ (28)



Obr. A.2: Vývojový diagram postupu prohlídky poškozeného motorového vozidla.

B VÝSTUPY Z PROVEDENÝCH PROHLÍDEK DLE VYPRACOVANÉ METODIKY

B.1 VW Golf

B.1.1 Vyplněný zápis o poškození motorového vozidla

ČESKÁ POJIŠŤOVNA Záznam o dopravní nehodě

Skvělí k dokumentaci průběhu nehody za účelem rychlého vyřízení náhrady škody Vyplní řidiči obou vozidel

1. Datum nehody 2.10.2015	2. Místo ulice, č. doma, resp. kilometrově Kouniceva č. 64	3. Zranění? <input type="checkbox"/> ANO <input checked="" type="checkbox"/> NE	
Hodina 10:15	4. Jiná škoda než na vozidlech A a B <input type="checkbox"/> ANO <input checked="" type="checkbox"/> NE	5a. Svědci (jméno, adresa, telefon – zpočátku pořídit) Křiváň 30 61001 9680911	5b. Policie šetřeno? <input type="checkbox"/> ANO <input checked="" type="checkbox"/> NE Kým:

12. Zaškrtněte odpovídající body vozidlo:

bylo zaparkováno	1
roziždělo se	2
zastavovalo	3
výždělo z parkoviště, soukrom. pozemku, polní cesty	4
odbočovalo na parkoviště, soukromý pozemek, polní cestu	5
výždělo do kruhového objezdu	6
šlo v kruhovém objezdu	7
najelo zezadu při jízdě stejným směrem ve stejném pruhu	8
šlo souběžně v jiném jízdním pruhu	9
měnilo jízdní pruh	10
přijždělo	11
odbočovalo vpravo	12
odbočovalo vlevo	13
courvalo	14
šlo v protisměru	15
přijždělo zprava	16
nedalo přednost v jízdě	17

Počet označených políček

13. Nákres
1. silnice, 2. směr jízdy vozidel A a B, 3. postavení vozidel v době nehody, 4. dopravní značka, 5. jména ulic

11. Viditelné poškození
Pole přední díla

14. Poznámky

15. Podpisy řidičů

11. Viditelné poškození
Pole přední díla

14. Poznámky

Po podpisu a oddělení listů nelze již údaje měnit.

T.č. 9518 82018

Obr. B.1: Zápis o dopravní nehodě ze dne 1. 10. 2015, kde došlo k poškození vozidla VW Golf.

ZÁPIS O POŠKOZENÍ MOTOROVÉHO VOZIDLA		č. PU/ŠU: 356 482	Datum PU/ŠU: 2.10.2015
Klient: JAN NOVAK, KRKOŠKOVA 48, 613 00 BRNO		POV <input checked="" type="checkbox"/> havarijní <input type="checkbox"/> odp. <input type="checkbox"/>	
Čas začátku prohlídky: 15:06		Světelné podmínky: výborné <input checked="" type="checkbox"/> uspokojivé <input type="checkbox"/> snížené <input type="checkbox"/>	

VOZIDLO		VÝBAVA VOZIDLA ¹⁾					
Druh	OSOBNÍ, M1	palubní počítač	<input checked="" type="checkbox"/>	hands-free sada	<input type="checkbox"/>	světla pro denní svícení	<input type="checkbox"/>
Tov. zn., typ	VW GOLF	posilovač řízení	<input checked="" type="checkbox"/>	centrální zamykání	<input checked="" type="checkbox"/>	park. asist. vpředu	<input type="checkbox"/>
RZ	1BA 0000	rádio	<input checked="" type="checkbox"/>	alarm	<input checked="" type="checkbox"/>	park. as. vzadu	<input checked="" type="checkbox"/>
VIN	WVG2221K2XD00000	navigace	<input type="checkbox"/>	mech. zabezp. řadič páky	<input type="checkbox"/>	tažné zařízení	<input type="checkbox"/>
Obsah motoru/výkon/palivo	1600cm ³ 75kW BA	zpětné zrc. vyhříváné	<input type="checkbox"/>	dešťový senzor	<input type="checkbox"/>	střešní nosič	<input type="checkbox"/>
Počet dveří/barva	5 STĚBRNÁ MET.	el. ovládaná zpětná zrcátka	<input checked="" type="checkbox"/>	čelní sklo vyhříváné	<input type="checkbox"/>		
Rok výroby/provoz od	1999 8.11.1999	střešní okno - mech./el.	<input type="checkbox"/>	airbagy - počet	6	<input checked="" type="checkbox"/>	
Stav tachometru	84 350 km	vyhřívání sedadel	<input type="checkbox"/>	ABS	<input checked="" type="checkbox"/>		
Odpovídá skutečnosti	ANO <input checked="" type="checkbox"/> NE <input type="checkbox"/>	kožené čalounění sedadel	<input type="checkbox"/>	ASR	<input checked="" type="checkbox"/>		
Převodovka	manuální <input checked="" type="checkbox"/> automatická <input type="checkbox"/>	klimatizace man./auto	<input checked="" type="checkbox"/>	ESP	<input checked="" type="checkbox"/>		
Pohon	přední <input checked="" type="checkbox"/> zadní <input type="checkbox"/> všech kol <input type="checkbox"/>	el. stahování oken vpředu	<input checked="" type="checkbox"/>	xenonové světlomety	<input type="checkbox"/>		
Platnost STK	8.12.2016	el. stahování oken vzadu	<input checked="" type="checkbox"/>	mihové světlomety	<input type="checkbox"/>		

¹⁾ Výbava nacházející se na vozidle se zaškrtně. Další výbava se dopíše do volných polí.

Příčina vzniku poškození: SPOLUJEZDEC STOKOČÍHO VOZIDLA OTEVŘEL PP DVEŘI, KTERÉ ZPŮSOBILY POŠKOZENÍ LEVÉ STRANY PROVĚDĚČÍHO VOZIDLA POŠKOZENÉHO.

Kolo	Značka, rozměr ¹⁾	Výška dezénu (mm)	letní/zimní	Ocelové/litě disk	Poškození pneu a disků
LP	CHAMPRO 28, 195/65 R15		L Z	O L	
PP			L Z	O L	
LZ			L Z	O L	ODREVNÉ 4 PAPPŠKÝ PNEU OK.
PZ			L Z	O L	
R	NEZVISTĚNA		L Z	O L	
LV ²⁾					
PV ¹⁾					

¹⁾ Pokud jsou na vozidle, resp. na nápravě shodné pneumatiky, vyplní se jedenkrát
²⁾ V případě dvojmontáže se zapíše vnitřní kolo

Stav jednotlivých skupin	poškozena nehodou
Motor	NEVYKAZUJE NADMĚRNOU HLUCIVOST NEBO KOUŘIVOST <input type="checkbox"/>
Převodné ústrojí	NELEŽE ZJIŠTIT, CIK PROVOZ NÍCH KAPALIN NEZARUKENÁ <input type="checkbox"/>
Přední náprava + řízení	BEZ VIDITELNÉHO POŠKOZENÍ <input type="checkbox"/>
Zadní náprava	BEZ VIDITELNÉHO POŠKOZENÍ <input type="checkbox"/>
Skříň karoserie	LZ DVEŘE A LZ BLATNÍK POŠKOZENY NEHODOU, LAK VYKAZUJE VĚTŠÍ MNOŽSTVÍ DROBNÝCH OPRAV, ZADNÍ PÁRAŽNÍK NEBOČEHA <input type="checkbox"/>
Výbava karoserie	INTERIÉR VOZIDLA JE ČISTÝ <input type="checkbox"/>
Nástavba	<input type="checkbox"/>

Obr. B.2: První strana zápisu o prohlídce vozidla. Je zde identifikace vozidla, podrobně vyplněná výbava vozidla, krátké shrnutí nehodového děje, údaje o pneumatikách a discích, krátké shrnutí stavu jednotlivých skupin vozidla.

POPIS POŠKOZENÍ – DRUH A ROZSAH POŠKOZENÍ JEDNOTLIVÝCH DÍLŮ	TECHNOLOGIE OPRAVY/KONTROLA
LZ DVEŘE - NEHLUBOKÉ PROMÁČKNUTÍ V DÉLCE cca 25cm NA ÚROVNI KLÍKY DVEŘÍ - MÍRNÉ PROMÁČKNUTÍ PRAVÉHO OKRAJE DVEŘÍ	TŘELENÍ BROUŠENÍ LAKOVÁNÍ
LZ BLATNÍK - PROMÁČKNUTÍ VE STOPNÍ ČÁSTI BLATNÍKU	- TŘEL, BROUŠENÍ, LAKOVÁNÍ
LZ ALU DISK - ODŘENÉ 4 PÁPRKY	- POUŠTĚNÍ + LAKOVÁNÍ
Z NÁRAZNÍK - VYCHYLENÝ Z POZICE	OPRAVA

POŠKOZENÍ ČELNÍHO SKLA	ano <input type="checkbox"/>	ne <input checked="" type="checkbox"/>	souvisí s PU <input type="checkbox"/>	nesouvisí s PU <input type="checkbox"/>

POPIS NESOUVISEJÍCÍCH POŠKOZENÍ
PP BLATNÍK, P NÁRAZNÍK, LP BLATNÍK, LP DVEŘE, LZ BLATNÍK DROBNÉ OPRAVY LAKU

Forma likvidace:	faktura za opravu <input checked="" type="checkbox"/>	rozpočet nákladů <input type="checkbox"/>	totální (úplná) škoda <input type="checkbox"/>
------------------	---	---	--

Poznámky k prohlídce:			
Jméno, příjmení poškozeného, poškozeného, zmeškaného: JAN NOVÁK Novák <small>podpis</small>	Místo a datum prohlídky: v BRNĚ dne 5.10.2015 Čas ukončení prohlídky: 15:22	Opakovaná prohlídka ANO <input type="checkbox"/> NE <input checked="" type="checkbox"/>	Jméno, příjmení likvidátora provádějícího prohlídku: JOSEF PAVELEC Pavel <small>podpis</small>

Obr. B.3: Druhá strana je věnována popisu poškození vzniklých v souvislosti s PU. Jejich druh, rozsah a technologie opravy. Pokud došlo k poškození čelního skla, využije se prostřední část. Nakonec přichází na řadu dokumentace nesouvisejících poškození. Tímto je prohlídka hotova.

B.1.2 Pořízená fotodokumentace



Obr. B.4: Pořízení šikmých průmětů vozidla jako nutná součást fotodokumentace.



Obr. B.5: RZ je další povinná položka ve fotodokumentaci.



Obr. B.6: Hodnotí se výbava vozidla a zapíše se stav ujetých kilometrů.



Obr. B.7: Poškození vozidla musí být pečlivě zdokumentováno. Volí se takové úhly záběru, aby bylo poškození co nejlépe patrné na fotografii.



Obr. B.8: Vlevo je patrné poškození zadního nárazníku a předchozí opravy na LZ blatníku. Vpravo je poškození očividně nesouvisející s popsaným průběhem nehody.

B.2 Mercedes-Benz Atego 1218

B.2.1 Vyplněný zápis o poškození motorového vozidla

ZÁPIS O POŠKOZENÍ MOTOROVÉHO VOZIDLA		č. PU/ŠU: 350 862	Datum PU/ŠU: 1.10.2015	
Klient: PETR SVOBODA, MÍNSKÁ 56, 616 00 BRNO		POV <input type="checkbox"/> havarijní <input checked="" type="checkbox"/> odp. <input type="checkbox"/>		
Čas začátku prohlídky: 14.45		Světelné podmínky: výborné <input checked="" type="checkbox"/> uspokojivé <input type="checkbox"/> snížené <input type="checkbox"/>		
VOZIDLO		VÝBAVA VOZIDLA ¹⁾		
Druh	NÁKLADNÍ, N2	palubní počítač	hands-free sada	světla pro denní svícení
Typ, zn., typ	M-B ATEGO 1218	posilovač řízení	<input checked="" type="checkbox"/> centrální zamýkání	park. asist. vpředu
RZ	9B3 0000	rádio	alarm	park. as. vzadu
VIN	WDB 9200571L000000	navigace	mech. zabezp. řadicí páky	tažné zařízení
Obsah motoru/výkon/palivo	4249ccm 130kW N1	zpětné zrc. vyhřívané	dešťový senzor	střešní nosič
Počet dveří/barva	2 BÍLÁ	el. ovládaná zpětná zrcátka	čelní sklo vyhřívané	
Rok výroby/provoz od	2004 15.12.2004	střešní okno - MECH.	<input checked="" type="checkbox"/> airbagy - počet 1	<input checked="" type="checkbox"/>
Stav tachometru	427 321 km	vyhřívání sedadel	ABS	
Odpovídá skutečnosti	ANO <input checked="" type="checkbox"/> NE <input type="checkbox"/>	kožené čalounění sedadel	ASR	
Převodovka	manuální <input checked="" type="checkbox"/> automatická <input type="checkbox"/>	klimatizace - man./auto.	ESP	
Pohon	přední <input type="checkbox"/> zadní <input checked="" type="checkbox"/> všech kol <input type="checkbox"/>	el. stahování sklen vpředu	zenonové světlomety	
Platnost STK	11.11.2015	el. stahování sklen vzadu	mihové světlomety	

¹⁾ Výbava nacházející se na vozidle se zaškrtně. Další výbava se dopíše do volných polí.

Popis příčiny vzniku poškození: POŠKOZENÍ PŘI OTÁČENÍ NAJEL DO BETONOVÉHO SLoupKY A POŠKODIL PP ZOH VOZIDLA. PRASKLÉ ČELNÍ SKLO JE DŘÍVE VZNIKLA ŽU A BYLA KLIEMTEM OHLAŠENA NA CALL CENTRU JAKO NOVA PH.

Pneumatiky:					
Kolo	Značka, rozměr ²⁾	Výška dojezdu (mm)	letní/zimní	Ocelové/lehé disky	Poškození pneu a disků
LP	GOODYEAR REGIONAL 245		<input checked="" type="checkbox"/> Z	<input checked="" type="checkbox"/> L	
PP	215/75 R17,5		L Z	O L	
LZ			L Z	O L	
PZ			L Z	O L	
R			L Z	O L	
LV ³⁾	SHODNÁ				
PV ³⁾					

²⁾ Pokud jsou na vozidle, resp. na nápravě shodné pneumatiky, vyplní se jedním řádkem

³⁾ V případě dvojmontáže se zapíše vnitřní kolo

Stav jednotlivých skupin	poškozena nehodou
Motor	MOTOR VYKAZOVAL NADMĚRNOU HLUCNOST <input type="checkbox"/>
Převodné ústrojí	U DIF. ZADNÍ NÁPRÁVY ZJIŠTEN DROBNÝ ÚNIK OLEJE <input type="checkbox"/>
Přední náprava + řízení	BEZ VIDITELNÉHO POŠKOZENÍ <input type="checkbox"/>
Zadní náprava	PNEUMATICKÉ PRUŽINY V POŘÁDKU <input type="checkbox"/>
Skříň karoserie	DROBNÁ STARŠÍ POŠKOZENÍ, ZACÍPAJÍCÍ POUKHOVA REZ, PP ČÁST POŠKOZENÁ NEHODOU <input checked="" type="checkbox"/>
Výbava karoserie	PRASKLÉ ČELNÍ SKLO, RŮZBITE PRAVE POZICNÍ SVĚTLA, L SMĚROVKA NETĚSNÍ VŮČI VLHKO STI <input checked="" type="checkbox"/>
Nástavba	VĚTŠÍ POČET ZATHELENÝCH MÍST VE SKŘÍŔI NÁSTAVBĚ, PÁH NDR ČELA PROHAKLÝ, ČELO FUNKČNÍ <input type="checkbox"/>

Obr. B.9: Zápis obdobný s předchozím případem. Zaznačí se dvojmontáž zadní nápravy.

POPIS POŠKOZENÍ – DRUH A ROZSAH POŠKOZENÍ JEDNOTLIVÝCH DÍLŮ	TECHNOLÓGIE OPRAVY/KONTROLA
P DVEŘE - SPODNÍ ČASŤ DVEŘÍ	PROHÁČKLA-VYROVNÁNÍ THEL.+BROUSENÍ+ČAK
PP ČASŤ NÁRAZNÍKU	PRASKLA - VYHĚNA
P ORANĚ POZIČNÍ SVĚTLO	ROZBITÉ - VYHĚNA
PP PODBĚH	ROZBITÝ, SCHODER CHYBÍ - VYHĚNA

POŠKOZENÍ ČELNÍHO SKLA	ano <input checked="" type="checkbox"/>	ne <input type="checkbox"/>	souvisí s PU <input type="checkbox"/>	nesouvisí s PU <input checked="" type="checkbox"/>

POPIS NESOUVISEJÍCÍCH POŠKOZENÍ
STŘEDNÍ DÍL NÁRAZNÍKU POŠKOZEN V OBLASTI PRAVEHO UCHYCENÍ
P BOČNÍ SPOILER PROHÁČKUNUTÝ
SKŘÍŇOVÁ NÁSTAVBA THELEMA NA VÍCE MÍSTECH
P ČASŤ RAMY HYD. ČELA PROHÁČKUNUTA
PPARKLE ČELNÍ SKLA

Forma likvidace: faktura za opravu <input checked="" type="checkbox"/>	rozpočet nákladů <input type="checkbox"/>	totální (úplná) škoda <input type="checkbox"/>
--	---	--

Poznámky k prohlídce: POŠKOZ. ČEL. SKLA ZAZNAMENÁNO PRO PU č. 351 724			
Jméno, příjmení pojízdaře, poškozeného, zmeceče: <u>PETR SVOBODA</u> <i>Svoboda</i> podpis	Místo a datum prohlídky: V <u>BRNĚ</u> dne <u>5.10.2015</u> Čas ukončení prohlídky: <u>15:03</u>	Opakovaná prohlídka ANO <input type="checkbox"/> NE <input checked="" type="checkbox"/>	Jméno, příjmení likvidátora provádějícího prohlídku: <u>JOSEF PAVELEC</u> <i>Pavelc</i> podpis

Obr. B.10: Na vozidle bylo poškození spojené s jinou PU. Formulář umožňuje poškození zaznamenat přímo, pokud je známo číslo druhé PU.

B.2.2 Pořízená fotodokumentace



Obr. B.11: Pořízení šikmých průmětů vozidla jako nutná součást fotodokumentace vozidla Mercedes.



Obr. B.12: Identifikační údaje o vozidle Mercedes. Počet ujetých kilometrů očividně odpovídá skutečnosti.



Obr. B.13: Fotodokumentace výbavy nákladního vozidla.



Obr. B.14: Fotodokumentace poškození nákladního vozidla.



Obr. B.15: Nesouvisející poškození s nehodou na vozidle Mercedes.



Obr. B.16: Dokumentace poškození čelního skla s vhodným zvýrazněním.