

TERMINOLOGIE POUŽÍVANÁ PŘI ŘEŠENÍ POJISTNÝCH PODVODŮ

Stanislav Tokař⁵

Abstrakt

Príspevek je zaměřen na analýzu terminologie v soudně-inženýrské praxi při řešení pojistných podvodů. Především je zaměřen na výklad pojmů: rozsah poškození, charakter poškození, korespondence poškození a realnost průběhu nehodového děje.

Práce je rozdělena na jednotlivé podkapitoly, z nichž každá se věnuje jednomu z výše uvedených pojmů. V každé podkapitole je popsán jeho význam, tak jak je definován slovník spisovného jazyka českého a podle této je zhodnocen konkrétní řešený pojem. Je analyzován dnešní stav dané oblasti a poukázáno na různé ekvivalentní výrazy a jejich faktický význam. Následně je uvedeno použití těchto pojmů při řešení konkrétních případů ze soudně-inženýrské praxe.

V závěru jsou zhrnuty analyzované pojmy a navrženy jejich definice pro použití při řešení pojistných podvodů v soudně-inženýrské praxi.

ÚVOD

Pojistný podvod se stal v České Republice fenoménem od konce 90-tých let minulého století. Tento jev vedl postupem času k samostatné definici trestného činu pojistného podvodu v trestním zákoně. Výňatek jeho znění dle zákona č. 40/2009 Sb. § 210 Pojistný podvod je následující:

- (1) Kdo uvede nepravdivé nebo hrubě zkreslené údaje nebo podstatné údaje zamlčí
 - a) v souvislosti s uzavíráním nebo změnou pojistné smlouvy,
 - b) v souvislosti s likvidací pojistné události, nebo
 - c) při uplatnění práva na plnění z pojištění nebo jiné obdobné plnění, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta, zákazem činnosti nebo propadnutím věci nebo jiné majetkové hodnoty.
- (2) Stejně bude potrestán, kdo v úmyslu opatřit sobě nebo jinému prospěch vyvolá nebo předstírá událost, s níž je spojeno právo na plnění z pojištění nebo jiné obdobné plnění, nebo stav vyvolaný pojistnou událostí udržuje, a způsobí tak na cizím majetku škodu nikoli nepatrnou. [6]

Jak uvádí statistiky České asociace pojišťoven za rok 2010 nejrozšířenější oblastí pro páchaní trestného činu pojistného podvodu v oblasti hmotného pojištění je jednoznačně oblast pojištění vozidel! Tento stav má podstatný dopad i do znalecké činnosti v odvětví analýza silničních nehod. Stále častěji se musí znalci potýkat s případy, kdy posuzují kolizní události, zda k nim mohlo dojít, zda odpovídá korespondence poškození, velikosti vzájemných deformací a realnost samotného průběhu.

Je na místě se zaměřit i na terminologii při posuzování takovýchto případů, neboť zde panují jasné nedostatky, které mají za následek, že v podstatě shodná věc je nazývána rozdílně. Tento jev pak vede ke značné dezorientaci v této problematice. Proto se tímto příspěvkem zaměřím na analýzu základních pojmů při řešení pojistných podvodů.

⁵ Stanislav Tokař, Ing., Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, Údolní 244/53, 60200 Brno, stanislav.tokar@usi.vutbr.cz

1. ROZSAH POŠKOZENÍ

1.1. Výklad pojmů

ROZSAH

1. *velikost prostoru, délka a šířka plochy; rozloha 1, rozsáhlost: r. pozemku, statku rozměry 2*
2. *vůbec velikost, míra, objem, množství, počet ap. něčeho: r. škody nelze určit; přijmout návrh v plném r-u; r. vědomostí; v r-u necelých tří měsíců; zř. při r-u toho spisu rozsáhlosti; r. působnosti kompetence; log. r. pojmu souhrn členů třídy, kt. odpovídá danému pojmu; jaz. r. slovního významu; hud. (u nástrojů n. hlasů) vzdálenost od nejvyššího k nejnižšímu tónu; tech. meze působnosti n. použití něj. zařízení: měřicí r.; sděl. tech. vlnový r. přijímače [1]*

POŠKOZENÍ

poškodit

1. *způsobit hmotnou, tělesnou n. morální škodu na něčem poškodit zámek, pokazit, porouchat; poškodit nábytek při stěhování, poškodit něčí pověst, poškodit si zdraví, podřít si*
2. *způsobit hmotnou, tělesnou n. morální ztrátu někomu přeložením byl finančně poškozen, rozhodčí poškodil domácí mužstvo, [3]*

poškození -í s poškození materiálu, zdraví, [3]

poškození - porucha; závada; defekt; [4]

Rozsah poškození lze chápat při řešení pojistných podvodů jako míru velikosti způsobených škod na vozidle, které vznikly kolizí s jiným vozidlem nebo infrastrukturou. Velikost především ve smyslu prostoru tj. délky, šířky a hloubky.

1.2. Analýza dnes používaných výrazů

V soudně inženýrské praxi při analýze silničních nehod je pojem rozsah poškození používán především ve spojitosti se stanovením výše majetkové újmy způsobené na vozidle. V těchto případech je pojmem chápán jako výčet všech poškozených součástí vozidla způsobených kolizní situací.

Při posuzování pojistných podvodů je na tuto oblast kladen velký důraz. Neboť právě při detailním zkoumání rozsahu poškození lze odhalit i takové poškození, které nejprve vykazují přidruženost s řešenou kolizní situací, ovšem po provedené analýze vyplyne, že se na vozidle vyskytoval již před řešenou kolizí.

Dále se také uvádí tzv. **energetické bilance**, která porovnává vzájemné deformační energie z hlediska vzájemně působících sil. Případně se v těchto případech srovnávají energetické ekvivalentní rychlosti EES na poškozených vozidlech a jejich následné porovnávání s odpovídajícími EES z katalogu.

1.3. Příklad řešení rozsahu poškození

Při praktické ukázce zdokumentování rozsahu poškození nám poslouží následující případ, u kterého byl znalec požádán o posouzení technické přijatelnosti vzniku nehodového děje ze dne X s ohledem na poškození vozidla Škoda i s ohledem na předchozí pojistnou událost uvedeného vozidla.

Řidička vozidla Škoda se k nehodě vyjádřila tak, že nepřizpůsobila rychlost jízdy svým schopnostem a vlastnostem vozidla. Konečné postavení vozidla Škoda po nehodě, kdy vozidlo bylo po nehodě svým levým předním rohem v konečné poloze ve vzdálenosti 2,4 m od pravého okraje vozovky, levý zadní roh vozidla byl na silnici. K nehodě došlo ve 21:00 hod. [5]



Obrázek č. 1 – Fotodokumentace rozsahu poškození z místa dopravní nehody, vozidlo zachyceno v konečné poloze [5]

Jasně patrný rozsah poškození na vozidle Škoda jsou především v přední části vozidla, dále také poškození interiéru, vlivem aktivace airbagů a poškození v oblasti pravého koncového světlometu viz obr. č. 1.

2. CHARAKTER POŠKOZENÍ

2.1. Výklad pojmů

CHARAKTER

1. *souhrn psychických vlastností tvořících lidskou osobnost a určujících její chování; povaha: mužný ch.; vynikající ch.; zajímavý, osobitý ch.; člověk neurčitého ch-u; národní k. irský (Havl.)*
2. *pevná, poctivá, vyhraněná povaha; přen. člověk mající takovou povahu: mít ch.; kousek ch-u v něm není; být ch.; potřebujeme ch-y; je chudák, ale k. (Mach.)*
3. *souhrn příznačných znaků věci n. jevu; ráz: odlišný, rozdílný, zvláštní ch.; národní ch. slavnosti; osobitý ch. díla; původní ch. národní písně; revoluční ch. jeho spisů; výrazný ch. města; zvláštní*

ch. písma; společenský ch. výroby; třídní ch. boje; útočný ch. řeči; úřední ch. korespondence; dát něčemu veřejný ch.; schůze měla ch. besedy; ch. půdy, staveb [1]

POŠKOZENÍ (viz bod 1.1.)

V soudně inženýrské praxi při analýze silničních nehod chápeme **poškození** jako soubor stop, které zanechaly (především na vozidlech) poškození určitého rozsahu. Pod pojmem **charakter** je v tomto případě uvažováno především jako o typu poškození a způsobu jeho vzniku. Charakter poškození musí odpovídat sestavené matici stop.

2.2. Analýza dnešního stavu

V dnešní době existují různé termíny či odborné výrazy pro popis vzniklých škod. Jako primární krok se jeví zavedení termínu charakter poškození, pod kterým si představíme především detailní popis každého poškození a jeho komplexní zhodnocení.

Jednotlivá poškození je nutné zdokumentovat (nejlépe fotografií) aby při následném zkoumání bylo jasně zobrazeno, jak vypadaly po kolizní situaci na vozidle. Při zkoumání charakteru poškození je důležité se zaměřit na způsob jeho vzniku. Popis mechanismu jeho možného vzniku může být důležitým vodítkem při řešení konkrétních případů.

Zkoumá se také přesná poloha poškození na vozidle pro možnost posouzení vzniku přiřazením kolizní situace s okolím či jiným vozidlem. Pozornost musí být věnována i shodě s maticí stop. Dle této shody lze určit, zda se vozidlo střetlo se stromem nebo sloupem. Jako další příklad lze uvést, kdy na vozidle jsou stopy otěru, tyto stopy mohly vzniknout kolizí se zábradlím nebo svodidly (toto přiřazení je možné pomocí výškové korespondence).

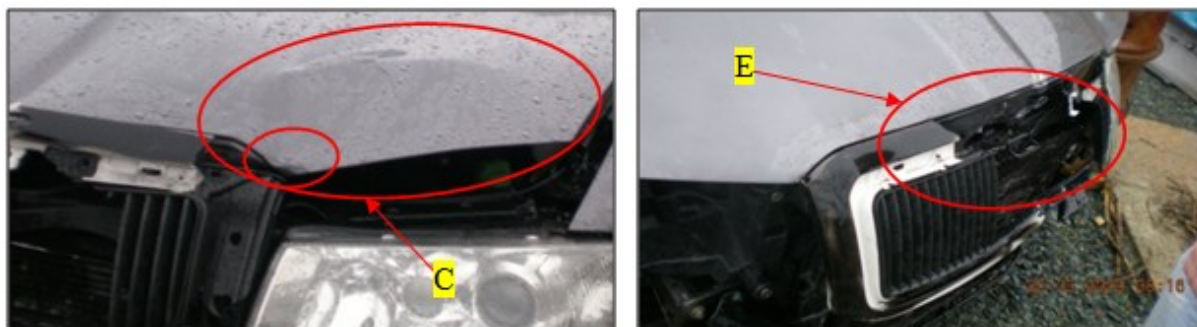
2.3. Příklad řešení charakteru poškození

Na příkladu uvedeném v bodě 1.3. se zaměříme na posouzení a zhodnocení charakteru poškození. U tohoto případu jsme se zaměřili především na poškození v přední části vozu. Jednotlivá poškození, kterým byla věnovaná pozornost, jsou označená na následujícím obrázku.



Obrázek č. 2 – Poškození vozidla Škoda (fotodokumentace z místa dopravní nehody) [5]

Na obr. č. 2 vidíme poškození A je vryp v předním nárazníku, poškození B je prasklina v levé přední horní straně předního nárazníku (detail dále), poškození C je deformace víka motoru (detail dále), poškození D je podélná prasklina na horní straně předního nárazníku, E je poškození přední masky (detail dále), F je chromovaná přední mřížka (detail dále), resp. její část, G jsou nejpravděpodobněji plastové mřížky vyplňující spodní levé i pravé části předního nárazníku. Další stopy nejsou z fotografií patrné. Na místě nehody z poškozených částí chybí nejméně plastové mřížky čelní masky a lišta předního nárazníku. [5]



Obrázek č. 3 – Detaily poškození vozidla Škoda (fotodokumentace pojišťovny) [5]



Obrázek č. 4 – Detaily poškození vozidla Škoda (fotodokumentace pojišťovny) [5]

Při řešení charakteru poškození je nutné zaznamenat a dostatečně popsat veškerá poškození na předmětném vozidle. Ve znaleckém posudku by pod tento bod samozřejmě spadal i popis všech poškození, které jsou vyobrazena a popsána na následujících fotografiích a podkapitolách. Výše popsaná poškození slouží pro ukázkou příkladně zdokumentovaného charakteru poškození.

3. KORESPONDENCE POŠKOZENÍ

3.1. Výklad pojmů

KORESPONDENCE

-e ž. (z lat.)

1. (s kým; mezi kým) *pisemný styk; dopisování*: rozsáhlá k.; osobní, obchodní, redakční k.; milostná k.; k. s přítelem; k. mezi přáteli; vést k-i; mít bohatou k-i; být zavalen k-í; vyřizovat k-i; učit se těsnopisu a k-i (dř.) *nauce o obchodním dopisování*
2. *dopisy n. souhrn dopisů*: došla k.; Nerudova k.
3. poněk. zast. *dopisování do novin*: krajinská k.

4. kniž. *vzájemný souladný vztah; doplňování, soulad*: k. slov a gest; k. pohybů dvou tanečníků; k. tělesných a duševních jevů; rytmická k. (ve verši); geom. *vztah mezi soustavami geometrických útvarů (např. osová souměrnost, stejnolehlost ap.), příbuznost*; --- **korespondenční** příd.: k. styk *písemný*; k. lístek *poštovní dopisnice* (pošt.); zast. k. kancelář (Čap.-Ch., Mach.) *tisková* [1]

Pojem **korespondence poškození** lze vyložit jako vzájemný soulad jednotlivých poškození na vozidlech případně infrastruktuře. Jedná se především o vztah mezi polohami jednotlivých poškození, jejich tvarem a velikostí.

3.2. Analýza dnes používaných výrazů

Někteří znalci se v praxi zaměřují primárně především na korespondenci poškození, zda souhlasí s uváděným nehodovým dějem či nikoliv. Zda mohlo dojít k vzájemnému poškození vozidel (nebo vozidla od okolí), především zda koresponduje vzájemná poloha a tvar poškození.

Jiní zase hovoří o tzv. **kompatibilitě**, kterou je rozuměno posouzení všech fyzikálních, tvarových a materiálních interakcí dopravních prostředků a okolí. Zda lze technicky přijmout, že k poškození vozidel a dalších objektů mohlo na udaném místě dojít. Hovoříme pak především o pojmu **kompatibilita vzájemného poškození vozidel a poškozených objektů**.

Jak bylo uvedeno v úvodu příspěvku, pokud bychom se zaměřili na technickou podstatu, jedná se v podstatě o shodné úkony ovšem prezentované zcela jiným názvoslovím. Proto je zavedení jednotné terminologie vhodným krokem pro lepší srozumitelnost prováděných zkoumání a posuzování. Zde výše popsané lze zahrnout do stručného pojmu **korespondence poškození**.

3.3. Příklad řešení korespondence poškození

Na příkladu uvedeném v bodě 1.3 se zaměříme na korespondenci poškození. Z analýzy mj. vyplynulo, že je technicky přijatelné, že vozidlo Škoda mohlo narazit pravým předním rohem do protisvahu obr. č. 1, za vzniku poškození dílů v pravé přední části vozidla, o čemž svědčí i bláto a poškození nosníku v pravé přední části vozidla obr. č. 5.



Obrázek č. 5 – Poškozená pravá přední část vozidla Škoda při ohledání a hlína nalezená při prohlídce [5]

Při posuzování korespondence poškození je vhodné se zaměřit na poškození v oblasti pravého předního rohu. Z provedené analýzy nehodového děje a zkoumání fotodokumentace poškození lze usuzovat, že poškození v pravé přední části svým rozsahem koresponduje s nárazem do protisvahu příkopy. Zda se v této oblasti nacházelo jakékoliv poškození před nehodovým dějem nelze posoudit.

Aktivace airbagů se však jeví v tomto případě jako nepravděpodobná. Vznik ostatních poškození ve střední části vozidla a levé přední části popsané v bodě 2.3 je v souvislosti s touto nehodou technicky nepřijatelný.

4. REÁLNOST PRŮBĚHU NEHODOVÉHO DĚJE

4.1. Výklad pojmů

REÁLNOST

1. *vlastnost toho, co je reálné (ve význ. 2); věcnost: r. plánu, rozpočtu; r.*
2. *řidč. skutečnost, realita 1: realistický ráz: tvrdá půda r-i (V. Mrš.); ideál se stal r-i; - dílo úchvatné r-i (Klost.); zř. lidská r. (Vrchl.) jsoucnost, existence [1]*

Pro použití při analýze silničních nehod lze uvažovat o **reálnosti průběhu nehodového děje** jako o posouzení skutečností nebo určitých vlastností nehodového děje, zda mohly nastat v souladu s platnými fyzikálními zákony. Dále také posuzujeme reálnost především jako technickou přijatelnost doby reakce řidiče, způsob jeho manévrování a výpovědi účastníků a svědků.

4.2. Popis dnes používaných pojmů

Při řešení pojistných podvodů se znalci v porovnání s řešením klasických dopravních nehod navíc zaobírají také posouzením možnosti, zda celá kolizní situace mohla na daném místě a za daných okolností nastat či nikoliv. Tuto skutečnost někteří nazývají **logika nehody**. Patří zde technické posouzení doby reakce řidiče, způsob jeho manévrování a technická přijatelnost výpovědi účastníků a svědků.

V této oblasti znaleckého zkoumání je používán i výraz **nahodilosti** nehodového děje, pod nímž si lze představit posouzení, zda nehodový děj vykazuje prvky děje neočekávaného, nepředvídatelného.

Posouzení **reálnosti nehodového děje** lze rozdělit na dvě oblasti. V první se jedná o posouzení technické reálnosti, která je myšlena především ve smyslu posouzení technicky přijatelných pohybu, časů např. mezní rychlosti při průjezdu zatáčkou, maximálních bočních přemístění při vyhybacím manévru atd. Druhá oblast už se zabývá posouzením reálnosti nehodového děje, zda jeví prvky neočekávané a nepředvídatelné, např. týkající se doby reakce řidiče, způsob jeho manévrování a technická přijatelnost výpovědi účastníků a svědků atd. Dalo by se říci, že nejprve si stanovíme možné mezní hodnoty pohybu vozidel dle fyzikálních zákonitostí a následně se budeme zabývat technickým posouzením chování jednotlivých účastníků. Závěrem tohoto posuzování by měl být zhodnocení, zda nehodový děj mohl nastat nebo se jeví jako nereálný a zdůvodnit tento závěr.

4.3. Příklad řešení reálnosti průběhu nehodového děje

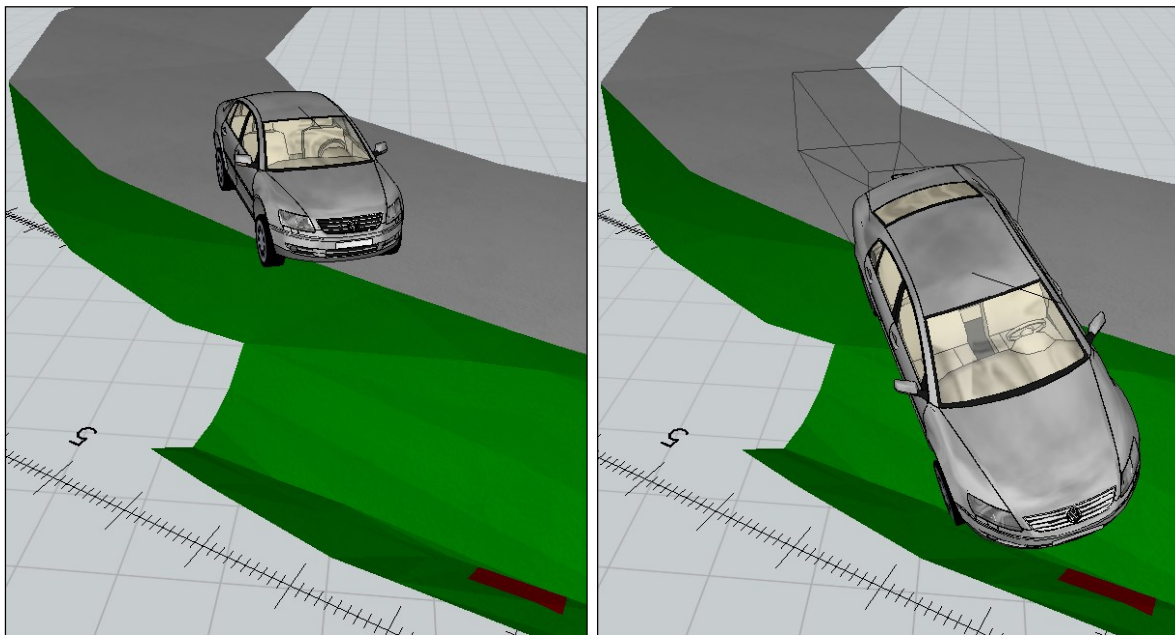
Na výše uvedeném příkladu, se při posuzování reálnosti nehodového děje zaměříme na analýzu celkového nehodového děje a popíšeme si zjištěné nesrovnalosti.

Zkoumáním stop zanechaných vozidlem Škoda bylo zjištěno, že vozidlo Škoda před vjetím do příkopu nebrzdilo na mezi adheze, na snímcích z nehody jsou viditelné pouze téměř nezatelné jízdní stopy za vozidlem a stopa za zabořeným levým předním kolem v konečné poloze obr. č. 6. Před levým předním kolem se suchou pneumatikou jízdní stopa končila a pravá přední část vozidla byla zabořena do svahu.



Obrázek č. 6 – Téměř neznatelné stopy za vozidlem, stopa se zaqbořeným levým předním kolem v konečné poloze [5]

Z analýzy mj. vyplynulo, že je technicky přijatelné, že vozidlo Škoda mohlo narazit pravým předním rohem do protisvahu za vzniku poškození dílů v pravé přední části vozidla. Nelze jednoznačně zjistit, jakou rychlostí mohlo vozidlo narazit svým pravým předním rohem do svahu, rychlost mohla být v technicky přijatelném rozmezí 10 až 25 km/h, nedošlo k nárazu přední části vozidla do stromu.



Obrázek č. 7 - Poloha vozidla na začátku vyjetí a konečná poloha po nárazu do svahu [5]

V případě, že by mělo dojít až k nárazu vozidla do stromu, neodpovídá vznik a průběh nehodového děje zdokumentovanému poškození. Je navíc technicky nepřijatelné, aby došlo k výraznějšímu zpětnému pohybu vozidla od stromu do zdokumentované konečné polohy bez namočení levé přední pneumatiky a bez charakteristického poškození přední části vozidla. Celkově je možno připustit, že mohlo dojít k vyjetí vozidla a jeho nárazu pravým předním rohem do svahu příkopu a poškození některých dílů v blízkosti pravého předního rohu vozidla.

Při porovnání poškození z předešlé nehody předmětného vozidla Škoda je patrná shodnost poškození střední a levé přední části vozidla obr. č. 8. Proto lze konstatovat, že tato poškození se na vozidle nacházela již před řešenou nehodou. Jak bylo již výše uvedeno, provedená analýza nehodového děje navíc vylučuje, vznik poškození v této části vozidla nárazem do stromu, tak jak jej popsali účastníci.



Obrázek č. 8 – Poškození z předešlé dopravní nehody [5]

ZÁVĚR

Tento příspěvek byl zaměřen na analýzu používané terminologie v soudně-inženýrské praxi při řešení pojistných podvodů. Příspěvek je rozdělen do tří kapitol, z nichž každá se zabývá určitým pojmem.

V každé kapitole je nejprve výklad daného pojmu dle slovníku a pravidel jazyka českého. Následuje výklad pojmu pro účely soudně-inženýrské praxe. V další podkapitole si popisujeme dnes používané ekvivalentní výrazy a jejich významovou shodu s řešeným pojmem. V závěru každé kapitoly se věnujeme příkladové ukázce použití řešeného pojmu.

Definice jednotlivých pojmů pro soudně-inženýrskou praxi jsou následující:

Rozsah poškození - míra velikosti způsobených škod na vozidle, které vznikly kolizí s jiným vozidlem nebo infrastrukturou. Velikost především ve smyslu prostoru, délky, šířky a množství.

Charakter poškození - soubor stop, které zanechaly především na vozidlech škodu určitého rozsahu. Posuzujeme především tvar a mechanismus vzniku jednotlivých poškození.

Korespondence poškození - vzájemný soulad jednotlivých škod na vozidlech případně infrastruktuře. Jedná se především o vztah mezi polohami jednotlivých poškození, jejich tvarem a velikostí.

Reálnost průběhu nehodového děje - skutečnosti nebo takové vlastnosti nehodového děje, zda mohly nastat.

Posouzení **reálnosti nehodového děje** lze rozdělit na dvě oblasti.

- V první se jedná o posouzení technické reálnosti, která je myšlena především ve smyslu posouzení technicky přijatelných pohybů, časů na základě fyzikálních zákonů.
- Druhá oblast už se zabývá posouzením reálnosti: doby reakce řidiče, způsob jeho manévrování a technické přijatelnosti výpovědí účastníků a svědků atd.

Pro řešení konkrétní případů v soudně-inženýrské praxi, lze navrhnout takový postup, že znalec se nejprve zabývá rozsahem poškození, poté charakterem poškození, vzájemnou korespondencí a na závěr reálnosti průběhu nehodového děje. Je na místě si také poznamenat, že pokud nastane situace kdy rozsah poškození odpovídá, ale charakter poškození a z toho vyplývající vzájemná korespondence jsou již v nesouladu, nemusí se již znalec zabývat reálností průběhu, neboť je jasné, že nehodový děj nemohl nastat tak jak byl popsán.

Řešení pojistných podvodů začíná zastupovat v analýze silničních nehod významnou oblast řešených případů. Je na místě se snažit o sjednocení základního názvosloví při řešení těchto případů. Představené pojmy jsou stručné a dostatečně vystihují vždy oblast řešené problematiky.

LITERATURA

- [4] HAVRÁNEK, Bohuslav. *Slovník spisovného jazyka českého*. Praha: Academia. 1989
- [5] BRADÁČ, Albert a kol. *Soudní inženýrství*. Brno: CERM Akademické nakladatelství, s.r.o.. 1999. 725 s. ISBN 80-7204-133-9 (dotisk)
- [6] FILIPEC, Josef a kol. *Slovník spisovné češtiny*. Praha: Academia, 1. vydání, 1995
- [7] PALA, Karel a VŠIANSKÝ, Jan. *Slovník českých synonym*. Praha: Vydavatelství Lidové Noviny, 3. vydání, 2000.
- [8] SEMELA, Marek. *Znalecký posudek č. 35 – 14 / 2009*. Brno: 2009. 17 s.
- [9] <http://zakony-online.cz/>
- [10] www.cap.cz