

**JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
PEDAGOGICKÁ FAKULTA**

A

**VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ V PRAZE
FAKULTA MANAGEMENTU V JINDŘICHOVĚ HRADCI**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2008

Luboš TUREK

**JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
PEDAGOGICKÁ FAKULTA**

A

**VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ V PRAZE
FAKULTA MANAGEMENTU V JINDŘICHOVĚ HRADCI**

Pojistný podvod v souvislosti s dopravní nehodou

Autor: Luboš TUREK

Vedoucí práce: Ing. Radomír HEŘMAN

Studijní program: Sociální pedagogika, specializace Bezpečnostně právní

Datum odevzdání: 30. 4. 2008

Zadání bakalářské práce

NÁZEV PRÁCE:	POJISTNÝ PODVOD V SOUVISLOSTI S DOPRAVNÍ NEHODOU
ZADÁNÍ PRÁCE:	Práce je zaměřena na okruh problémů zabývajících se pojistnými podvody v souvislosti s dopravními nehodami, bude se zabývat základními pojmy, příčinami páchaní podvodů, metodami detektivů odhalujících pojistné podvody pro pojišťovny, prací Policie ČR s porovnáním s prací policistů v Německu, prevencí a předcházením pojistným podvodům.
JMÉNO STUDENTA:	Luboš TUREK
ROČNÍK:	3.
STUDIJNÍ PROGRAM:	B7507 Specializace v pedagogice
OBOR:	Sociální pedagogika
VEDOUCÍ PRÁCE:	Ing. Radomír HEŘMAN
KATEDRA:	Společenských věd FM VŠE
TERMÍN ZADÁNÍ:	2.3.2007

Prohlášení

Prohlašuji, že svoji bakalářskou práci na téma „**Pojistný podvod v souvislosti s dopravní nehodou**“ jsem vypracoval samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě, elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách.

Plzeň, 25. února 2008

podpis studenta

Anotace

Pojistný podvod v souvislosti s dopravní nehodou

Cílem práce je podat co nejširší přehled o pojistných podvodech páchaných v souvislosti s dopravními nehodami, o praktikách podvodníků, o způsobech a metodách odhalování pojistných podvodů ze strany pojišťoven a policie, dále je práce zaměřena na prevenci v boji proti pojistným podvodům a zahrnuje poznatky i zkušenosti v boji proti pachatelům této trestné činnosti.

únor 2008

Poděkování

Za cenné rady, náměty a inspiraci

bych chtěl poděkovat

Ing. Radomíru HEŘMANOVI,

Ing. Tomáši WIRLANDOVI,

Ing. Antonínu ŽALUDOVI,

Milanu TOMÁŠKOVI,

Obsah

ÚVOD.....	9
1 POJISTNÝ PODVOD.....	11
1.1 ZÁKLADNÍ FORMY POJISTNÉHO PODVODU	12
1.2 POJISTNÝ PODVOD V TRESTNÍM ZÁKONĚ	12
1.3 SPOLEČENSKÁ NEBEZPEČNOST POJISTNÉHO PODVODU	15
1.4 INDIKÁTORY POJISTNÝCH PODVODŮ	16
1.4.1 Druhy indikátorů pojistných podvodů.....	17
1.4.1.1 Podle vztahu k pojistné smlouvě, pojistníkovi nebo pojistiteli	17
1.4.1.2 Podle druhu pojištění	17
2 POJIŠTĚNÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL	19
2.1 POVINNOST UZAVŘÍT POJISTNOU SMLOUVU	19
2.2 PRÁVO POJISTITELE NA ÚHRADU VYPLACENÉ ČÁSTKY	20
2.3 ORGANIZAČNÍ STRUKTURA POJIŠŤOVNICTVÍ.....	22
2.3.1 Česká asociace pojišťoven	22
2.3.2 Česká kancelář pojistitelů.....	22
3 CHARAKTERISTIKA PACHATELŮ POJISTNÝCH PODVODŮ V SOUVISLOSTI S PROVOZEM VOZIDLA.....	23
3.1 METODY PÁCHÁNÍ POJISTNÝCH PODVODŮ PŘI DOPRAVNÍCH NEHODÁCH.....	25
4 SILNIČNÍ DOPRAVNÍ NEHODA A POJISTNÉ PODVODY	26
4.1 SILNIČNÍ DOPRAVNÍ NEHODA	26
4.2 POVINNOSTI ÚČASTNÍKŮ SILNIČNÍ DOPRAVNÍ NEHODY	26
4.3 POSTUP POLICIE PŘI ŠETŘENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD.....	28
4.3.1 Prvotní a neodkladné úkony na místě dopravní nehody.....	28
4.3.2 Ohledání místa dopravní nehody.....	29
4.3.3 Dělení stop na místě dopravní nehody	30
4.3.3.1 Stopy na zúčastněných vozidlech.....	30
4.3.3.2 Stopy mimo vozidlo.....	33
4.3.3.3 Stopy vozidel na vozovce	33
4.3.3.4 Stopy způsobené vozidly na pevných předmětech	34
5 DRUHY POJISTNÝCH PODVODŮ PŘI DOPRAVNÍCH NEHODÁCH.....	34
5.1 FINGOVANÁ DOPRAVNÍ NEHODA	34

5.2	VYUŽITÁ DOPRAVNÍ NEHODA.....	38
5.3	VYPROVOKOVANÁ DOPRAVNÍ NEHODA	40
5.4	SJEDNANÁ DOPRAVNÍ NEHODA	41
5.5	FIKTIVNÍ DOPRAVNÍ NEHODA	41
5.6	ŠKODNÍ UDÁLOST – POŠKOZENÍ ČELNÍHO SKLA VOZIDLA.....	41
6	ZAHRANIČNÍ ZKUŠENOSTI V OBLASTI POJISTNÝCH PODVODŮ PŘI DOPRAVNÍCH NEHODÁCH	44
7	BOJ PROTI POJISTNÉMU PODVODU PŘI DOPRAVNÍCH NEHODÁCH	48
7.1	ČINNOST POLICIE PŘI ODHALOVÁNÍ POJISTNÝCH PODVODŮ	48
7.2	ČINNOST POJIŠŤOVEN A JEJICH VÝSLEDKY BOJE PŘI ODHALOVÁNÍ POJISTNÝCH PODVODŮ	49
7.3	ZNALECKÉ ZKOUMÁNÍ.....	55
8	VÝVOJ TÝKAJÍCÍ SE SNIŽOVÁNÍ NÁSLEDKŮ DOPRAVNÍCH NEHOD	58
	ZÁVĚR.....	60
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	63

Úvod

Pojistný podvod se v naší společnosti vyskytuje již od počátku vzniku pojišťovnictví a postupně se stává fenoménem moderní společnosti. Problematika prevence ale i represe pojišťovacích podvodů je z hlediska hospodářské kriminality natolik závažná, že jejímu sledování a řešení je věnována velká pozornost nejen ze strany samotných pojistitelů a orgánů činných v trestním řízení, ale také i značné části veřejnosti. Každý držitel nebo uživatel motorového vozidla musí mít podle zákona sjednanou pojistnou smlouvu na pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a téměř každoročně se výše tohoto pojistného zvyšuje. Na otázku proč je tomu tak, je jednoduchá odpověď. Zvyšují se ceny automobilů, zvyšují se ceny náhradních dílů a v této závislosti i náklady na opravy poškozených vozidel. Jednotlivé pojišťovny do celkových nákladů také zahrnují i ztráty z pojistných podvodů v souvislosti s provozem vozidla, ale nechtějí se chlubit všemi důvody, které je ke zdražování vedou. Nezasvěcený pojistník je možná spokojený s tím, že mu pojišťovna přičte bonus za bezeškodní průběh a tak se mu celková částka pojistného zvýší jen nepatrně. Vzhledem k tomu, že se zabývám šetřením dopravních nehod jako policista, mám s pojistnými podvody páchanými při dopravních nehodách osobní zkušenosti. V této práci bych chtěl poukázat na různorodé praktiky pachatelů pojistných podvodů v souvislosti s provozem vozidla a chtěl bych se zaměřit na práci policistů a zaměstnanců pojišťoven při odhalování pojistných podvodů a při ochraně před touto trestnou činností. Rád bych přidal i několik rad pro případné účastníky dopravní nehody, aby se nestali nepřímo obětí této trestné činnosti, popřípadě aby na ně nebylo pohlíženo ze strany vyšetřujících orgánů jako na pachatele. Na závěr bych chtěl uvést několik možností, které by mohly napomoci v prevenci proti pojistným podvodům při dopravních nehodách. Myslím si, že je potřeba o tomto problému hovořit a poukázat zejména na jednání podvodníků, na něž doplácí prakticky všichni držitelé motorových vozidel.

Na druhé straně je však třeba uvést, že (podle mého názoru) téměř každý, kdo má sjednanou pojistnou smlouvu a uplatňoval v minulosti pojistné plnění, má s pojišťovnou neblahé zkušenosti a tak se snaží získat alespoň malou výhodu při vyplácení škody, aniž by si uvědomoval, že se dopouští trestné činnosti.

Prevence proti pojistným podvodům je ale záležitostí všech zainteresovaných subjektů, potenciálně ohrožených pojišťoven, jejich zaměstnanců a v neposlední řadě i policie. Dobrá prevence by měla vycházet zejména ze zkušeností a poznatků z terénu a z toho, co je o pachatelích a způsobech provedení této trestné činnosti známo. Informace nejen z nových, ale i dříve odsouzených případů jsou zcela nenahraditelné. Každá z pojišťoven by měla více využívat těchto situací k informování veřejnosti. V předešlých letech se o tomto problému mlčelo, jako kdyby neexistoval. Většina pracovníků a likvidátorů pojišťoven se opírala o povinnost mlčenlivosti stanovenou zákonem. Zveřejněním podvodných jednání tak dávají pojistitelé najevo, že jsou připraveni podvodná jednání odhalit a následně spravedlivě potrestat.

1 Pojistný podvod

Pojistný podvod je považován za velmi nebezpečnou formu trestné činnosti zejména pro svoji kvalifikovanost a výskyt jak v oblasti obecné kriminality, tak v oblasti kriminality hospodářské. U těchto trestných činů je zjišťována stále větší profesionalita pachatelů a trestná činnost zasahuje do všech oblastí pojišťovnictví. Předmětem útoku je vždy pojistitel.¹ Vysoký podíl pojistných podvodů je zaznamenán zejména v pojištění proti odcizení majetku, pojištění osob a motorových vozidel. Vývoj hospodářské kriminality naznačuje, že nárůst pojistných podvodů lze očekávat i v pojištění domácnosti, zejména pak v pojištění rizik v souvislosti s výpočetní technikou. Podvodná jednání velmi rychle přerostla do úrovně „nadnárodní kriminality“² a stala se tak mezinárodním problémem. Zejména na krádežích vozidel se podílejí profesionálně řízené a organizované mezinárodní gangy. V Evropě se bojem proti pojistným podvodům začaly pojišťovny výrazněji věnovat od roku 1990. V Paříži byl vytvořen Evropský pojistný výbor, který analyzoval příčiny zvýšené frekvence pojistných podvodů. Jako hlavní příčinu označil otevření hranic z východu a způsob života, který vede lidi ke snadným ziskům. Bylo rozhodnuto, že v rámci Evropy bude boj proti pojistnému podvodu koordinován a výbor bude mít své zástupce v mezinárodních orgánech bojujících proti kriminalitě. Postupně by měl být vypracován jednotný postup vedoucí ke snižování škod způsobených pojistným podvodem. K těmto aktivitám přistoupily i pojišťovny v České republice sdružené v České asociaci pojišťoven. Jako trestný čin byl pojistný podvod do trestního zákona ČR včleněn až v roce 1998. Podle statistických údajů státních zastupitelství bylo ještě v roce 1998 vyřízeno 65, v dalším roce 167 a v roce 2000 již 340 případů.

Pojistný podvod lze obecně charakterizovat jako záměrné a úmyslné klamání pojistitele „pojištěným nebo pojistníkem“³ za účelem obohacení, ke kterému by nedošlo, pokud by byl pravdivě vysvětlen skutkový stav věci. Takové jednání se může vztahovat na jakoukoliv fázi pojistné smlouvy, což v praxi může znamenat, že škoda

¹ Pojistitel – termín užívaný pro pojišťovnu

² CHMELÍK, J.: *Pojistné podvod*; Policejní akademie Praha 2000, str. 3

³ Zákon č. 37/2004 Sb. o pojistné smlouvě; pojištěný – osoba, na jejíž život, zdraví nebo majetek, odpovědnost za škodu nebo jiné hodnoty pojistného zájmu nesoukromé pojištění vztahuje, pojistník – osoba, která s pojistitelem sepsala pojistnou smlouvu

nebo pojistná událost se nepříhodovala, nevznikla uvedeným způsobem nebo se nevztahuje k pojištěnému riziku anebo z ní nevyplývá poškození, újma či ztráta, kterou pojištěný uvádí. V případě, že se událost nestala, projevuje se pojistný podvod tím, že škoda zahrnuje například nepoškozené části vozidel nebo jiných předmětů, její výše je záměrně a účelově nadsazená, aby výsledná újma, poškození nebo ztráta byla kryta pojištěním, zejména v případě pojištění ze spoluúčasti. Výše škody může být i záměrně nadsazená za účelem navýšení její hodnoty. Pojistná událost je podvodná i tehdy, když se podvodné jednání vztahuje pouze na část pojistného plnění.⁴

Pojistné podvody vzhledem ke specifickým způsobům páčání a okolnostem, za kterých jsou spáchány, jsou zvláštní kategorií podvodných jednání a tomu odpovídá i speciální ustanovení trestního zákona, které postihuje jednání naplňující znaky skutkové podstaty trestného činu pojistného podvodu.

1.1 Základní formy pojistného podvodu

- Uvedení v omyl, kdy jednání spočívá ve vyvolání mylných představ nejen o činnosti pachatele, ale i o vzniku určité události.
- Využití omylu, jestliže využívá pachatel mylných představ pro své jednání, je pro pojistný podvod charakteristické, že při sjednávání pojistné smlouvy uvede nepravdivé údaje, v případě, že pachatel využije mylných představ o vzniku události, je pro pojistný podvod charakteristické, že nepravdivě uvede až při uplatnění nároku na náhradu škody.

1.2 Pojistný podvod v trestním zákoně

Obecná charakteristika trestného činu pojistný podvod je uvedena v ustanovení § 250a trestního zákona.

odst. 1)

Kdo při sjednávání pojistné smlouvy nebo při uplatnění nároku na plnění z takové smlouvy uvede nepravdivé nebo hrubě zkreslené údaje nebo podstatné údaje zamlčí, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti nebo peněžitým trestem nebo propadnutím věci nebo jiné majetkové hodnoty.

⁴ CHMELÍK, J.: *Pojistné podvod*; Policejní akademie Praha 2000, str. 5

odst. 2)

Stejně bude potrestán, kdo úmyslně vyvolá pojistnou událost, nebo kdo stav vyvolaný pojistnou událostí udržuje v úmyslu zvýšit vzniklou škodu.

odst. 3)

Odnětím svobody na šest měsíců až tři léta nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 nebo 2 na cizím majetku škodu nikoliv malou.

odst. 4)

Odnětím svobody na dvě léta až osm let bude pachatel potrestán

- a) spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 nebo 2 jako člen organizované skupiny,
- b) působí-li takovým činem na cizím majetku značnou škodu nebo jiný zvlášť závažný následek

odst. 5)

Odnětím svobody na pět až dvanáct let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 nebo 2 na cizím majetku škodu velkého rozsahu.⁵

Škodou nikoli nepatrnou se rozumí škoda dosahující částky nejméně 5 000 Kč, škodou nikoli malou se rozumí škoda dosahující částky nejméně 25 000 Kč, větší škodou se rozumí škoda dosahující částky nejméně 50 000 Kč, značnou škodou se rozumí škoda dosahující částky nejméně 500 000 Kč, škodou velkého rozsahu se rozumí škoda dosahující nejméně částky 5 000 000 Kč. Těchto částek se užije obdobně pro určení výše prospěchu, nákladů k odstranění následků poškození životního prostředí a hodnoty věci nebo jiné majetkové hodnoty.⁶

„V ustanovení § 250a trestního zákona jsou obsaženy dvě základní skutkové podstaty trestného činu pojistný podvod v odstavci prvním a druhém. Trestný čin je konstruován jako zvláštní případ podvodu v pojišťovnictví a navíc umožňuje postih přípravy podvodu. Umožňuje postih pachatele, aniž by svým jednáním způsobil škodu. Jednání podle prvního odstavce se vztahuje na časové souvislosti spojené s úmyslem podvést.

Trestný čin pojistného podvodu ve smyslu ustanovení § 250a odst. 1 spáchá pachatel při sjednávání pojistné smlouvy nebo při uplatnění nároku na plnění takové

⁵ Zákon 140/1961 Sb. *trestní zákon* – § 250a

⁶ Zákon č. 140/1961 Sb. *trestní zákon* – § 89

smlouvy. V obou případech jednání spočívá v tom, že pachatel uvede nepravdivé nebo hrubě zkreslené nebo podstatné údaje zamlčí. Z hlediska subjektivní stránky se jedná o úmyslný trestný čin, který může spáchat jakýkoliv z účastníků pojistné smlouvy.

Skutková podstata druhého odstavce přímo souvisí s pojistnou událostí, jejím úmyslným vyvoláním nebo udržováním protiprávního vztahu, s úmyslem zvýšit vzniklou škodu.

U pojistného podvodu se předpokládají tři způsoby jednání:

- úmyslné vyvolání pojistné události – např. úmyslné havarování s motorovým vozidlem,
- úmyslné vyvolání pojistné události a její udržování v úmyslu zvýšit vzniklou škodu,
- nahodilý vznik pojistné události a její úmyslné udržování v úmyslu zvýšit vzniklou škodu,

Další skutkové podstaty podřazené pod odstavce 3 – 5 jsou kvalifikovanými skutkovými podstatami, vztahujícími se k popisovaným dvěma základním skutkovým podstatám.

Kvalifikované skutkové podstaty co do výše škody se však vážou na cizí majetek, na kterém jednáním uvedeným v odstavci 1 nebo 2 pachatel způsobí škodu nikoliv malou, značnou škodu nebo jiný zvlášť závažný následek nebo škodu velkého rozsahu. V odstavci 4 písm. a) je jako kvalifikovaný způsob postihováno spáchání trestného činu organizovanou skupinou. Po subjektivní stránce k naplnění znaků kvalifikovaných skutkových podstat vztahujících se k výši škody postačuje nedbalost, pokud se jedná o organizovanou skupinu, zákon vyžaduje úmysl. Tam, kde znakem kvalifikované skutkové podstaty je následek, musí být škoda prokazována. U trestného činu podle odstavce 5 je třeba připomenout, že je zahrnut mezi vyjmenované trestné činy v ustanovení § 167 trestního zákona, tedy ve skutkové podstatě nepřekažení trestného činu“⁷

⁷ CHMELÍK, J.: *XV. Konference absolventů studia technického znelectví 20. – 21. 1. 2006 Brno*

1.3 Společenská nebezpečnost pojistného podvodu

Existuje mnoho důvodů, proč se lidé dopouštějí pojistných podvodů. Jednak proto, že se člověk dostane do různých finančních potíží, jednak proto, že se chce pomstít, neboť s ním na pojišťovně jednali odměřeně a nebyla mu určitá škoda zcela vyplacena.

Dalším důvodem je také to, že člověk neustále platí pojistné a chce z toho mít nějaký užitek, navíc mu poradil i pojišťovací agent, že to jde snadno, lehce a dělají to tak všichni. Důvodem je také bezpracný zisk, není tím nikdo osobně poškozen a existuje jen malé riziko odhalení. Někteří lidé si tím zvyšují sebevědomí, protože někoho oklamou, jiní zase chtějí pomoci přátelům a další zastávají názor, že podvody patří k podnikání.

„Pojistnému podvodu přímo nahrávají některé společenské aspekty, přesněji řečeno podceňování tzv. společenské nebezpečnosti tohoto trestného činu. Mnoho lidí si myslí, že není nic špatného na tom, že uvedou částku vyšší než je skutečná, protože mnoho let před tím platili pojistné a žádnou škodu neměli.

Pojistný podvod je v tuzemsku stejně jako jinde ve světě zhruba každou sedmou nahlášenou pojistnou událostí. Tento nešvar tak celosvětově způsobuje miliardové škody, a to nejen pojišťovnám, ale i jejich klientům. Rostoucí náklady na neoprávněně vyplacená pojistná plnění se totiž musí zákonitě projevit i na výši pojistných sazeb pro další období.“⁸

„Postoj naší společnosti k pojistným podvodům je velmi tolerantní. Je potřeba si ale uvědomit, že na celou situaci pak díky principu solidarity, o který se opírá fungování pojistného trhu, dopláčí právě ta poctivá část z klientů pojišťoven, kteří se vůči pojišťovně ničeho nedopustili. Zvýšené náklady a neoprávněně vyplacená pojistná plnění se totiž zcela přirozeně projeví navyšováním pojistného pro další období. Pojistný podvod způsobuje pojišťovnám a paralelně i jejich klientům obrovské finanční ztráty. Kvalifikované odhady expertů hovoří v průměru o 14% podílu neodhalených pojistných podvodů na celkovém vyplaceném pojistném období ČR oproti průměrným 10% ve světě.

⁸[www.tydenik-sondy.cz; \[online\], \[cit. 2007-04-15\]. Dostupné http://www.tydenik-sondy.cz/verze2006/index.php?tid=n&cislo=200650&clanek=2006500602](http://www.tydenik-sondy.cz/verze2006/index.php?tid=n&cislo=200650&clanek=2006500602)

Nejvíce finančních ztrát způsobuje pojištění motorových vozidel a podle statistik se na celku podílí zhruba 80 %. Napomáhá tomu především rozvoj motorismu, růst pořizovacích cen automobilů, navíc katastrofálně vysoká „automobilová“ kriminalita v České republice. Možností, jak „pumpnout“ pojišťovnu je více než dost.

Nejčastějším případem bývají opakovaná hlášení škod u poškození, za které už bylo vyplaceno pojistné plnění, fingované nehody a krádeže vozidel, falešné faktury za opravu či uplatnění vzniklé škody u zaviněné havárie vozidla, které postrádalo havarijní pojištění, z povinného ručení automobilu spřízněné osoby.

Další oblíbenou praktikou podvodníků jsou pokusy se zainteresováním samotného likvidátora na výši pojistného plnění. V kuloárech se hovoří o odměně likvidátorovi 10 % z pojistného plnění.

Právě o takovýchto podvodech se však ve všech pojišťovnách nerado hovoří konkrétně a ve většině případů odhalení tak pojišťovny veřejnost neinformují. Základem těchto činů je totiž korupční jednání jejich zaměstnanců a to při medializaci dobré jméno pojišťovně rozhodně nedělá.⁹

1.4 Indikátory pojistných podvodů

„Indikátorem pojistných podvodů nebo-li kriminogenní faktory jsou souhrnem praxí ověřených skutečností, které zpravidla předznamenávají úmysl poškozeného nebo pojistníka podvodným jednáním získat neoprávněný majetkový prospěch za využití pojistné smlouvy a nahlášení škodné události. Tyto faktory signalizují, že pojistná událost může být podvodná. Naznačují, zda se jedná o pojistný podvod formou izolované události nebo je tento podvod součástí celého řetězce pojistných podvodů. Indikace potenciálního pojistného podvodu se objevuje v jakékoliv fázi pojistné události a existuje mnoho ukazatelů, které umožňují, aby pojistná událost byla označena za spornou. Ukazatele je však možné přiřazovat k řadě okolností souvisejících s pojistným vztahem, zejména však k pojistné smlouvě, k pojištěnému nebo pojistníkovi.

Tyto indikátory mají také velký význam pro odhalování pojistných podvodů kriminální policií, ale jsou však podstatně více využívány v praktické činnosti

⁹ www.fincentrum.idnes.cz [online], [cit. 2007-07-08]. Dostupné z http://fincentrum.idnes.cz/fi_osobni.asp? =fi_osobni&c=A050707_130132_fi_osobni_vra

pracovníky pojišťoven při likvidaci pojistných událostí nebo při provádění kontroly těchto událostí.“¹⁰

1.4.1 Druhy indikátorů pojistných podvodů

1.4.1.1 Podle vztahu k pojistné smlouvě, pojistníkovi nebo pojistiteli

- a) **Indikátory průběhu pojištění** charakterizuje několik škod během krátkého období, absence pojistné historie a minulých pojištění, časté změny pojistitelů, zatajení dřívějších postihů.
- b) **Indikátory osobní** charakterizují pozdní placení pojistného nebo nezaplacení pojistného, tlak na rychlou výplatu pojistného či plnění v hotovosti a nikoliv převodem na účet, nahlášení škodní události a následné zrušení hlášení.
- c) **Indikátory dokumentační** charakterizuje absence nebo přemíra stvrzenek, sporná autentičnost dokladů, kopie dokladů, nedávné ohodnocení majetku nebo věci, daň z přidané hodnoty zahrnuta, ale účetně nesouhlasí apod.

1.4.1.2 Podle druhu pojištění

a) **Indikátory a způsoby podvodu – pracovní úrazy, úrazy, nemoci z povolání**

Úrazové pojištění – Jedná se o poměrně častý způsob páchání. Pachatelé záměrně a úmyslně zatajují svůj zdravotní stav, dobu a místo úrazu, zkreslují informace o vzniku pojistné události, pojistná událost se nestala a je pouze předstírána.

Pojištění vážných chorob – Pachatel při sjednávání pojistné smlouvy uvádí nepravdivé údaje, zatají vážnou chorobu, pro kterou se pojišťuje, k lékařské prohlídce před uzavřením pojistné smlouvy za sebe posílá jinou zdravou osobu. V takovýchto případech bývají spolupachatelem i pracovníci zdravotnického zařízení, které vytvořilo fiktivní zdravotní dokumentaci

¹⁰ PRŠAL, V.: Informační leták České asociace pojišťoven ze dne 1. 6. 2007

b) Indikátory a způsoby podvodu – pojištění domácnosti a budov – jde o velmi častý způsob páchaní trestné činnosti, kdy pachatelé velmi často oznamují, že došlo k odcizení věci, které vůbec nevlastnili nebo často zinscenují samotné vloupání do objektu. U pojištění staveb se nejčastější podvodné jednání vyskytuje ve formě podpálení stavby s cílem získat pojistné plnění, které převyšuje skutečnou hodnotu stavby, mnohdy se pachatelé tím snaží zakrýt i jinou trestnou činností.

c) Indikátory a způsoby podvodu – úvěrové pojištění – jde především o krytí ztrát v případě nesplacení poskytnutého úvěru. Pachatelé bývají na tento druh činnosti velmi dobře připraveni a je obtížné je dokázat pachateli dokázat úmysl úvěr nesplácet úvěr. V současné době se jedná o dosti rozsáhlé podvody na úseku ekonomické kriminality.

d) Indikátory a způsoby podvodu – pojištění vozidel

1. Indikátory havarijního pojištění – u havarijního pojištění je nejčastěji nahlášeno údajné odcizení motorového vozidla, kdy pachatel vozidlo prodá do zahraničí a v České republice nahlásí jeho odcizení. Zpravidla jde o novější typ vozidla atraktivní výrobní značky, dále pak při sjednávání pojistných smluv pachatel nadhodnotí vozidlo nadstandardní výbavou a následně ji po sepsání smlouvy odmontuje, sepisuje se smlouva na odcizené vozidlo v zahraničí a jsou vytvořené nové identifikační znaky. Dalším indikátorem je, kdy pachatelé hlásí odcizení staršího pojištěného vozidla, které je hůře prodejné a je předtím prodané na náhradní díly. Ve spolupráci s pracovníky pojišťovny pojišťují pachatelé již odcizená vozidla a antidatují dobu uzavření pojistné smlouvy.

2. Indikátory zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorových vozidel – nejčastějšími ukazateli pojistného podvodu v souvislosti s pojištěním odpovědnosti z provozu vozidel při dopravních nehodách jsou:

- dopravní nehody v noční době na málo frekventované silnici, kde chybí stopy na místě údajné dopravní nehody,
- nepřímý střet vozidel, propadlá technická kontrola vozidla nebo v brzké době dojde k jejímu vypršení,

- vozidlo je před vyřazením z evidence motorových vozidel
- individuálně dovezené havarované vozidlo ze zahraničí krátce před dopravní nehodou, najetý vysoký počet kilometrů je v rozporu se stavem nebo stářím vozidla,
- na policii chybí fotodokumentace dopravní nehody nebo je evidentně nedostatečná a nevypovídá nic o poškození vozidel a průběhu nehody, rozsah poškození vozidla při prohlídce likvidátorem neodpovídá poškození vozidla tak, jak je zadokumentovala policie,
- nadhodnocená faktura za opravu vozidla, neúplná nebo sporná dokumentace o vozidle, velmi časté změny vlastníků vozidla, vozidlo je v době nehody na prodej, sporné užití vozidla v době pojistné události.

2 Pojištění motorových vozidel

Zákonem o pojištění z odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla¹¹ je stanoveno, že na dálnici, silnici, místní a účelové komunikaci, s výjimkou účelové komunikace, která není veřejnosti přístupná, může provozovat vozidlo pouze ten, jehož odpovědnost za škodu způsobenou provozem tohoto vozidla je pojištěna podle uvedeného zákona. V České republice je v současné době mnoho pojišťoven zabývajících se zákonným pojištěním motorových vozidel.

2.1 Povinnost uzavřít pojistnou smlouvu

„Uzavřít pojistnou smlouvu o pojištění odpovědnosti (dále jen "pojistná smlouva") je povinen vlastník nebo spoluvlastník (dále jen "vlastník") tuzemského vozidla nebo řidič cizozemského vozidla, nestanoví-li tento zákon jinak. Tím není dotčeno právo uzavřít pojistnou smlouvu osobou, která je osobou odlišnou od vlastníka tuzemského vozidla nebo řidiče cizozemského vozidla.“¹²

¹¹ Zákon č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla – § 1

¹² Zákon č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla – § 4

K provozu motorových vozidel se vztahují dva základní druhy pojištění:

- a) havarijní (smluvní) pojištění motorových vozidel pro případ jejich poškození, zničení či odcizení,
- b) zákonné pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorových vozidel.

Havarijní pojištění se řídí všeobecnými pojistnými podmínkami (VPP) a doplňkovými pojistnými podmínkami (DPP), vztahuje se na náhradu škody bez rozdílu na zavinění, ale musí se jednat o nedbalostní událost nebo nahodilost. V rámci havarijního pojištění motorových vozidel se hovoří o spoluúčasti, o kterou se hodnota pojistného plnění snižuje a pojištěný se tak částečně sám účastní náhrady škody.

Čím vyšší je spoluúčast na pojištění, tím vyšší je i výše pojistné smlouvy. Havarijní pojištění se řídí občanským zákoníkem a vychází ze zákona č. 37/2004 Sb. o pojistné smlouvě a ze zákona č. 38/2004 Sb. o pojišťovnictví.

Na rozdíl od havarijního pojištění jde u pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorových vozidel vždy o náhradu škody způsobenou jinému než pojištěnému, ať už na zdraví, věci nebo na jiném motorovém vozidle. Důvodem tohoto pojištění je odpovědnost za škodu, kterou má podle právních předpisů ten, kdo škodu způsobil. Tato odpovědnost není dána jen zaviněním, ale v mnoha případech odpovídá občan, i když škodu způsobil nezaviněným jednáním.

2.2 Právo pojistitele na úhradu vyplacené částky

Proti tomu pojištěnému, který poruší uvedené povinnosti má v případě pojistné události pojišťovna právo na náhradu částek, které vyplatila z důvodu škody. Uplatňuje jej však diferencovaně po zvážení jednotlivého případu, přičemž vymáhání poškozené pohledávky se nijak netýká poškozených. Ti obdrží náhradu škody v plné výši a nezávisle na dalším postupu pojišťovny.

Důvody, pro které má právo pojistitel na náhradu toho, co za pojištěného plnil, jsou uvedeny v zákoně o odpovědnosti za škodu¹³, ale pojistitel musí prokázat, že pojištěný:

¹³ Zákon č. 168/1999Sb. o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla – § 10

- škodu způsobil úmyslně,
- způsobil škodu motorovým vozidlem, které užil neoprávněně,
- neohlásil dopravní nehodu policistovi podle zákona o silničním provozu¹⁴ „bez zřetele hodného důvodu“,
- bezdůvodně odmítl jako řidič vozidla podrobit se na výzvu příslušníka Policie České republiky zkoušce na přítomnost alkoholu, omamné nebo psychotropní látky nebo léku označeného zákazem řídit motorové vozidlo,
- porušil základní povinnosti při provozu vozidla na pozemních komunikacích.

Porušením základních povinností při provozu vozidla na pozemních komunikacích se rozumí:

- provozování vozidla, které svojí konstrukcí a technickým stavem neodpovídá požadavkům bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích,
- provozování vozidla, jehož technická způsobilost k provozu vozidla nebyla schválena,
- řízení vozidla osobou, která není držitelem příslušného řidičského oprávnění,
- řízení vozidla osobou, které byl uložen zákaz činnosti řídit vozidlo,
- řízení vozidla osobou, která při řízení vozidla byla pod vlivem alkoholu, omamné nebo psychotropní látky nebo léku označeného zákazem řídit motorové vozidlo.

Dále má pojistitel proti pojistníkovi právo na úhradu částky, kterou vyplatil z důvodu škody způsobené provozem vozidla, jestliže její příčinou byla skutečnost, kterou pro vědomě nepravdivé nebo neúplné odpovědi nemohl pojistitel zjistit při sjednávání pojištění a která byla pro uzavření pojistné smlouvy podstatná. Celková částka požadované náhrady však nesmí být vyšší než plnění vyplacené pojistitelem v důsledku škodné události, se kterou toto právo pojistitele souvisí.¹⁵

V některých případech je právo pojistitele na úhradu částky ze strany pojistitele hlavní příčinou páchání trestného činu pojistný podvod.

¹⁴ Zákon. č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích - § 47 odst. 4

¹⁵ Zákon č. 168/1999Sb. o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla – § 10

2.3 Organizační struktura pojišťovnictví

2.3.1 Česká asociace pojišťoven

Zájmovým sdružením komerčních pojišťoven, které mají povolení k podnikání v pojišťovnictví na území České republiky, je Česká asociace pojišťoven (ČAP). Jejimi členy je 28 pojišťoven. Vzhledem k nárůstu pojistných podvodů v souvislosti s pojištěním vozidel, byla u ČAP zřízena sekce pojistných podvodů, která se intenzivně zabývá touto trestnou činností.

Dalším posláním asociace je zastupovat, hájit a prosazovat zájmy pojišťoven a jejich klientů ve vztahu k orgánům státní správy, dalším právním subjektům i ve vztahu k zahraničí a podporovat tak rozvoj pojišťovnictví a pojistného trhu v České republice.¹⁶

2.3.2 Česká kancelář pojistitelů

Zákonem č. 168/1999 Sb. o pojištění z odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidel) byla vytvořena Česká kancelář pojistitelů jako profesní organizace pojistitelů, které bylo uděleno Ministerstvem financí ČR povolení k provozování pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.

ČKP je členem České asociace pojišťoven a v rozsahu stanoveném zákonem č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla:

- spravuje garanční fond,
- provozuje hraniční pojištění a informační středisko,
- zabezpečuje plnění úkolů souvisejících s jejím členstvím v Radě kancelářů,
- uzavírá dohody s kancelářemi pojistitelů cizích států, informačními středisky a orgány pověřenými v jiných členských státech vyřizováním žádostí o náhradní plnění a zabezpečuje úkoly vyplývající z těchto dohod,
- spolupracuje se státními orgány ve věcech týkajících se pojištění odpovědnosti,
- vede evidence a statistiky pro účely pojištění odpovědnosti,

¹⁶ Tisková zpráva České asociace pojišťoven ze dne 20.10.2006

- podílí se na předcházení škodám v provozu na pozemních komunikacích a na předcházení pojistným podvodům v pojištění souvisejícím s provozem vozidel.

Ve vztahu k poškozeným, vystupuje ČKP jako garant a poskytuje:

- plnění za škodu na zdraví nebo usmrcení způsobenou provozem nezjištěného vozidla, za kterou odpovídá nezjištěná osoba,
- plnění za škodu způsobenou provozem vozidla bez pojištění odpovědnosti, pokud tato škoda přesáhne částku 5.000,-Kč,
- plnění za škodu způsobenou provozem vozidla pojištěného u pojistitele, který z důvodu svého úpadku nemůže uhradit tuto škodu,
- plnění za škodu způsobenou provozem cizozemského vozidla pojištěného hraničním pojištěním,
- plnění za škodu způsobenou provozem cizozemského vozidla, jehož řidiči nevzniká při provozu tohoto vozidla na území České republiky povinnost uzavřít hraniční pojištění.

3 Charakteristika pachatelů pojistných podvodů v souvislosti s provozem vozidla

U trestného činu podvodu je jednání závislé na intelektuálním rozvoji pachatele, výřečnosti, schopnosti přizpůsobit se situaci, improvizaci, schopnosti navazovat kontakty a přesvědčovat. Naopak při podvodu v souvislosti s pojištěním odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a při dopravních nehodách nemusí mít pachatel žádné z těchto znaků. Pachatelem v tomto případě může být každý, kdo je způsobilý k právním úkonům a je také oprávněný uzavřít pojistnou smlouvu. Pachateli pojistných podvodů směřujících proti havarijnímu pojištění motorových vozidel, kteří tvoří nejpočetnější skupinu pachatelů trestných činů pojistného podvodu, bývají obvykle:

- mladší a nemajetní,
- bez výjimečných intelektových schopností, kteří se nechají zlákat organizátory pojistných podvodů za velmi malou finanční odměnu.

V současné době se však velmi často stává, že se pachatelé na toto jednání pečlivě a dlouhodobě připravují, organizují se do skupin a napojují se na osoby, které mají s dopravními nehodami nebo i s likvidacemi pojistných událostí různé zkušenosti. Jsou ochotni i různým způsobem je ovlivnit, aby se případu moc nevěnovali. Různým způsobem si upravují poškození vozidel tak, aby hmotná škoda dosáhla co nejvyšší částky a jsou stále častěji vynalézavější. Z vlastní zkušenosti vím, že je čím dál těžší jim jejich protiprávní jednání dokazovat.

Naprostá většina pachatelů pojistných podvodů nevykazuje žádné poruchy osobnosti ani jiné psychologické výjimečnosti. Kromě faktu, že vidí příležitosti k podvodnému jednání, se mezi sebou odlišují v základních charakteristikách, jako je například emocionalita, komunikativnost, sebedůvěra, reakce na stres apod.

„Pachatelé pojistných podvodů se nepovažují za obyčejné podvodníky a nechtějí být s ostatními kriminálními živly postaveni na roveň. Obvykle netrpí žádným pocitem viny, odvolávají se na to, že nemají „ruce od krve“. Jsou přesvědčeni, že pouze využili slabé místo v systému. Vyhraněný profil vlastností pachatele pojistných podvodů neexistuje. Za určitých okolností se tohoto jednání může dopustit i dosud bezúhonný člověk.“¹⁷

Dělení pachatelů dle Čírtkové¹⁸ :

- příležitostný pachatel – příležitost se jeví lákavá a vzniká u něho silné pokušení, v konfliktu motivů pro a proti nakonec vyhraje vidina snadnějšího zisku,
- recidivující pachatel primitivnějších podvodných jednání – podvodné jednání malého formátu, při páchání podvodného jednání nepostupuje rafinovaně, nepromýšlí riziko, zanechává za sebou mnohé stopy, které vedou k usvědčení, spokojí se i s vidinou malého zisku,
- recidivující pachatelé sofistikovanějšího podvodného jednání – mají vyšší mentální kapacitu, lépe plánují, mají kriminální vynalézavost, trestnou činnost mohou páchat jako jednotlivci i jako organizované skupiny, jsou schopni

¹⁷ CHMELÍK, J.: *Pojistné podvody*; Policejní akademie Praha 2000, str. 16

¹⁸ ČÍRTKOVÁ, L.: *Podvody, zpronevěry, machinace*; Armeo Publicit 2005, str. 169

kontaktovat jako spolupracovníky zevnitř poškozené organizace a získat je pro spolupráci.

3.1 Metody páchání pojistných podvodů při dopravních nehodách

Pojistné podvody v souvislosti s pojištěním vozidel patří mezi nejčastější pojistné podvody v praxi. Pachatelé jsou často napojeni na organizované skupiny, které svoji činnost páchají i v zahraničí. Tyto případy jsou velmi obtížně odhalitelné, stejně jako je obtížné dokazování pojistných podvodů při dopravních nehodách.

Možnost odhalení ztěžuje každoročně nárůst silničního provozu, nárůst počtu dopravních nehod a navyšování vzniklých následků vzniklých při dopravních nehodách. Vyskytuje se ale určitá skupina lidí, kteří těchto situací dokážou využít. Jde především o uplatňování pojistného plnění při náhradě škody. Jednání, kdy tyto osoby chtějí získat finanční prospěch z události, je kvalifikováno jako pojistný podvod.

Nejčastější metody páchání pojistného podvodu při dopravních nehodách:

- ve spolupráci s pracovníky pojišťoven osoby uzavírají pojistné smlouvy na vozidla, která již předtím byla poškozena při dopravní nehodě a jsou jim vystavována starší data uzavření pojistné smlouvy a vzbuzují tedy dojem, že vozidlo bylo v době nehody již pojištěno,
- ve spolupráci s příslušníky Policie ČR se podílejí na vytváření fingovaných protokolů o dopravní nehodě a poté pracovníkům pojišťoven k prohlídce přistavují již dříve havarované vozidlo,
- u nižších škod nahlásí údajnou dopravní nehodu, doloží zfalšovanou fakturu o provedení opravy a údajnou pojistnou událost si nechají likvidovat, ačkoliv k ní ve skutečnosti vůbec nedošlo,
- ve spolupráci s pracovníky opraven úmyslně nadhodnocují cenu opravy a uvádějí výměnu náhradních dílů, které jsou pouze opraveny nebo nebyly vůbec poškozeny,
- za spoluúčasti druhého řidiče, inscenují domnělé dopravní nehody, které poté nechávají vyšetřit policii, a škodu na vozidle hradí pojišťovna z titulu pojištění vozidla známého viníka.

Dále se jedná i o tzv. *nepřímé* střety, kdy je řidič vozidla např. oslněn sluncem, havaruje v silničním příkopu a následně udává jiný průběh nehodového děje. Tato forma pojistného podvodu je velmi častá a její podíl na celkovém počtu dopravních nehod není nijak zanedbatelný.¹⁹

4 Silniční dopravní nehoda a pojistné podvody

4.1 Silniční dopravní nehoda

Silniční dopravní nehodu lze charakterizovat ve většině případů jako nezamýšlenou a nepředvídatelnou situaci v silničním provozu na veřejných komunikacích, kterou způsobili řidiči dopravních prostředků nebo chodci a která má škodlivý následek na životech, zdraví, majetku nebo vzniká obecné nebezpečí.

Definici dopravní nehody a povinnosti účastníků silničního provozu, kteří na události měli účast stanoví § 47 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích.

4.2 Povinnosti účastníků silniční dopravní nehody

Účastníci dopravní nehody jsou povinni:

- a)** učinit vhodná opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích v místě dopravní nehody; vyžadují-li to okolnosti, jsou oprávněni zastavovat jiná vozidla,
- b)** oznámit, v případech stanovených tímto zákonem, nehodu policii; došlo-li k zranění poskytnout podle svých schopností první pomoc a k zraněné osobě přivolat zdravotnickou záchrannou službu,
- c)** označit místo dopravní nehody,
- d)** umožnit obnovení provozu na pozemních komunikacích, zejména provozu vozidel hromadné dopravy osob,

¹⁹ PRŠAL,V.: *Informační leták České asociace pojišťoven*; [cit. 2007-06-01]

- e) neprodleně ohlásit policii poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení nebo životního prostředí, pokud k němu při dopravní nehodě došlo,
- f) prokázat si na požádání navzájem svou totožnost a sdělit údaje o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě.

Dojde-li při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech částku 50 000 Kč, jsou účastníci dopravní nehody povinni

- a) neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi,
- b) zdržet se jednání, které by bylo na újmu řádného vyšetření dopravní nehody, zejména přemístění vozidel; musí-li se však situace vzniklá dopravní nehodou změnit, zejména je-li to nutné k vyproštění nebo ošetření zraněné osoby nebo k obnovení provozu na pozemních komunikacích, především provozu vozidel hromadné dopravy osob, vyznačit situaci a stopy,
- c) setrvat na místě dopravní nehody až do příchodu policisty nebo se na toto místo neprodleně vrátit po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo ohlášení dopravní nehody.

Dojde-li při dopravní nehodě ke hmotné škodě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech nižší než 50 000 Kč, jsou účastníci dopravní nehody povinni ohlásit tuto nehodu policistovi, jestliže se nedohodnou na míře účasti na způsobení vzniklé škody nebo byla-li hmotná škoda způsobena na majetku třetí osoby.²⁰

Rady pro účastníky dopravní nehody:

- Zachovat klid, uvědomit si situaci, nikdy od nehody neujíždět.
- Zastavit vozidlo, vypnout motor a vyndat klíčky ze spínací skříňky. Předejdeme tím případnému odcizení vozidla přímo z místa nehody.
- Zhodnotit situaci na místě dopravní nehody, závažnosti škod, popřípadě i rozsah zranění jednotlivých účastníků.

²⁰ Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích – § 47 odst. 3,4,5

- Vozidlo ponechat v konečném postavení do doby, než bude poloha zadokumentována policií nebo než se s druhou stranou dohodneme na zápisu o zavinění nehody.
- Nejlepším způsobem je písemné prohlášení, které obsahuje datum, místo a čas události, popis průběhu nehody, identifikaci řidičů a podpisy, popis škody na vozidlech a míru zavinění.
- Tvoří-li vozidla překážku v silničním provozu, mohou se vozidla z místa odstranit, ale vždy předtím vyznačit jeho konečnou pozici. V případě nejasností by odstranění vozidla mohlo způsobit potíže při odškodnění nebo při vyšetřování průběhu nehody ze strany policie.

4.3 Postup policie při šetření dopravních nehod

„Ke zjišťování, odhalování a dokumentace trestných činů spáchaných v souvislosti s porušením zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, ke zjišťování, k odhalování a projednávání dopravních přestupků nebo k jejich oznamování, popř. odevzdávání příslušným správním orgánům jsou vytvořena specializovaná pracoviště dopravních nehod.

Jejich pracovníci provádějí prvotní a neodkladné úkony na místě dopravní nehody jako výjezdová skupina dopravních nehod.“²¹

4.3.1 Prvotní a neodkladné úkony na místě dopravní nehody

Pokud je silniční dopravní nehoda nahlášena Policii ČR, výjezdová služba na místě nehody provede prvotní a neodkladné úkony. Mezi prvotní a neodkladné úkony patří poskytnutí první pomoci a zajištění zdravotnického ošetření zraněným osobám, zajištění odstranění hrozícího nebezpečí vzniklého při dopravní nehodě, zjištění totožnosti účastníků dopravní nehody, svědků, popřípadě dalších osob, které by mohly pomoci při objasnění průběhu nehodového děje.

²¹ Závazný pokyn policejního prezidenta č. 85/2006 čl. 90

Patří sem mimo jiné i uzavření místa dopravní nehody, zajištění stop a jiných důkazů před poškozením nebo zničením, které by při pozdějším dokazování pomohly odhalit pachatele dopravní nehody.

4.3.2 Ohledání místa dopravní nehody

Při silničních dopravních nehodách vzniká velké množství stop důležitých pro zjištění průběhu nehody, jakožto i zjištění pachatele. Zejména se jedná o stopy na vozidlech, po jízdě vozidla, smekání převrácených vozidel, stopy po rytí vystupujících částí vozidel.

Dále se nejčastěji na místě nehody vyskytují stopy odpadlého bláta po nárazu zúčastněných vozidel, odpadlý a oprýskaný lak, stopy po nárazu vozidla do stromu, sloupů, obrubníků, zábradlí nebo zdí budov.

Výjezdová služba tak získává základní údaje o příčinách vzniku dopravní nehody, o průběhu nehodového děje, o následcích dopravní nehody, zajišťuje a provádí ohledání místa dopravní nehody.²²

„Po provedení prvotních a neodkladných úkonů se místo dopravní nehody podrobně ohledá. Rovněž tak se provede důkladné ohledání věcí zúčastněných osob a vozidel. Účelem ohledání je zjištění a zajištění důkazů a skutečností rozhodných pro posouzení příčin, podmínek a okolností dopravní nehody.

Při ohledání místa dopravní nehody se věnuje pozornost zejména:

- a) dopravní situaci na místě, okolí místa dopravní nehody, stopám na místě dopravní nehody, poloze vozidel a předmětů,
- b) technickému stavu zúčastněných vozidel včetně konečného stavu a polohy ovládacích prvků vozidla, postavení kol, charakteru poškození apod.,
- c) je-li vozidlo opatřeno tachografem, zajistí se v případě potřeby tachografický kotouč nebo výpis záznamového zařízení,
- d) stavu účastníků dopravní nehody, známky požití alkoholu, zranění, apod.

Na místě dopravní nehody nelze jednoznačně stanovit, ve kterém pořadí by se měly jednotlivé stopy zjišťovat, zajišťovat a zaměřovat. Každou stopu, která byla zjištěna na místě dopravní nehody, musíme označit, byť i zdánlivě nesouvisí

²² CHMELÍK, J.: *Vyšetřování silničních dopravních nehod*, Policejní akademie Praha 1998, str. 24

s průběhem nehodového děje. Může se jednat i o stopy, které ukazují, že by se eventuálně mohlo jednat o pojistný podvod nebo fingovanou dopravní nehodu.

Zpravidla se začíná od zjišťování polohy vozidla, místa střetu nebo nárazu a následně se postupuje ve směru příjezdu jednoho ze zúčastněných vozidel. Místo dopravní nehody se vždy zadokumentuje fotograficky nebo na videozáznam.

Fotografie nebo videozáznam musí poskytovat názornou a úplnou představu o místě a rozsahu dopravní nehody. Stopy, které nelze zachytit fotograficky, musíme výstižně popsat nebo zakreslit do náčrtku. Dovolují-li to okolnosti, na místě dopravní nehody se po předchozím poučení požádají o podání vysvětlení účastníci a svědci dopravní nehody.“²³

4.3.3 Dělení stop na místě dopravní nehody

4.3.3.1 Stopy na zúčastněných vozidlech

„Dopravní situace při šetření dopravní nehody zpravidla zasahujícím policistům neumožňuje provádět důkladné ohledávání vozidla. Z místa nehody se nejprve zjišťuje, zda není po vozidle vyhlášeno pátrání. Při ohledání vozidla by se policisté měli především zaměřit na konečnou polohu vozidla a jeho poškození vzhledem k ostatním stopám. Dále se popíše podrobně rozsah poškození vozidla a přitom je nutné zjistit, zda existuje i tzv. protistopa – tzn. předmět, kterým bylo poškození způsobeno, jakým způsobem stopa vznikla, jestli se jedná o náraz dalším vozidlem, náraz do osoby, do zvíře nebo do pevné překážky. Je nutné rozsah poškození vyfotografovat s přiloženým měřítkem.“²⁴

²³ Závazný pokyn policejního prezidenta č. 85/2006 čl. 98

²⁴ CHMELÍK, J.: Vyšetřování silničních dopravních nehod; Praha 1998, str. 34



Obr. Měření stop – Z vyšetřovacího policejního spisu

Při ohledání vozidla je zapotřebí zkontrolovat funkčnost jednotlivých ovládacích prvků. Pro pojistné plnění je zapotřebí i podrobně popsat a fotograficky zadokumentovat interiér vozidla, přestože nedošlo k jeho poškození, neboť je mnoho případů, kdy majitel vozidel před prohlídkou likvidátora nepoškozený interiér vozidla vymění za poškozený a následně uplatňuje škodu i na interiéru vozidla.

Základním cílem při hledání stop na vozidle je najít místo nárazu. Lze je nalézt na poškozených částech vozidla, v místech rozbitých skleněných částí, dále na místech, kde dojde k uražení zpětného zrcátka, klik dveří, případně i na přístrojové desce nebo volantu. Při výskytu stop na zúčastněných vozidlech je potřeba zjistit, zda k poškození došlo při nehodě nebo zda již existovalo před nehodou. Zda ke vzniku stop došlo při vyšetřované dopravní nehodě, lze posoudit i z polohy a rozměrů stop, z porovnání výšky poškození od vozovky apod.

Na místě dopravní nehody je nutno také fyzicky zkontrolovat zúčastněná vozidla. Fyzická kontrola spočívá především v kontrole dokladů, kde je nutno prověřit jejich originalitu.

Mezi nejčastější ukazatele eventuálního pojistného podvodu při ohledání vozidel mohou být chybné identifikační znaky vozidla, jejich falzifikáty, vozidlo je sestaveno

z více vozidel, jsou prováděny zásahy a úpravy VIN²⁵ kódu. Při jakýchkoliv pochybnostech na místě nehody, je zapotřebí při ohledání vozidel a jejich poškození také fotograficky zadokumentovat stav interiéru vozidla, přístrojovou desku i s tachometrem, sedadla, autorádia a další vnitřní vybavení, airbagy apod. Tato dokumentace může posloužit pojišťovnám ke snížení rizik pojistných podvodů. V případě podezření na trestnou činnost, lze vozidlo zajistit k provedení kriminalisticko – technické expertizy nebo ke znaleckému zkoumání. Fyzickou expertizou můžeme odhalit změny v identifikačních znacích. Při zkoumání originality identifikačních znaků se používá moderní technika, termovize, laserové měřiče hloubky laku a další specifické analytické metody. Dále je velmi důležité správné vyhodnocení stop na místě nehody při jejím ohledání.

Je zapotřebí posoudit jejich původ, zaměřit poškození a zkoumat, zda odpovídá mechanismu dopravní nehody. V případě nejasností je možno přibrat podle trestního řádu²⁶ soudního znalce z oboru silniční dopravy, jehož znalecké zkoumání může eventuální pojistný podvod odhalit.



Foto – stopy na vozidle – Z policejního vyšetřovacího spisu

²⁵ VIN – Vehicle Identification Number – identifikační znak vozidla

²⁶ zákon 141/1960 Sb. o trestním řízení soudním, ve znění pozdějších předpisů - § 105

4.3.3.2 Stopy mimo vozidlo

Ke stopám mimo vozidlo patří stopy na vozovce, stopy vozidel na jiných předmětech a pevných objektech, poloha a jednotlivé části vozidel roztroušených na místě, rozházený nebo rozbitý přepravovaný náklad, různé střepy na vozovce a okolo poškozených vozidel

4.3.3.3 Stopy vozidel na vozovce

Jedná se především o otisky pneumatik na vozovce, které by měl zkušený vyšetřovatel umět rozeznat podle jejich charakteristiky, a měly by dávat ucelený přehled, jak k samotné dopravní nehodě mohlo dojít. V daném případě se musí porovnávat například i vzdálenost stop od sebe, zda stopy odpovídají rozchodu kol vozidla, šíře stopy, zda odpovídají šíři pneumatiky. Vyšetřovatel musí pečlivě prozkoumat každý detail stopy, aby mohl posoudit, zda stopa nebyla vytvořena uměle a nejedná se tedy o fingovanou dopravní nehodu. Všechny tyto stopy je třeba pečlivě sledovat proti předpokládanému směru jízdy. Pozornost je nutno věnovat i tomu, zda jde o stopy předních nebo zadních kol, či stopy kol přívěsu.

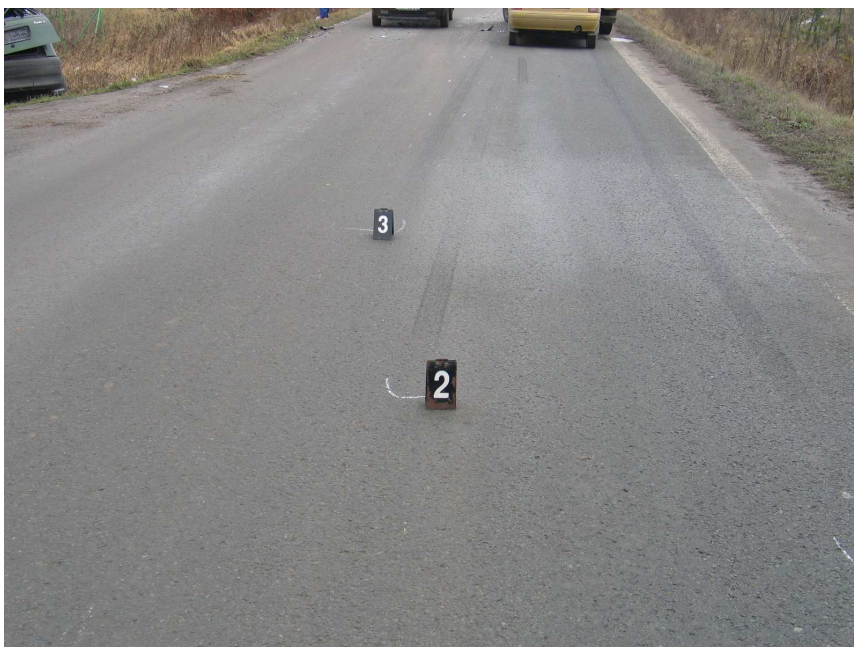


Foto: Brzdné stopy – z policejního vyšetřovacího spisu

4.3.3.4 Stopy způsobené vozidly na pevných předmětech

Vozidlo často zanechává při nárazu do pevné překážky nebo jiného předmětu stopu po nárazu, např. do stromu, obrubníku, plotu a zdí. Zde je nutno velmi pozorně sledovat, zda stopy souvisejí s vyšetřovanou nehodou a od kterého vozidla mohou pocházet.



Foto: Poškození oplocení – z policejního vyšetřovacího spisu

5 Druhy pojistných podvodů při dopravních nehodách

5.1 Fingovaná dopravní nehoda

Dříve domluvená a realizovaná událost, kdy jsou zúčastněná vozidla postavena do určité scény nebo se událost skutečně určitým způsobem stala, ale byla zinscenována podle škod. Účastníci věrohodně předstírají policii, že se událost skutečně stala, popř. rozházejí střepy na silnici. Účastníci se navzájem znají a jsou oba pachatelé trestného činu.

Znaky fingovaných dopravních nehod

Už při ohledání místa dopravní nehody výjezdovou službou se mohou objevit některé podezřelé okolnosti:

- Na místě se vůbec nenachází důležitá součást – např. střepy nebo utržené zpětné zrcátko, přestože ji policisté na místě hledali. V takovém případě je nutno doplnit záznam o nenalezení hledané věci.
- Vzhledem ke značenému poškození vozidel nevykazují žádné poranění, většinou jsou na místě pouze řidiči.
- Dopravní nehody jsou především hlášena v nočních hodinách na málo frekventovaných místech.
- Poškození vozidel neodpovídá mechanismu střetu, jak udávají účastníci dopravní nehody.
- Jsou zjištěny dvojí stopy po opakovaném přistavení vozidla do konečné polohy.
- Po střetu dvou protijedoucích aut nejsou zjištěny odskoky zadních částí.
- Na vozidlech jsou rozbité nebo zdeformované části, které nelze vysvětlit průběhem nehodového děje.
- Na místě střetu s pevnou překážkou nejsou zjištěny žádné stopy po nárazu nebo jsou nepatrné anebo mohou být i uměle vytvořené – např. záseky sekerou do kůry stromů.
- Rovněž tak nelze považovat nepojízdné vozidlo za znak skutečné dopravní nehody, protože i nepojízdné vozidlo lze na místo přistavit pomocí odtahové služby. Nikoho přitom nemusí napadnout, že vozidlo není po nehodě nakládáno, ale naopak skládáno na vybraném místě.

Všeobecně platí, že fingované dopravní nehody provádějí pachatelé v největší míře za účelem vyplacení vysoké škody, kdy na místo nehody přistaví již dříve havarovaná vozidla dovezená ze zahraničí a další poměrně starší vozidlo nebo takové, které je před vyřazením z evidence. Následně zinscenují průběh dopravní nehody a pro autentičnost a vznik stop pak s vozidly skutečně do sebe narazí.

Přestože dojde k samotnému střetu vozidel v pohybu, nelze věc řešit jako dopravní nehodu, neboť se v tomto případě nejedná o nedbalostní a nezamýšlený delikt.

Velmi často je nahlášeno poškození zaparkovaného vozidla na parkovištích, přestože k poškození předmětného vozidla došlo na jiném místě a jiným způsobem. U těchto nehod je velmi složité dokázat, že k nim nedošlo způsobem, který uvádí provozovatel vozidla.

Příklad fingované dopravní nehody v praxi:

Jako příklad pojistného podvodu, lze uvést dopravní nehodu, kdy mělo dojít ke střetu motocyklu s osobním automobilem na málo využívané účelové komunikaci mimo obec. Policisté byli přivoláni na místo nehody, kdy došlo k údajnému nárazu motocyklu Honda do přední části automobilu Citroen AX. Účastníci nehody vylíčili pohyb vozidel před dopravní nehodou takto.

Řidič osobního vozidla na přímém přehledném úseku vozovky se přestal plně věnovat řízení vozidla tím, že sbíral mobilní telefon spadlý na podlahu vozidla, při tomto přejel do levé poloviny vozovky v době, kdy v protisměru přijížděl motocykl Honda. Tento na vozidlo reagoval, tak že se chtěl s vozidlem minout v levé polovině vozovky, ale v tomto okamžiku strhl řidič vozidla řízení vpravo do pravé poloviny vozovky a došlo k čelnímu střetu vozidla s motocyklem.

Při dopravní nehodě ale nedošlo k žádnému zranění motocyklisty, který neměl ani drobné oděrky, ke kterým by v případě pádu na vozovku po střetu s vozidlem muselo dojít. Ani prohlídkou kožené kombinézy motocyklisty nebyly zjištěny žádné odřeniny na materiálu. I podle poškození obou vozidel a jejich poloze po dopravní nehodě policisté pojali podezření, že popis nehodového děje udávaný účastníky nehody neodpovídá skutečnosti. Protože oba účastníci trvali na svých původních výpovědích, byl ve věci předmětné dopravní nehody přibrán soudní znalec z oboru silniční dopravy.

Znaleckým posudkem bylo jejich tvrzení vyvráceno. Soudní znalec uvedl, že k poškození motocyklu došlo jiným způsobem a na jiném místě a potvrdil podezření policistů, že se jednalo o fingovanou dopravní nehodu.



Obr. Foto z vyšetřovacího spisu

Charakter poškození přední části vozidla neodpovídá čelnímu střetu s motocyklem, kdy je poškozená pouze spodní část vozidla, u vozidla chybí pravý přední světlomet, je zlomen levý přední blatník vozidla, přičemž levý světlomet visí na elektrických vodičích.



Obr. Foto z vyšetřovacího spisu

Na fotografické dokumentaci jsou vidět některé plastové části motocyklu, jako je část přístrojové desky, střepy skla krytu předních světel motocyklu apod. Naopak zde chybí střepy z poškozeného automobilu, jako je pravý přední světlomet, střepy a část levého blikáče, úlomky plastů apod.



Obr. Foto z vyšetřovacího spisu

Při střetu nárazovou rychlostí motocyklu 90 km/h, by muselo být množství střepů a úlomků z obou poškozených vozidel na levé straně vozidla Citroen ve směru jeho jízdy v oblasti levého předního kola až ke dveřím vozidla. Zde žádné střepy nejsou. Střepy z motocyklu se nacházejí kolem konečné polohy motocyklu.

Celá tato nehoda byla orgány činnými v trestním řízení dána na posouzení znalci z oboru silniční dopravy, který potvrdil, že se jednalo o fingovanou dopravní nehodu. Proběhlo soudní řízení a účastníci pojistného podvodu byli potrestáni. Pojišťovně v podstatě policejní orgány svým postupem ušetřili částku cca 120.000 Kč. Snímky na fotografiích jsou černobílé, neboť v té době nepoužívali policisté barevný fotografický materiál.

5.2 Využitá dopravní nehoda

Neúmyslné dopravní nehody, které se stanou náhodně a vzniklá škoda je dodatečně pachatelem rozšířena tak, aby došlo k vyplacení nejen skutečné hmotné škody, ale také ostatních nákladů, které nejsou spojené přímo se škodou na vozidle. Přestože se událost se stala neúmyslně, je poté věrohodně vyúčtována škoda. V souvislosti se silničními dopravními nehodami poškozený uplatňuje na vozidle vyšší škodu, než tu, která při dopravní nehodě skutečně vznikla. Po prošetření dopravní nehody policií si vlastníci z poškozeného vozidla vymění například přístrojovou desku bez airbagů za desku s airbagy a uplatňují škodu, přestože ve vozidle před nehodou airbagy nebyly zabudovány, dále si například vymění motor, který při nehodě nebyl

poškozen za jiný poškozený, popř. poškozenou převodovku a poté na pojišťovně uplatňují škodu i na motoru a jeho částech, přestože při nehodě k poškození motoru nedošlo. Lze takto vyměnit i sedadla, autorádia a další příslušenství. Někteří pachatelé navíc i dodatečně nahlásí různé poškození nákladu nebo převáženého materiálu, které při nehodě ani nepřeváželi.

Následně poté uplatňují škodu na pojišťovně s tvrzením, že policisté na místě toto poškození nijak nedokumentovali a oni sami to na místě zapomněli uplatňovat. Podobných případů, podle mých zkušeností z policejní práce, narůstá. V této souvislosti je velmi důležitá práce policistů při ohledání místa dopravní nehody a zejména při ohledání poškozeného vozidla a věcí. Je nutné převážený materiál řádně fotograficky zadokumentovat, zadokumentovat poškození a řádný popis věci včetně tvaru a jejich výrobních čísel. Je také nutno zadokumentovat interiér vozidla, přístrojovou desku s tachometrem a najetým počtem kilometrů, sedadla, airbagy, popř. i zpětná zrcátka. Zadokumentovat i motorový prostor, autobaterii a stav dalšího příslušenství. Tím, že policisté na místě nehody provádí i dokumentaci nepoškozených částí, interiéru vozidla a převáženého materiálu, určitě vzbudí pozornost u těch poškozených, kteří by eventuálně přemýšleli o uplatňování vyšších škod na pojistném plnění, ale tímto způsobem se snaží pachatelé preventivně zabránit možnosti pokusit se obelstít pojišťovnu a přilepšit si tak rozpočet na další provoz svého vozidla.

Podle ústního sdělení pracovníka České podnikatelské pojišťovny, je výskyt uplatňování vyšší škody velmi častý. Pachatelé si tak po provedeném šetření policie vymění jednotlivé části svého vozidla za již dříve poškozené. Jako příklad uvedl, jak jeden z poškozených při dopravní nehodě uplatňoval poškození autorádia s CD přehrávačem, přestože na policejních fotografiích z místa dopravní nehody bylo zaznamenáno pouze rádio s přehrávačem audiokazet. Při porovnávání fotodokumentace z místa nehody se skutečností se pachatel před detektivem přiznal, že chtěl využít situace a uplatnit i škodu na autorádiu z jiného vozidla. K náhradě škody pak na autorádiu nedošlo a vzhledem k uplatňované částce a k doznání pachatele, nebylo ze strany pojišťovny podáno trestní oznámení. S těmito případy se detektivové pojišťoven setkávají téměř denně a pak záleží na konkrétních případech, zda je podáno trestní oznámení nebo zda dojde pouze k odmítnutí náhrady škody ze strany pojistitele.

5.3 Vyprovokovaná dopravní nehoda

Jedná se o situace, kdy pachatel využije chybného jednání jiného účastníka silničního provozu a zároveň využije situace, která z nehody vyplývá. Znakem jednání je, že chybí nenadálá událost z jeho strany a dopravní nehoda je způsobena obezřetně. Policie i pojišťovna je postavena do situace, kdy otázka viny je v podstatě jasná. Policií vyšetřovaný původce dopravní nehody je vlastně poškozený a vyšetřovaný poškozený je pachatelem.

Vyprovokované silniční dopravní nehody patří k nejhůře odhalitelným pojistným podvodům v souvislosti se silničními dopravními nehodami. Jde především o to, že pachatelé těchto nehod se připravují dlouhodobě. Musí si pečlivě vyhlédnout místo a sledovat, kdy a jakým způsobem dochází na místě ke kolizním situacím, kterých by mohli využít ke svému prospěchu. Své vozidlo měli již předtím poškozené z jiné dopravní nehody, popřípadě si vozidlo dovezli ze zahraničí již poškozené a náklady na jeho opravu by byly vysoké.

Proto hledají způsoby, jak by jejich poškození bylo co nejlépe zapláceno. Dochází tak k tomu, že i při šetření policie je samotný pachatel takové nehody vedený jako poškozený a druhý řidič je označen za viníka, přestože vlastně nehodu ani nezapříčinil. V takovémto případě je šetření policie ztíženo tím, že k dopravní nehodě a k samotnému střetu vozidel skutečně dojde. Policisté přihlížejí na vznik a průběh nehody z hlediska porušení zákona a tímto způsobem celou věc řeší. Na místě samotným vyšetřováním nelze zjistit, zda se jedná o vyprovokovanou dopravní nehodu nebo o běžný střet vozidel, ke kterým dochází na silnicích denně. Většinou se jedná o nepřehledná místa s částečnými uzávěrami silnic, nepřehledné křižovatky apod. V České republice policie vede sice evidenci dopravních nehod a evidenci účasti vozidla na dopravních nehodách, ale tyto se využívají jen výjimečně, pokud se zjistí, že vozidlo mělo častější účast na dopravních nehodách. Tyto pojistné podvody v souvislosti se silniční dopravními nehodami nejobtížněji prokazují.

5.4 Sjednaná dopravní nehoda

Jedná se především o situace, kdy jeden z účastníků má vozidlo poškozené z dřívější doby nebo bylo dovezeno poškozené ze zahraničí. Účastníci, většinou z okruhu známých, si navzájem domluví zpravidla málo frekventované místo a čas, způsob použití vozidel, průběh nehody a své výpovědi před policií a na pojišťovně. Následuje pak skutečná událost, ale vozidla na sebe velmi pomalu najíždějí. Dopravní nehoda je pak policii nahlášená, viník je určený. Policisté pak zaznamenají průběh nehody a informaci o nehodě zašlou pojišťovně. Oba účastníci jsou pak ale možnými pachateli trestného činu pojistného podvodu.

Dalším způsobem sjednané dopravní nehody je dopravní nehoda, kdy se pachatelé domluví v tom smyslu, že jeden ohrozil druhého způsobem jízdy, nedojde však ke střetu mezi vozidly a poškozené vozidlo se přistaví k pevné překážce nebo popřípadě do silničního příkopu. Náhrady škody je pak vyplacena ze zákonného pojištění vozidla, které údajně ohrozilo druhého účastníka silničního provozu.

5.5 Fiktivní dopravní nehoda

Jedná se o situace, kdy se dopravní nehoda nemusí oznámit policii podle zákona, účastníci si pro pojišťovnu věrohodně vymyslí celý průběh nehody, řádně mezi sebou vyplní formuláře o vzniku pojistné události, průběh nehody pouze sepíší na papír například podle dřívějších zkušeností a událost nahlásí pojistiteli k pojistnému plnění. Už předem se dohodli mezi sebou, kdo je poškozený a kdo je viníkem. Událost se vůbec nestala. Zpravidla se oba účastníci znají a oba jsou pachateli pojistného podvodu.

5.6 Škodní událost – poškození čelního skla vozidla

„Škodní událostí se rozumí vznik hmotné škody na majetku osob, organizací, firem apod., ke které došlo nezaviněným jednáním účastníků silničního provozu. Jde především o poškození čelních, bočních a zadních skel, předních a zadních světlometů, zpětných zrcátek a laků automobilů, ke kterému dochází zejména odlétnutým předmětem od pneumatik projíždějících vozidel, ať již ve stejné směru jízdy

či v protisměru, přičemž není rozhodující, zda poškozené vozidlo bylo v pohybu či stálo odstavené. Událost se dokumentuje na záznam o poškození čelního skla.“²⁷

„Jestliže dojde k poškození vozidla důsledkem porušení pravidel silničního provozu, např. předmětem uvolněným z nákladu vozidla, řeší se věc jako dopravní nehoda a dokumentuje se na Protokol o nehodě v silničním provozu, případně na Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním.“²⁸

Poškození čelního skla je nejčastější způsob pojistného podvodu v souvislosti se zákonným pojištěním vozidel. Nejedná se o klasickou dopravní nehodu, ale o škodní událost, která vznikla nezaviněným jednáním ze strany účastníků silničního provozu. V hustém silničním provozu je pak pro poškozeného řidiče velmi obtížné, aby druhé vozidlo dojel, opsal si registrační značku, natož druhého řidiče zastavit. Zvláště v dnešní době, kdy se po silnicích pohybují i zloději aut a pachatelé různé další trestné činnosti.

V praxi jsem se setkal s případem, kdy jeden řidič zastavil druhému na pomoc, ten jej přepadl a vozidlo mu odcizil.

Pro poškozeného řidiče je tedy výhodnější domluvit se s někým známým, že jel před ním a že právě od kol jeho vozidla měl odlétnout kámen a následně došlo k poškození čelního skla. Do roku 1999 nikomu za způsobení škodní události nehrozilo ze strany pojistitele zvýšení pojistné částky, ale poškození čelního skla se vykazovalo do statistik jako dopravní nehoda. Policisté museli ohledávat místo dopravní nehody, provádět náčrtky na místě, provádět výslech poškozeného a dodatečně i řidiče vozidla, od jehož vozidla měl odlétnout kámen nebo jiný předmět. Vzhledem k tomu, že se nejednalo o přestupek, věc byla odložena a předána pojišťovně k vyřízení. Po vydání zákona č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, kdy komerční pojišťovny začaly uplatňovat zvýhodnění nebo znevýhodnění pojistné částky tzv. *bonusy a malusy*, byly tyto škodní události evidovány odděleně od dopravních nehod.

Počet hlášených poškození čelních skel se výrazně snížil, neboť řidičům, kteří škodní událost způsobili, začaly pojišťovny rušit bonusy, tj. uplatňování výhody za bezeškodní průběh. Tito řidiči tak přicházejí o nemalé finanční částky, o které se jim

²⁷ Závazný pokyn policejního prezidenta č. 85/2006, ve znění pozdějších předpisů čl. 111, odst. 1

²⁸ Závazný pokyn policejního prezidenta č. 85/2006, ve znění pozdějších předpisů čl. 111, odst. 3

zvyšuje základní pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Proto již nejsou ochotni se domlouvat i se známými, že jim poškodili čelní sklo. Počet těchto událostí tak v dalších letech rapidně poklesl.

V současné době se šetření škodních událostí ze strany policie zjednodušilo. Tato událost se zpracovává na záznam o poškození čelního skla, následně se provede fotodokumentace poškození vozidla a zapíše se výpověď poškozeného řidiče, popřípadě i viníka, jsou-li na místě oba. Doplní se registrační značka vozidla, které poškození skla způsobilo a věc se odloží podle přestupkového zákona.²⁹ Vytvoří se informace pro pojišťovnu, která se elektronicky předává České kanceláři pojistitelů. Další šetření provádějí pojišťovny, které vyzvou škůdce, aby se k věci vyjádřil.

Pokud nesouhlasí s tím, že škodu způsobil, pojišťovny ustupují od plnění pojistného z jeho zákonného pojištění. S ohledem na tyto skutečnosti každá pojišťovna, zabývající se pojištěním odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, nabízí připojištění čelního skla v případě jeho poškození. Jedná se o roční částku v rozmezí 500 – 700 Kč. Mnoho řidičů, kteří své vozidlo provozují denně a najedou tisíce kilometrů ročně, tuto nabídku akceptuje. Tímto způsobem také dochází k eliminaci pojistných podvodů při poškození čelního skla.

Z vlastní zkušenosti uvádím jako příklad podvodného jednání – poškození čelního skla na osobním automobilu.

Na oddělení dopravních nehod se dostavili dva účastníci, kteří přišli společně nahlásit poškození čelního skla na vozidle Škoda 120 L. Oba byli kamarádi ve věku 19 let, oba měli řidičské průkazy vystaveny před 14 dny, bydleli ve stejné ulici. Z jejich výpovědi vyplynulo, že k poškození čelního skla mělo dojít na příjezdové účelové komunikaci k jedné chatové oblasti.

Komunikace měla živičný povrch, který byl částečně pokrytý vrstvou šterku. Obě vozidla měla jet směrem k chatám a od kol předního vozidla mělo dojít údajně k odlétnutí kamene a následně k poškození čelního skla na druhém vozidle – Škoda 120. Hmotnou škodu na čelním skle vyčíslil poškozený okolo 2.000 Kč.

²⁹ zákon č. 200/1990 Sb. o přestupcích – § 58 odst. 3, písm. b)

Ze strany policie bylo provedeno ohledání místa nehody a rovněž i poškození čelního skla. Zpočátku vše napovídalo tomu, že k poškození čelního skla mohlo dojít tak, jak oba uváděli.

Ohledáním čelního skla poškozeného vozidla byla zjištěna prasklina v části na straně spolujezdce s paprskovitým poškozením v prostoru spodní části skla.

Důkladným ohledáním poškozeného čelního skla však bylo zjištěno, že výštěpek z čelního skla nebyl na vnější straně, ale na vnitřní straně čelního skla, tedy zevnitř vozidla. Poškozený řidič a zároveň i druhý, který měl škodní událost způsobit, byli poučeni o jejich případném postihu ze spáchání pojistného podvodu. Poté se oba doznali, jak k samotnému poškození došlo.

Ve večerních hodinách si do chaty ze vzdálenější restaurace převáželi několik piv ve velkém džbánu, který měl spolujezdec, vepředu na klíně. Při přejíždění terénních nerovností však se džbánem narazil do čelního skla a tak došlo k poškození zevnitř. Domnívali se, že ze strany policie to bude jen běžná záležitost a věc bude pouze zadokumentována a následně ani pojišťovna nebude zkoumat, jak k poškození došlo a zaplatí škodu ze zákonného pojištění prvního vozidla. S ohledem na nízký věk pachatelů, k nízké uplatňované škodě bylo ze strany policie učiněno opatření k nápravě, kdy oba účastníci provedli výměnu čelního skla na vlastní náklady a na policii přinesli v dalších dnech účet za provedenou opravu. Policisté takovýto způsob vyřešení považovali za dostatečný a oběma mladíkům se dostalo výstrahy za svoje jednání.

6 Zahraniční zkušenosti v oblasti pojistných podvodů při dopravních nehodách

Podle německého trestního zákona, na rozdíl od českého, je významný trestný čin v dopravě § 315 b „Nebezpečný zásah do silničního provozu.“ U sjednaných nebo vyprovokovaných dopravních nehod se jedná o skutkovou podstatu trestného činu nebezpečného zásahu do silničního provozu, která je dána u domluvené dopravní nehody jen za určitých okolností, u vyprovokované dopravní nehody je dána ze zákona.

V souvislosti s manipulovanou dopravní nehodou připadají v úvahu všechny formy spáchání trestného činu:

- zničení, poškození nebo odstranění majetku nebo vozidla,
- způsobení překážek nebo
- provedení jiného stejně nebezpečného zásahu

Podle ustanovení § 315 b odst. III. německého trestního zákona pachatel jedná s úmyslem způsobit neštěstí nebo umožnit nebo zakrýt jiný trestný čin.

Pachatel si je vědom toho, že on sám a jiní spoluúčastníci mohou být ohroženi na životě a zdraví. Dále je na rozdíl od českého trestního zákona uvedený trestný čin porušení dopravního řádu.

V Německu se rovněž od roku 1990 začal zvedat počet pojistných podvodů v souvislosti se silničními dopravními nehodami. V Drážďanech byla u tamní dopravní policie vytvořena specializovaná skupina při dopravních nehodách, která byla vyčleněna pouze k prověřování a vyšetřování pojistných podvodů v souvislosti se silničními dopravními nehodami. Skupinu tvoří tři zkušení policisté dopravní služby. Nemají na starosti pouze dopravní nehody v okolí Drážďan, ale i po území celého Saska.

Osobně jsem byl přítomen jejich besedy s příslušníky dopravního inspektorátu Ústí nad Labem, kde se prezentovali svými úspěchy. Zpočátku byla skupina vytvořena jako pokus o snížení a eliminování množství pojistných podvodů. Následně jejich práce byla vyhodnocena kladně a velmi dobře a v současné době se již uvažuje o vytvoření dalších skupin, které by mohly působit na území celého Německa. Sami tito policisté potvrzují, že vyšetřování některých pojistných podvodů je časově velmi náročné a trvá i několik let. Jejich práce je ale oceňována německými pojišťovnami. I v Německu jsou, stejně jako u nás, velmi drahé značkové náhradní díly a jsou vysoké náklady na opravu vozidel. Právě kolegové z Německa se velmi často zabývají fingovanými dopravními nehodami. Zpočátku nebyly jejich úspěchy viditelné, ale se získávanými zkušenostmi se postupně začaly dostavovat. Zinscenované nebo nasimulované dopravní nehody jim byly zasílány z policejních útvarů, které tyto nehody prošetřovaly. V Německu nešetří dopravní nehody jen dopravní policie, ale i jiné útvary, na rozdíl od České republiky, kde šetření silničních dopravních nehod je záležitostí dopravní policie. Podle jejich

sdělení se v Německu pojistnými podvody při dopravních nehodách zabývaly organizované skupiny, které si vydělávaly na podvodech nemalé částky.

Byla odhalena skupina 15 lidí, kteří se pokusili o několik fingovaných dopravních nehod, kdy částka, kterou měli obdržet od pojišťoven, činila celkově okolo 1.500.000 DM. Jednalo se ve většině případů o nehody, kdy si po dohodě zaparkovali řidiči svá, již poškozená vozidla, za sebou do řady a v nočních hodinách pak jeden narazil do posledního a následně došlo k řetězové srážce.

První pokus odhalili náhodně tak, že se mezi poškozená zaparkovaná vozidla dostalo omylem vozidlo účastníka, který s celou skupinou neměl nic společného a všiml si, že okolo něj jsou zaparkovaná již vozidla poškozená. Při prověřování těchto poškozených vozidel, bylo zjištěno, že již několikrát byla vozidla takto při nehodách poškozena a následně jen zběžně opravena. Jednalo se převážně o vozidla, kterým končila platnost technické prohlídky.

Další fingované dopravní nehody odhalili, když stopy na místě neodpovídaly mechanismu vzniku nehody a ani poškození nekorespondovalo s průběhem nehodového děje. Přesto účastníci domnělé nehody trvali na tom, že k ní došlo skutečně tak, jak uváděli.

Z mého pohledu to bylo tak zřetelné a jasné, že jsem se německých kolegů ptal, zda si ti pachatelé mysleli, že policisté jsou tak úplně naivní nebo nezkušení, že by tento pokus neodhalili na první pohled. Řekl jsem jim, že v České republice by pachatelé takto neuvažovali a snažili by se nehodu zinscenovat jinak. Jejich odpověď mě velmi překvapila. Řekli, že zpočátku si to opravdu všichni mysleli, ale s přibývajícím časem, když zjistili, že policisté se pojistnými podvody začali intenzivněji zabývat, začali tito pachatelé postupovat rafinovanějšími způsoby.

Němečtí kolegové jako první přišli s odhalením tzv. vyprovokovaných dopravních nehod. Z jednoho policejního útvaru přišla zpráva, že na jedné z rušných křižovatek, kde není vyznačená přednost dopravními značkami, došlo během několika dnů ke třem nehodám, kde ve všech případech figurovalo stejné vozidlo jako poškozené. Začali se tedy tím případem zabývat, přestože všechny tyto nehody byly již policisty vyřešeny a postoupeny na pojišťovny. Po dohodě s pojišťovnami bylo zatím vyplacení náhrady škody pozdrženo.

Skupina vyšetřující pojistné podvody si tedy vyžádala veškerou dokumentaci ke všem nehodám, které vznikly na uvedeném místě, a zjistili, že všechny nehody vznikly stejným způsobem, kdy poškozenému nebyla dána přednost zprava. Poškozené vozidlo řídil vždy sám majitel a vzniklo oprávněné podezření ze spáchání pojistného podvodu.

Na místě nehody se ani v jednom případě nepřihlásili svědci a řidiči vozidel, kteří dopravní nehodu způsobili, uváděli, že vozidlo přijíždějící zprava nikde přijíždět neviděli. Byla napsána žádost na zveřejnění relace na případné svědky nehod a přihlásil se jeden člověk, který viděl průběh jedné z nehod. Přistoupili tedy k výsledku řidiče, který byl jako poškozený.

Ten se potom přiznal, že má velké dluhy, na něž si chtěl přivydělat podvodem s dopravní nehodou. Vyhlédl si tedy tuto nepřehlednou křižovatku a sledoval celou situaci. Sledoval průjezdy vozidel, poznamenal si, kdy je největší provoz a kdy by byla nejvhodnější doba ke způsobení nehody. Potom si vozidlo přistavil k okraji vozovky a čekal na svoji příležitost.

Nikdo jeho vozidlu, které bylo zaparkováno na rohu křižovatky, nevěnoval žádnou pozornost, a když projíždělo vozidlo, jehož řidič by měl dát přednost zprava, vyjel od okraje vozovky a narazil do zadní části projíždějícího vozidla. Z hlediska pravidel silničního provozu byl poškozený. Pro autentičnost vozil s sebou na zadním sedadle v dětské autosedačce svoji dvouletou dceru, aby si všichni mysleli, že nehodu nezpůsobil úmyslně. Mohlo by přece dojít k nějakému zranění jeho dcery. Pak se ještě doznal k tomu, že věděl, kdy se policisté střídají ve službách a který den nastupuje policista, který mu předešlou nehodu vyšetřoval. Věděl, že se nehody na útvaru policie neevidentují. Bohužel pro něj, si ale policisté vyměnili mezi sebou služby a jeho případ tak byl odhalen. V současné době, podle německých kolegů, počet pojistných podvodů spáchaných v dopravě se snižuje. Je to dáno částečně tím, že hodně pachatelů hned v počátku ustoupí od pokusu při zjištění podezření z odhalení a částečně tím, že praktiky podvodníků jsou obtížněji zjistitelné a odhalitelné. Přesto však policisté z Německa tvrdí, že žádný z obžalovaných, které předali soudu k potrestání, neopustil soudní síň jako nevinný.

7 Boj proti pojistnému podvodu při dopravních nehodách

7.1 Činnost policie při odhalování pojistných podvodů

Při předcházení pojistným podvodům je nutno prověřit tyto okruhy:

- **K zúčastněným vozidlům** – Zde je nutno na místě nehody, popř. při dodatečném nahlášení nehody, porovnat korespondenci poškození obou vozidel z hlediska výškových rozměrů, popřípadě korespondenci energetického poškození mezi překážkami a vozidly. Dále je zapotřebí v průběhu šetření prověřit četnost dopravních nehod zúčastněného vozidla, časté změny vlastníků, zda se jedná o vozidlo z půjčovny nebo jde o individuální dovoz, u shořelého vozidla je nutno přibrat soudního znalce z oboru silniční dopravy a odhady a ceny vozidel, apod.
- **K průběhu nehodového děje** – Zde je nutné porovnat nehodový děj podle popisu jednotlivých účastníků silniční dopravní nehody s možností reálného pohybu vozidel před střetem a v době nárazu až do konečného postavení po střetu.
- **K zúčastněným osobám** – V průběhu šetření je nutné prověřit vztah řidiče a vlastníka, zda se viník horlivě nedoznává k zavinění, zda si poškozený sám nezjistil viníka dopravní nehody, který z místa ujel. Je také důležité zjistit, zda vozidlo zúčastněné na dopravní nehodě odpovídá i sociálnímu postavení a věku jeho řidiče.
- **K místu a průběhu dopravní nehody** – Zde je nutno prověřit, zda na místě vznikly stopy nebo je jich nápadně mnoho, na místě jsou stopy, které nemohly při průběhu nehodového děje vzniknout na málo frekventovaném místě nehody.

V boji proti pojistným podvodům a při odhalování této trestné činnosti je nejdůležitější činnost policistů přímo na místě nehody při provádění prvotních úkonů a při samotném ohledání místa dopravní nehody.

7.2 Činnost pojišťoven a jejich výsledky boje při odhalování pojistných podvodů

Vzhledem ke skutečnosti, že se počet pojistných podvodů v souvislosti s provozem vozidla, zejména pak při dopravních nehodách, neustále zvyšuje, byla vytvořena pod hlavičkou České asociace pojišťoven sekce pojistných podvodů. Jednotlivé pojišťovny jsou v sekci zastoupeny odpovědnými guaranty pro prevenci pojistného podvodu.

Odpovědný garant je pracovníkem pojišťovny, jehož hlavní činnost spočívá zejména v zajišťování:

- účinné a kvalifikované koordinace činnosti ke zvýšení ochrany pojišťovny, kterou zastupuje před podvodným jednáním subjektů, působících na pojistném trhu,
- uplatňování společně dohodnuté bezpečnostní politiky pojišťoven ČAP do pojišťovny, kterou zastupuje,
- předávání informací pojišťovny, kterou zastupuje a prezentaci jejich potřeb v příslušných společných orgánech,
- jediného kontaktního místa pojišťovny, kterou zastupuje v oblasti prevence a boje proti pojistnému podvodu vůči Policii České republiky a dalším subjektům podílejícím se na opatření v dané oblasti.

Pravomocí odpovědného garanta je

- oprávnění požadovat od všech útvarů pojišťovny informace, týkající se problematiky pojistného podvodu a to jak souhrnné statistiky, tak i k jednotlivým případům,
- oprávnění shromažďovat všechna rozhodnutí orgánů činných v trestním řízení v oblasti pojistných podvodů, týkajících se pojišťovny.³⁰

Každá pojišťovna zabývající se pojištěním odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a havarijním pojištěním motorového vozidla má vlastní specializovaný a vyškolený tým odborníků, kteří likvidují pojistná plnění.

³⁰ PRŠAL,V.: *Informační leták České asociace pojišťoven*; [cit. 2007-06-01]

Tito pracovníci se podílejí na odhalování pojistných podvodů v souvislosti s dopravními nehodami a pojistnými podvody v dopravě při likvidaci škod. Záleží potom na přístupu každého likvidátora při plnění pojistné smlouvy, zda, a jakým způsobem se zaměřuje na nahlášené pojistné události.

Podle § 47 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích mohou účastníci, po splnění určitých povinností³¹ dopravní nehodu nahlásit pojistiteli bez šetření policie. Zvláště v těchto případech by se jednotliví likvidátoři pojišťoven měli zaměřit na událost a pečlivě prověřit, zda se nejedná o pokus o pojistný podvod. V těchto situacích by měli pracovníci pojišťovny pozorně prostudovat zápisy jednotlivých účastníků, prohlédnout poškozené vozidlo a následně vyhodnotit situaci. V případě, že hmotná škoda na poškozeném vozidle značně převyšuje zákonem stanovenou částku 50.000 Kč, je možnost účastníky postihnout za porušení svých povinností, které jsou jim uloženy v zákoně. V takovém případě je ale nutno účastníky upozornit na oprávnění postihu nebo je odkázat na prošetření události ze strany policie.

„Podle světových odhadů je ve vybraných segmentech pojištění, zejména v případě automobilů, až 30 % pojistných událostí spojeno s pojistným podvodem. Poslední kvalifikované odhady pak hovoří o celkovém v průměru 10% podílu neodhalených pojistných podvodů na vyplaceném pojistném plnění v evropském měřítku.

Pojišťovny v ČR ročně odhalují několik tisíc pojistných podvodů, přičemž výše škod, u nichž bylo podezření na pojistný podvod, například loni převýšila 1,3 miliardy korun. „U více než poloviny z šetřených případů se podvod podařilo prokázat. Objem uchráněných hodnot tak dosáhl 716 milionů Kč,“ uvedl Pavel Východský, předseda sekce prevence pojistného podvodu ČAP. Pojistný podvod je v České republice trestným činem dle §250a, trestního zákona a pachatel může být potrestán podle závažnosti činu odnětím svobody až na 12 let. Vzhledem k vysoké společenské nebezpečnosti pojistných podvodů a jejich negativních dopadů na slušné klienty pojišťoven začala Česká asociace pojišťoven (ČAP) v letošním roce intenzivně spolupracovat při výměně zkušeností a informací v boji s pojistným podvodem, a to jak

³¹ Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích – § 47 odst. 5

vzájemně mezi jednotlivými členskými pojišťovnami, tak s evropskými partnery, a zároveň i s orgány činnými v trestním řízení a orgány státní správy.“³²

Předmětem spolupráce, která má zejména praktický dopad je především:

- včasná identifikace pojistného podvodu v oblasti pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, havarijního pojištění, fingovaných odcizení luxusních motorových vozidel a živelných škod související s kalamitními situacemi,
- výměna informací a využití společných databází při odhalování a šetření pojistného podvodu s Policií ČR, s Úřadem služby kriminální policie a vyšetřování, s Policejním prezidiem a s Nejvyšším státním zastupitelstvím,
- jednotný informační systém ve spolupráci s Policií ČR,
- zvyšování odbornosti pracovníků, zejména policejních vyšetřovatelů a kriminalistů a pracovníků služby dopravní policie.

„Česká asociace pojišťoven vytváří společnou databázi, která by měla pojišťovnám pomoci při odhalování pojistných podvodů. Je třeba vytvořit takový projekt, na němž budou pojišťovny ochotny spolupracovat a který bude nejen administrativně a technicky zvládnutelný, ale bude především i v souladu s platným právem. Je třeba si uvědomit, že v takovém systému by se nacházela velmi citlivá data o pojištěných osobách, která by v případě jejich získání konkurencí nebo třetí osobou mohla být různým způsobem zneužitelná.

Proto je nutné zajistit maximální ochranu osobních údajů. Sekce pojistného podvodu, která v rámci ČAP působí, se v současné době definováním takového projektu intenzivně zabývá.“³³

³² www.tipcars.com; [online],[cit.2007-12-20]. Dostupné z <http://www.tipcar.com/applications/>

³³ Tisková zpráva České asociace pojišťoven ze dne 20.10.2006

Přehled týkající se pojistných podvodů je uveden v následujících tabulkách

Počet všech případů vyšetřovaných pojistných podvodů

	Trestný čin pojistného podvodu (§ 250a trestního zákona)		
		Státní zastupitelství	Soudy
	Počet stíhaných a vyšetřovaných osob	Počet trestně stíhaných osob	Počet odsouzených osob
2001	566	394	113
2002	638	697	209
2003	822	870	242
2004	731	860	403
2005	589	698	357
Celkem	3946	3519	1324

Zdroje: Statistiky Policie ČR, Statistiky státních zastupitelství, Statistiky soudů

Objem uchráněných hodnot (2005)

Obor pojištění	Počet	Výše vyšetřovaných škod (v tisících Kč)	Výše uchráněných hodnot (v tisících Kč)
Pojištění vozidel	2341	341 677	224 363
Pojištění přepravy	4	26 304	25 086
Pojištění majetku a odpovědnosti	506	768 194	268 679
Pojištění osob	459	205 801	198 043
Celkem	3310	1 341 976	716 171

Pozn. Výše uchráněných hodnot udává objem finančních prostředků, které ušetřily pojišťovny díky včasnému odhalení pojistného podvodu

„Česká pojišťovna odhalila v loňském roce 1175 případů pojistných podvodů a uchránila tak na pojistném plnění 310 milionů korun. V roce 2005 to bylo 921 případů za 224 milionů korun. Ve všech krajích se letos detektivům ČP podařilo odhalit více podvodů než vloni.

Jak vypadala situace v jednotlivých regionech?

Region	Případy 2005	Případy 2006	Mil. Kč (2005)	Mil. Kč (2006)
střední Čechy	120	132	52	65
jižní Čechy	64	108	38	59
západní Čechy	87	203	13	21
severní Čechy	37	54	14	12
východ. Čechy	68	105	18	49
Vysočina	38	82	28	30
jižní Morava	55	103	11	16
severní Morava	75	184	15	19
Praha	59	204	35	39

Statistické údaje České pojišťovny

Nejvíce podvodů se týkalo automobilů, staveb a domácností. Výjimkou ale nejsou ani kalamity, neboť se někteří lidé mylně domnívají, že v této době je kvůli mnoha případům obezřetnost kontrolních systémů otupena. Není to pravda, což dokazuje řada odhalených podvodů z loňského roku, kdy jenom Česká pojišťovna evidovala více než 36 tisíc pojistných událostí, zapříčiněných tíhou sněhu. Mnoho pokusů o podvod se navíc nedostalo až k šetření detektivů, ale bylo odhaleno již u likvidátorů.

Pokud by se na odhalování pojistných podvodů naši specialisté nezaměřovali, vycházelo by pojistné mnohem draž,“ tvrdí mluvčí České pojišťovny Václav Bálek. „Pojistní matematici by totiž do svých vzorců museli uvádět vyplacené finanční částky i za nehody, které se buď vůbec nestaly a nebo se odehrály jinak.“³⁴

„Trestný čin pojistný podvod je vždy namířen proti majetku pojistitelů, proto můžeme předpokládat částečnou latenci trestné činnosti, kterou nelze přesně odhadnout. Odhalováním se zabývá jednak policie a dále i specializovaná pracoviště jednotlivých pojišťoven.

Zaměstnanci těchto pojišťoven sehrávají klíčovou roli, záleží však na tom, jestli jsou dobře připraveni na tento úkol. Preventivní kroky a opatření vyžadují od zaměstnanců, aby o problematice pojistných podvodů mnohé věděli. Měli by znát hlavně varovné signály, kriminogenní faktory a indikátory pojistných podvodů.

³⁴ www.cpas.cz ; [online], [cit. 2007-02-08]. Dostupné z <http://www.cpas.cz/default.serever/>

Rovněž tak měli by vědět, jak reagovat při podezření na podvodné jednání a měli by mít možnost konzultací při podezření. Jako podnět je oznámení poškozeného pojistitele o podezření, že došlo ke spáchání trestného činu pojistného podvodu. Toto oznámení podávají zástupci pojistitelů poté, co při prošetření přijatého hlášení pojistné události zjistili okolnosti, které nasvědčují tomu, že k pojistné události buď vůbec nedošlo, nebo událost vznikla jiným způsobem, který nezakládal pojistné plnění.

V rámci oznámení předávají zástupci pojistitele orgánům činným v trestním řízení zpravidla komplexní materiál vypovídající o vzniku pojištění i uplatňování nároku na pojistné plnění včetně vlastních poznatků získaných provedeným šetřením. Pojistné podvody jsou následně odhalovány také i operativně pátrací činností kriminální policie.“³⁵

Dosud nepublikované stručné zhodnocení situace u České podnikatelské pojišťovny za rok 2006:

Za rok 2006 bylo ČPP a.s. zpracováno cca 36.800 škodních událostí z pojištění odpovědnosti provozu vozidla a cca 14.350 škod z havarijního nebo jiného pojištění vozidla. Jiné pojištění je například připojištění čelního skla vozidla nebo připojištění pro případný střet vozidla se zvířem.

Při šetření těchto událostí byly zjištěny okolnosti a důvodná podezření z možného pokusu o pojistný podvod celkem cca 11% z celkového množství škodních událostí, z toho po prošetření byl jako pokus o pojistný podvod nebo dokonaný trestný čin pojistného podvodu prokázány a orgánům činným v trestním řízení postoupena cca jedna třetina těchto událostí. U ostatních případů pro důkazní nouzi došlo k vyplacení pojistných plnění.

Celkový objem ušetřených finančních prostředků při prokázaných a odhalených pojistných podvodech činí za rok 2006 (při průměrné škodě 25 tisíc korun) tedy celkem 48 miliónů korun. Na odhalování pojistných podvodů se podílejí nejen samotní likvidátoři, ale také specializovaný tým oddělení interního auditu, který následně po zpracování šetření předává výsledek orgánům činným v trestním řízení.

³⁵ RAK, R. a kol.: *Krádeže vozidel, odhalování, vyšetřování a prevenc;*, Cerm 2001str.220

Přitom orgány pojišťoven spolupracují se znaleckými kancelářemi a detektivními službami, v neposlední řadě úzce spolupracují s orgány policie, soudů a státních zastupitelství.

Odhadovaný předpoklad celkového množství fingovaných škodních a pojistných událostí však lze odhadovat až na 3 škodné události z 10 oznámených. Dle sdělení České kanceláře pojistitelů je odhadováno, že pojišťovny celkem neoprávněně vyplatí ročně kolem 250 až 300 tisíc korun.

7.3 Znalecké zkoumání

V jednotlivých složitějších případech, kde vyjde najevo podezření ze spáchání trestného činu pojistného podvodu v souvislosti při dopravní nehodě, je nutno přibrat i soudního znalce z oboru silniční dopravy. Na základě znaleckého zkoumání je zajímavé sledovat, k jakým závěrům lze dojít například metodou korespondence poškození, kdy znalec porovnává reálné poškození vozidla s rozměry vozidla, které mělo poškození způsobit. Jako hlavní nástroj pro porovnávání vzniklých poškození slouží počítačové programy PC Crash a Virtual Crash, které obsahují velmi rozsáhlou databázi rozměrů vozidel.

Hlavním určením těchto programů je však simulace možného průběhu dopravní nehody, což rovněž vede mimo jiné i k odhalování fiktivních nehod a tím zamezuje neoprávněnému vyplácení pojistného plnění. Někdy však i na první pohled zcela nepravděpodobné poškození vozidla může vzniknout při skutečné dopravní nehodě. Fyzikální zákony fungují stále, nedají se obejít, a to ať se jedná o zpochybnění průběhu fingované nehody nebo o potvrzení vzniku i zcela neobvyklého poškození vozidla.

O své stanovisko k problematice pojistných podvodů v souvislosti se silničními dopravními nehodami byl požádán soudní znalec z oboru silniční dopravy Ing. Tomáš Wirland, zaspán v seznamu znalců u Krajského soudu v Plzni.

„Ohledání místa dopravní nehody Policií České republiky při podezření na spáchání trestného činu pojistného podvodu - pohled očima znalce z oboru doprava silniční a městská:

Jak dokládají nejrůznější statistiky, představuje podíl fingovaných dopravních nehod na celkovém počtu nezanedbatelné procento. Pojistná plnění u dražších vozidel mohou dosáhnout řádově statisícové nebo i milionové částky.

Fingované dopravní nehody jsou bezesporu fenoménem posledních let a každý pojišťovací ústav jejich sledování a odhalování věnuje nemalou péči.

Z pohledu znalecké praxe lze konstatovat, že „kvalita propracovanosti“ takovýchto nehod je bezesporu na vzestupu. Amatérská a diletantsky způsobená poškození vozidel i nehodových dějů, při kterých k nim mělo dojít, ustupují a nahrazují je mnohem lépe a nezřídka profesionálně připravené nehodové děje. Nezřídka se touto „výdělečnou činností“ zabývají celé organizované skupiny, kde způsobená škoda dosahuje řádově několik desítek milionu korun.

U větších škod je na místo nehody volána Policie (vyplývá ze zákona, ale mnohdy i z pojistných podmínek pojišťovacích ústavů). Právě kvalita práce Policie při ohledání nehod a její přínos pro následné možnosti znalce k hodnocení reálnosti nehodového děje má zásadní význam.

V případě, že je dopravní nehoda hlášena a šetřena Policií, má znalec k dispozici stav vozidel v reálném čase a na reálném místě (standardně plánek místa DN, protokol o nehodě s polohopisným zaměřeným stop a fotodokumentace).

Dopravní nehody lze z pohledu ohledávajících policistů rozdělit na dvě kategorie:

1. Dopravní nehody, které nevykazují žádné anomálie, tj. takové dopravní nehody, kdy poškození vozidel, zanechané stopy, popř. zranění účastníků podle zkušeností ohledávajících policistů odpovídají uplatňovanému nehodovému ději. V případě, že policisté takovéto podezření nepojmou, je jen na jejich pečlivosti a odborné erudici jak důkladně bude místo dopravní nehody ohledáno a zadokumentováno (nesouvisí tedy vůbec s problematikou pojišťovacích podvodů, ale obecně s kvalitou práce Policie).
2. Dopravní nehody, u kterých ohledávající policista pojme podezření na možný pojišťovací podvod. V tomto případě platí tím spíše, že je potřeba provést ohledání důkladně a pečlivě. Pro potřeby znalce je velmi důležité pečlivé zaměření všech stop zanechaných na vozovce popř. i mimo ni (stopy třecí, smykové, rycí, úlomky laku a střepin skla, poškození jiných předmětů apod.) a samozřejmě provedení důkladné

fotodokumentace (v době digitální fotografie, raději dva nebo i více snímků ke každé stopě z různých směrů pohledu).

U dopravních nehod, kde má ohledávající policista podezření na to že, k poškození vozidla nedošlo na daném místě, může být pro další hodnocení reálnosti nehodového děje přínosné i zajištění úlomků laku, plastů a střepin skla apod.

Následnou expertizou je pak možno prokázat, zda tyto části vozidla pocházejí z toho konkrétního poškozeného, nebo i zcela laickým porovnáním s fotodokumentací poškození vozidla je možno hodnotit zda k tomuto poškození došlo na daném místě (např. vozidlo je vybaveno tónovanými skly oken a jediným poškozeným skleněným dílem na vozidle je jedno z oken. Střepiny nacházející se v místě nehody jsou však bez zatmavění, tj. čirá).

Při ohledání vozidla platí stejně jako při ohledání stop na vozovce fotografická dokumentace a proměření poškození. Pečlivé provedení fotodokumentace tj. včetně celkových pohledů na vozidlo s jeho příslušenstvím (např. umístění ochranných rámu, náslapů) je mj. přínosné i proto, že i v případě reálného nehodového děje je poškození na místě dopravní nehody více či méně odlišné od poškození následně zjištěného pracovníky pojišťovny. (Účastník nehody ve snaze získání vyššího pojistného plnění, tedy i pro to, aby částečně poškozený díl byl vyměněn za nový, tento před prohlídkou likvidátorem pojišťovny více poškodí).

Při podezření policisty, že při střetu např. dvou vozidel jejich poškození svým umístěním (výškovým) vzájemně neodpovídají je vhodné toto detailněji proměřit. Nebo alespoň přiložit měřítko a fotograficky dokumentovat. Zjištěné údaje jsou základem pro hodnocení tzv. korespondence poškození (jsou hledány stopy zanechané na vozidle a k nim jsou hledány prvky popř. stopy na druhém objektu, se kterým mělo dojít ke střetu).

Korespondence poškození prvků však nemusí fungovat při výrazně dynamickém charakteru střetu (např. při intenzivním brzdění osobního automobilu se jeho před sklání o 8–10 cm). Existují však i další okolnosti, nejen dynamický charakter (jeho hodnocení je na znalci), které hledání korespondence ovlivňují a policie je může zadokumentovat. Jedná se především o druh použitých pneumatik na vozidle, respektive jejich rozměr (např. 175/70 R 13).

U užitkových vozidel je velmi důležité umístění a hmotnost převáženého nákladu (poměrně typickým argumentem „účastníka“ nehody je, že měl ve vozidle, za zadní nápravou naložen těžký náklad „zád“ seděla a předeek se zvednul).“³⁶

8 Vývoj týkající se snižování následků dopravních nehod

Politické situace v České republice je v současné době nastavena na trend snižování počtu dopravních nehod a administrativy policie, zejména v rámci šetření dopravních nehod. V době, kdy počet dopravních nehod neúměrně stoupá a narůstá administrativní policejních orgánů, se uvažuje o změně zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. Na snížení nehodovosti se neuplatnil ani preferovaný bodový systém.

Následky dopravních nehod se promítají i v celkové ekonomické situaci v České republice. Snahou nejvyšších vládních orgánů České republiky společně s nejvyššími představiteli policie, zejména Ředitelství služby dopravní policie a Policejního prezidia je změnit současný stav a převést větší zodpovědnost za dopravu na ostatní orgány a organizace.

Především se jedná o hlášení dopravních nehod policii v případech, kdy nedojde ke zranění osob ale pouze ke hmotné škodě na majetku. Za současného stavu je povinnost hlásit každou dopravní nehodu, kdy dojde na vozidle včetně přepravovaného nákladu ke hmotné škodě vyšší než 50.000 Kč nebo dojde ke škodě na majetku třetí osoby³⁷.

V návrhu novely zákona se uvádí povinnost hlásit dopravní nehodu policistovi až od částky 200.000 Kč a třetí osobu ze znění vypustit. Tento návrh má však svůj rub a líc. Jako policista zabývající se šetřením dopravních nehod, tento návrh vítám. Uvědomuji si, že by dopravní policii především ubyla administrativní a policisté by se mohli věnovat dalším závažnějším případům ve větší míře.

³⁶ WIRLAND, T.: *Problematika pojistných podvodů při šetření dopravních nehod*; nepublikováno

³⁷ Třetí osoba – vlastník věci nebo vozidla, který není na místě přítomen

Za současného stavu se policie zabývá i záležitostmi, které mohou vyřešit jiné orgány. Zvláště dopravní nehody by měly řešit orgány pojišťoven. Mnoho mých kolegů se domnívá, že policisté při šetření dopravních nehod, provádějí činnost pouze pro soukromé subjekty, které jednotlivé pojišťovny bezesporu jsou.

Z mého pohledu se ale jedná v rámci šetření dopravních nehod, především o porušování předpisů a nekázeň řidičů za volantem. Náhrada škody je podle mého názoru až druhořadá. Podívám-li se za současného stavu na ekonomickou situaci u policie, vidím při šetření některých dopravních nehod také značné finanční zatížení. V případě zjištění podezření ze spáchání trestného činu pojistného podvodu policista přibírá soudního znalce z oboru silniční dopravy a vyúčtování za znalecké posudky vykazují nemalé finanční částky. I z těchto důvodů bych novelu zákona přivítal.

Na druhé straně by však pravděpodobně klesl i počet dalších prokázaných trestných činů, které jsou odhalovány zejména při šetření dopravních nehod. Jedná se především o požití alkoholu před jízdou, zákaz řízení motorových vozidel, maření výkonu úředního rozhodnutí a rovněž by se nezajistilo ani tolik převáženého odcizeného materiálu apod.

Další problémy by vznikly ve statistických ukazatelích. Snížil by se sice počet evidovaných dopravních nehod, ale určitě by tento stav neodrážel skutečnost. Pokud budou v rámci své působnosti vyřizovat dopravní nehody do 200.000 Kč pouze pojistitelé, určitě by se našlo ještě více možností, jak spáchat trestný čin pojistného podvodu. Pachatelé by ztratili, podle mého názoru, veškeré zábrany a využívaly by podobných situací ještě více k vlastnímu prospěchu.

Veškeré náklady na práci soudních znalců a expertizy vynaložené pojišťovnami, prováděné v rámci šetření dopravních nehod, by se opětovně projevíly na zvýšeném zákonném pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.

Závěr

Závěrem, lze konstatovat, že pojišťovací podvody v souvislosti s dopravními nehodami, jsou vážným problémem v celém mezinárodním měřítku a nelze je zcela vymýtit. Velmi efektivní se jeví, podle zahraničních zkušeností, využití záznamového zařízení tzv. „černých skříněk“ známých především z letecké dopravy. Tato technická zařízení by umožňovala sledování celé řady technických dat a v rámci pojišťovacích podvodů by působila i jako preventivní opatření. Například v Německu jsou povinně zavedené tzv. černé skřínky u vozidel autopůjčoven. Tento systém zatím nikde ve světě nedospěl k širšímu zavedení, přestože poskytuje nemalé informace při vyšetřování silničních dopravních nehod. Hlavní příčinu lze spatřovat zejména v chybějící legislativě. Bez zákonné úpravy však nelze v dohledné době v České republice očekávat jejich zavedení. Podle mého názoru by černé skřínky nebo podobná záznamová zařízení mohly mít zásadní vliv na zabránění pojišťovacím podvodům.

V dnešní době se pokus o pojišťovací podvod v souvislosti s dopravní nehodou může udát bez většího rizika. Z policejní praxe jsou u nás známy případy, kdy jsou policisté přivoláni k fingované dopravní nehodě. Následně, když se policisté zmíní účastníkům, že okolnosti nehody jsou velmi podezřelé, řidiči si uvědomují, že jejich pokus o podvod nemusí být úspěšný a mohl by pro ně následovat trest. Do protokolu pak skutečnou pravdu, kterou ústně sdělili policistům, vůbec neuvedou. Tímto záznamovým zařízením by se však podvodné jednání snadněji odhalilo. V České republice jsou zkušenosti s využíváním záznamových zařízení k objasňování příčin nehody zatím pouze u drážních kolejových vozidel. Zákon o drahách,³⁸ jako jediný v České republice, upravuje použití záznamového zařízení. Do tramvají a trolejbusů, ale také do autobusů, jsou zabudována některými dopravními podniky tato záznamová zařízení.

Další z možností pro odhalování pojistného podvodu při dopravní nehodě vidím ve zlepšení technického vybavení Policie ČR prostředky pro kvalitnější zaměření místa nehody, zvláště u komplikovaných úseků, dále vybavení speciálními programy do PC, kdy se zejména jedná o porovnání databází poškozených vozidel.

³⁸ Zákon č. 266/1994 Sb. o drahách, ve znění pozdějších předpisů

Určité ulehčení náročné práce by mohly přinést i videokamery nebo diktafony pro přesné zadokumentování místa nehody a vyjádření účastníků přímo z místa. Toto technické vybavení je však limitováno finančními prostředky investovanými do tohoto resortu.

Ještě v nedávné době byla dopravní policie považována za méně významnou součást celkového systému policie. V současné době je činnost policejních útvarů, zabývajících se dopravou a především dopravními nehodami, sledována celou veřejností. Nedílnou součástí činnosti dopravní policie je především spolupráce s pojistiteli, poskytujícími pojištění dopravních prostředků. Policie je vybavována digitálními fotoaparáty a provedená fotodokumentace z místa dopravních nehod je následně zasílána elektronickou cestou na Českou kancelář pojistitelů k evidenci pojistné události.

Domnívám se, že by při odhalování pojistných podvodů pomohla také přítomnost likvidátora pojistitele nebo jiné pověřené a náležitě proškolené osoby na místě nehody před příjezdem PČR, kdy by se jednalo jen o škodu na zúčastněných vozidlech. Určený pracovník by prověřil pojistnou událost, a pokud by tomu nebránily další okolnosti, mohl by ji vyřešit vlastními silami nebo by na místo přivolal policii. Určitě by tím pojišťovny ušetřily finanční prostředky vynaložené mnohdy zbytečně a neúčelně různým nezávislým agenturám, které se v současné době objevily na trhu a zabývají se pomocí poškozeným při likvidaci škod. Také tato oblast by musela být nejdříve upravena legislativou.

Nedílnou součástí boje proti pojistným podvodům vidím ve zdokonalování nejen jednotlivých policistů, ale i útvarů zabývajících se šetřením dopravních nehod, zvláště pak proškolením těchto policistů ve vztahu k poškození vozidel. Velmi důležité, podle mého názoru, je také předávání zkušeností pracovníky pojišťoven a soudními znalci s vyhodnocením pojistných podvodů, které byly pachatelům prokázány. Při odhalování pojistných podvodů je nezbytná i faktická mezinárodní spolupráce policejních útvarů se zahraničím, zejména pak v příhraničních oblastech České republiky, jak naznačují výsledky především od policistů z Německa.

Jako velký přínos v prevenci před pojistnými podvody vidím vstup České republiky do Schengenského prostoru a vytvoření společné databáze pro Evropu –

SIS³⁹, kde je možné zjistit, zda není po vozidle nebo osobě vyhlášeno pátrání nebo zda není vozidlo odcizeno. Urychlí se tím i přístup policie při pátrání po odcizených věcech, vozidlech a osobách.

Pojistné podvody v souvislosti s provozem motorových vozidel jsou v současné době celospolečenským jevem jak v České republice, tak v ostatních zemích Evropy. Jedná se o specifickou trestnou činnost, která je svým charakterem velmi nebezpečným společenským jevem v oblasti ekonomiky.

Svou bakalářskou prací jsem chtěl zhodnotit tento negativní společenský jev, přiblížit jeho specifika a objasnit některé jeho podstatné znaky. Mělo by být cílem nejen Policie České republiky a orgánů činných v trestní řízení, ale i ostatních pracovníků, zvláště pak pracovníků pojišťoven, aby se podařilo tuto rozmáhající se trestnou činnost eliminovat.

³⁹ Schengenský informační systém – společná databáze pro Evropu

Seznam použité literatury

Knihy a časopisy

- 1) ČÍRTKOVÁ, L.: *Podvody, zpronevěry a machinace*, 1. vydání, Armeo Publishing 2005, ISBN-80-86795-12-8
- 2) CHMELÍK, J.: *Pojistné podvody*, 1. vydání, Policejní akademie Praha 2000
- 3) CHMELÍK, J.: *Vyšetřování silničních dopravních nehod*, 1. vydání, Policejní akademie Praha 1998
- 4) CHMELÍK, J.: *XV. Konference absolventů studia technického znalectví 20. – 21. 1. 2006 v Brně*
- 5) PORADA, V. a kol.: *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*, 2. vydání, Policejní akademie Praha 2000, ISBN – 80–7201-212–6
- 6) PRŠAL, V.: *Informační leták České asociace pojišťoven; ze dne 1. 6. 2007*
- 7) RAK, R.: *Krádeže vozidel, odhalování, vyšetřování a prevence*, 1. vydání, CERM 2001, ISBN-80-7204-218-1
- 8) TISKOVÁ ZPRÁVA ČAP: 20. 10. 2006
- 9) WIRLAND, T.: *Stanovisko k otázce znaleckého zkoumání* (dosud nepublikováno)

Právní normy

- 1) zákon č. 37/2004 Sb. o pojistné smlouvě
- 2) zákon č. 140/1960 Sb. trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů
- 3) zákon č. 141/1960 Sb. o trestním řízení soudním, znění pozdějších předpisů
- 4) zákon č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla
- 5) zákon č. 200/1990 Sb. o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů
- 6) zákon č. 266/1994 Sb. o drahách, ve znění pozdějších předpisů
- 7) zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích
- 8) závazný pokyn policejního prezidenta č. 85/2006 – o činnosti dopravní služby

Elektronické zdroje

- 1) www.cpas.cz [online], [cit. 2007–08-02]. Dostupné z <http://www.cpas.cz/default.aspx.server/>
- 2) www.fincentrum.idnes.cz [online], [cit 2007–07-08]. Dostupné z [http://www.fincentrum.idnes.cz/fi osobni.aps/](http://www.fincentrum.idnes.cz/fi_osobni.aps/)
- 3) www.tipcar.com [online], [cit. 2007–12-20]. Dostupné z <http://www.tipcars.com/applikations/>
- 4) www.tydenik-sondy.cz [online], [cit. 2007–04-15]. Dostupné z <http://www.tydenik-sondy.cz/verze2006/>