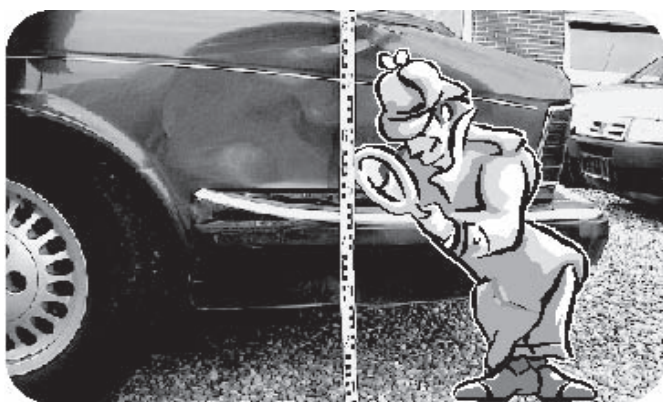


## ZKUŠENOSTI A PŘÍKLADY Z PRAXE K PROBLEMATICE POJISTNÝCH PODVODŮ

*Příspěvek XV. mezinárodní konference soudních znalců – Brno, leden 2006.*

*Abstrakt: V tomto příspěvku jsou prezentovány konkrétní příklady ze znalecké praxe se zřetelem na zastoupení základních typů možných postupů řešení a znaleckých úkolů, jenž jsou závislé zejména na konkrétních a dostupných podkladech. Část obsahu přednášky převzata, přeložena a upravena z podkladů Ing.-Büro Priester und Weyde, Saarbrücken, Berlin během stáže 2. přednášejícího.*



### ÚČAST ZNALCE PŘI ZJIŠŤOVÁNÍ VÝŠE ŠKODY NA MAJETKU.

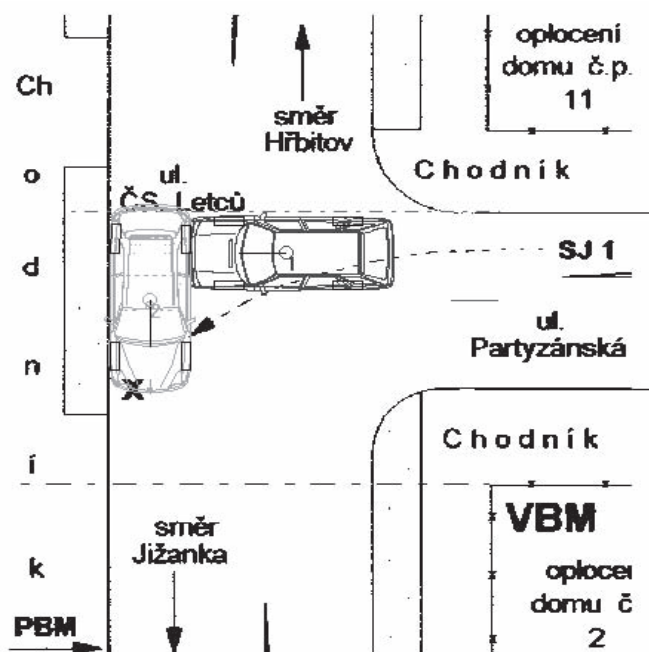
Průřez tématy příspěvku:

- Korespondence je nutná.
- „Umělecká tvořivost“.
- Jsou poškozené díly skutečně ze zkoumaného vozidla?
- Opakované uplatnění škody – stejný případ po kolikáté?
- Rozpoznání směru smýkání dle detailů přetvoření povrchu.
- Prohlédni, vymontuj, proměř, připasuj – nespekuluj u stolu !!
- Tak dlouho se chodí ze džbánem ... 1 poškození, 3 krát platit?
- Použití systému poloprůhledných fotografií (Photoshop).
- Korespondence výšek poškození vozidel při brzdění – schéma.
- Pozor na logické myšlení – soupeřem je člověk.
- Korespondence výšek poškození + typ rázu.
- Slova moudrých na závěr.

### Korespondence je nutná

Pokud již není možné prohlédnout poškozená vozidla, jenž měla mít na nehodě účast, ale je k dispozici dostatečné množství podkladů, zejména se jedná o fotodokumentaci poškození obou zkoumaných

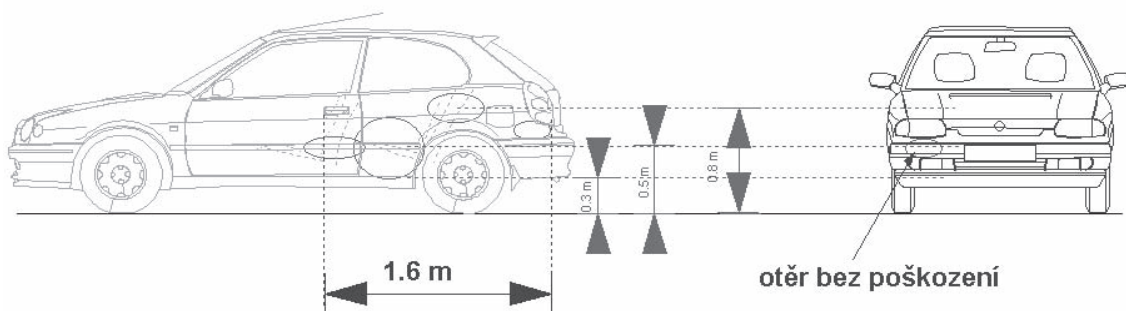
vozidel, lze rozbor poškození zkoumaných vozidel provést graficky. Situace, za které mělo dojít k nehodě vyplývá z obr. 1.



Obr. 1 Situační plánec

Ke střetu mezi vozidly mělo dojít v důsledku rázu bez skluzu, vozidlo Škoda se pohybovalo kolmo vůči stojícímu vozidlu Toyota. Na vozidle Škoda nedošlo k žádnému poškození, kromě otěru vrstvy znečištění pod pravým předním světlometem. Obsah fotodokumentace z místa nehody je uveden na obr. 2–4.

I když mělo dojít pouze k vzájemnému střetu obou vozidel bez skluzu, na levých dveřích vozidla jsou zjevné znaky tečného poškození (ráz se skluzem), deformace v okolí nalévacího hrdla



Obr. 4 Schéma korespondence výšek poškození



Obr. 2 Konečná pozice vozidla po nehodě

palivové nádrže je bez poškození laku. Navíc jednotlivé deformace se nachází ve čtyřech různých místech v různé výšce.

Vzájemné výškové porovnání lze následně provést graficky a tedy názorněji, viz níže uvedené schéma

### „Umělecká tvořivost“

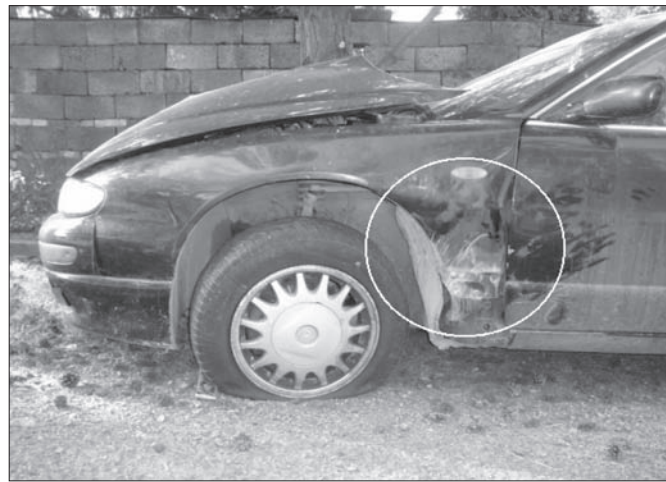
V praxi běžně dochází k situaci, že k poškození vozidla skutečně dojde v důsledku nehody, ale po nehodě dojde následně k úpravě rozsahu poškození vozidla – k navýšení škody. Pokud se jedná o nehodu vozidla bez znaků vedoucích k nějakému podezření, lze úpravu poškození zjistit pouze na základě porovnání obsahu fotodokumentace pořízené těsně po nehodě (PČR) a fotodokumentace pořízené likvidátorem pojišťovny (obrázky 5 a 6).



Obr. 3 Poškození vozidla Toyota



Obr. 5 Fotodokumentace PČR z místa DN



Obr. 6 Fotodokumentace likvidátora pojišťovny

Z obou snímků je nejenom patrný rozdíl poškození vozidla na levém předním blatníku a levých předních dveřích, ale i způsob úpravy poškození – rýhy a škrábance laku, deformační síla působící kolmo k podélné ose vozidla, deformace spáry mezi blatníkem a dveřmi.

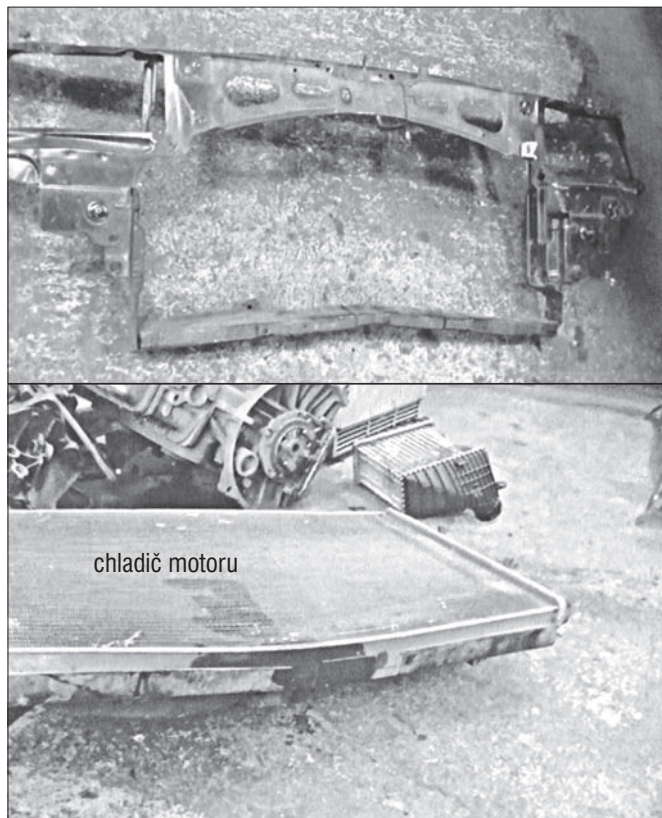
**Jsou poškozené díly skutečně ze zkoumaného vozidla?**



Obr. 7 Charakter a rozsah poškození vozidla po DN



Obr. 8 Deklarované poškozené díly již demontované z vozidla



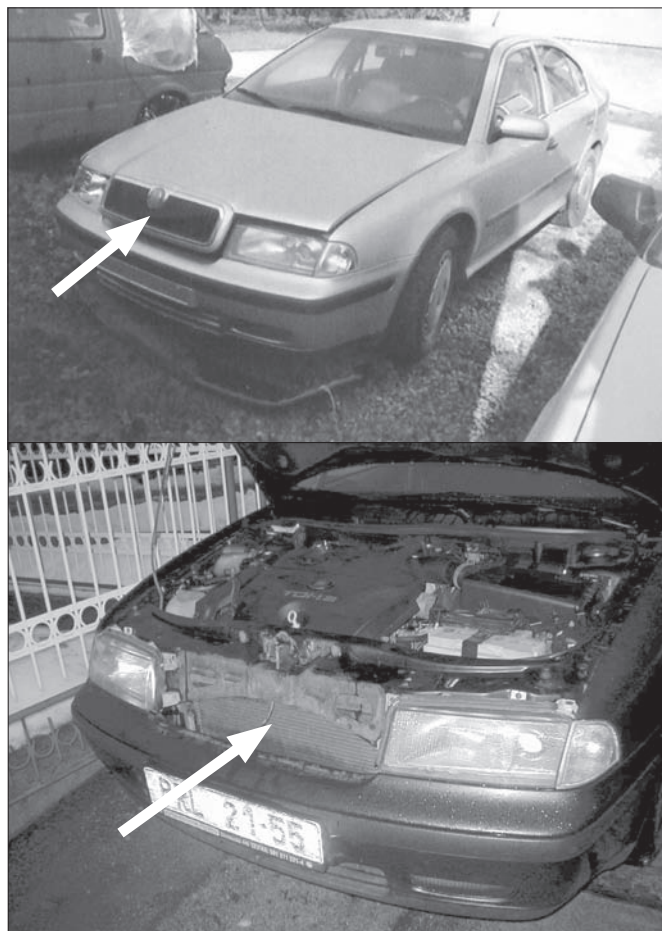
Obr. 8 Deklarované poškozené díly již demontované z vozidla (dokončení)



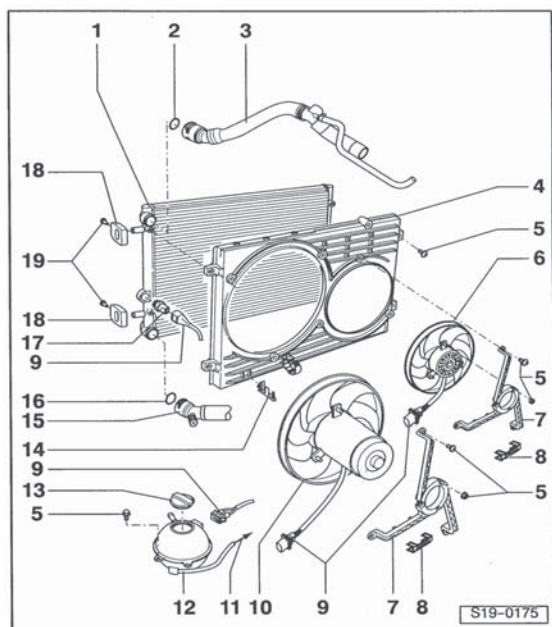
Obr. 9 Ilustrační záběry nepoškozeného vozidla



Obr. 9 Ilustrační záběry nepoškozeného vozidla (dokončení)



Obr. 11 Nutné místo a směr působení deformační síly



- |                                                                                                                                  |                                                                                |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| 1 - Chladič<br>♦ po výměně obnovit celou náplň chladicí kapaliny<br>♦ demontáž a montáž ⇒ strana 19-9                            | 4 - Lapač vzduchu<br>5 - 10 Nm                                                 |
| 2 - O-kroužek<br>♦ vyměnit                                                                                                       | 6 - Přídavný ventilátor<br>♦ u vozidel s klimatizací, případně s vyšší výbavou |
| 3 - Hadice chladicí kapaliny horní<br>♦ zajištěna přídržnou svorkou<br>♦ schéma zapojení hadic chladicí kapaliny ⇒ strana 19-2.4 | 7 - Držák ventilátoru                                                          |

Obr. 10 Schéma chladicí soustavy

I když je fotodokumentace poškození vozidla po nehodě kvalitní a lze dobře z jejího obsahu vycházet, v mnoha případech zachycuje již demontované poškozené díly z vozidla, přičemž nelze vždy jednoznačně potvrdit nebo vyloučit, zda k poškození těchto dílů při nehodě mohlo dojít (obr. 7–11).

Porovnáním všech výše uvedených snímků poškození vozidla, deklarovaných poškozených dílů, ilustračních snímků nepoškozeného vozidla a schéma uspořádání chladicí soustavy vozidla Š Octavia daného typu a vybavení lze jednoduše zjistit, že deklarované díly v době poškození vozidla se ve vozidle nenacházely. Pokud by totiž mělo dojít k jejich uvedenému poškození, muselo by dojít primárně k poškození - ke změně tvaru chladiče klimatizace, přičemž deformační síla by musela působit v úrovni znaku Škoda na přední kapotě

## Opakované uplatnění škody – stejný případ po kolikáté?

V případě, že došlo k opakovanému uplatnění škody v důsledku opakované dopravní nehody, lze posuzovat okolnosti vzniku dopravní nehody pasivním porovnáním poškození vozidel z jednotlivých dopravních nehod, pokud je k dispozici kvalitní fotodokumentace, viz příklad na obr. 12–14).

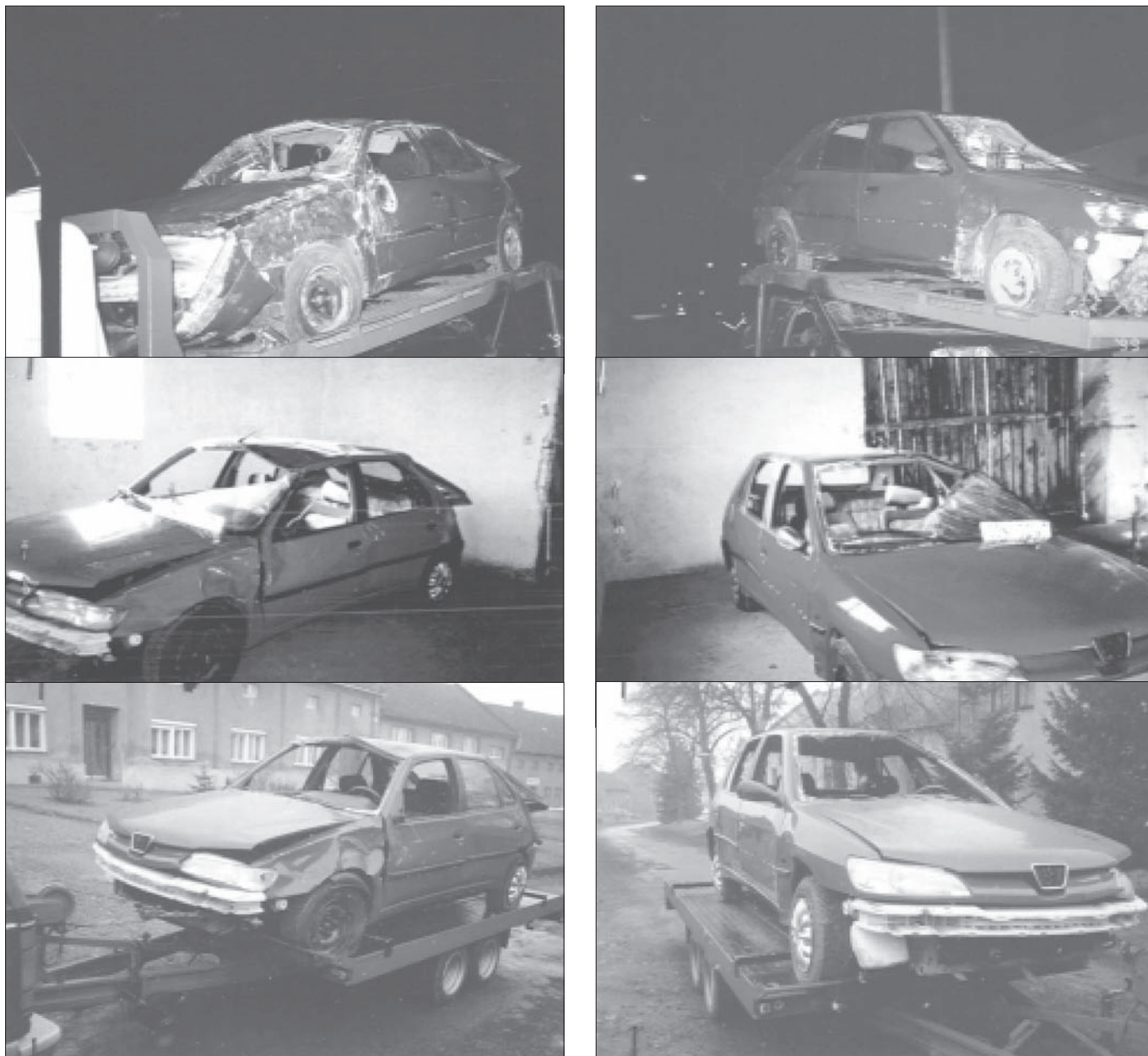
V takovém případě je ale velmi problematické vyjádřit se k první uplatňované škodě, tedy zda k ní došlo při dopravní nehodě, resp. zda před touto nehodou nebylo vozidlo již poškozeno. K této skutečnosti je možné se vyjádřit pouze za podmínky, kdyby byly



*Obr. 12 Poškození vozidla z různého období*



*Obr. 13 Poškození vozidel dle snímků PČR a pojišťoven*



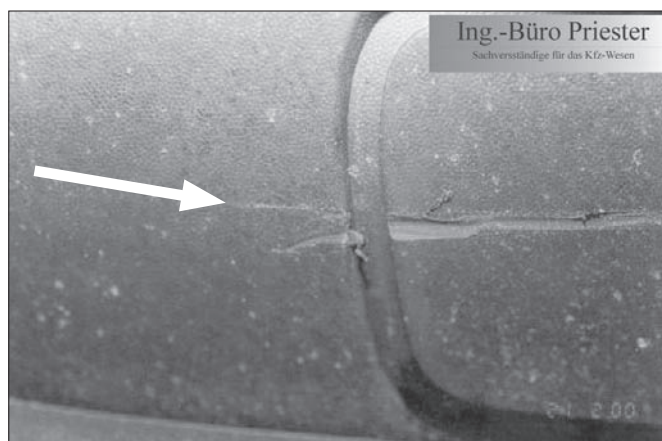
*Obr. 14 Poškození vozidel dle snímků PČR, pojišťoven a celnice*

k dispozici snímky vozidla z období před prvním uplatněním škody. Jedinou možností je, že by vozidlo bylo dovozem do ČR, protože v relevantní době součástí celního řízení byla i fotodokumentace vozidla pořízená při vstupu do ČR celníky.

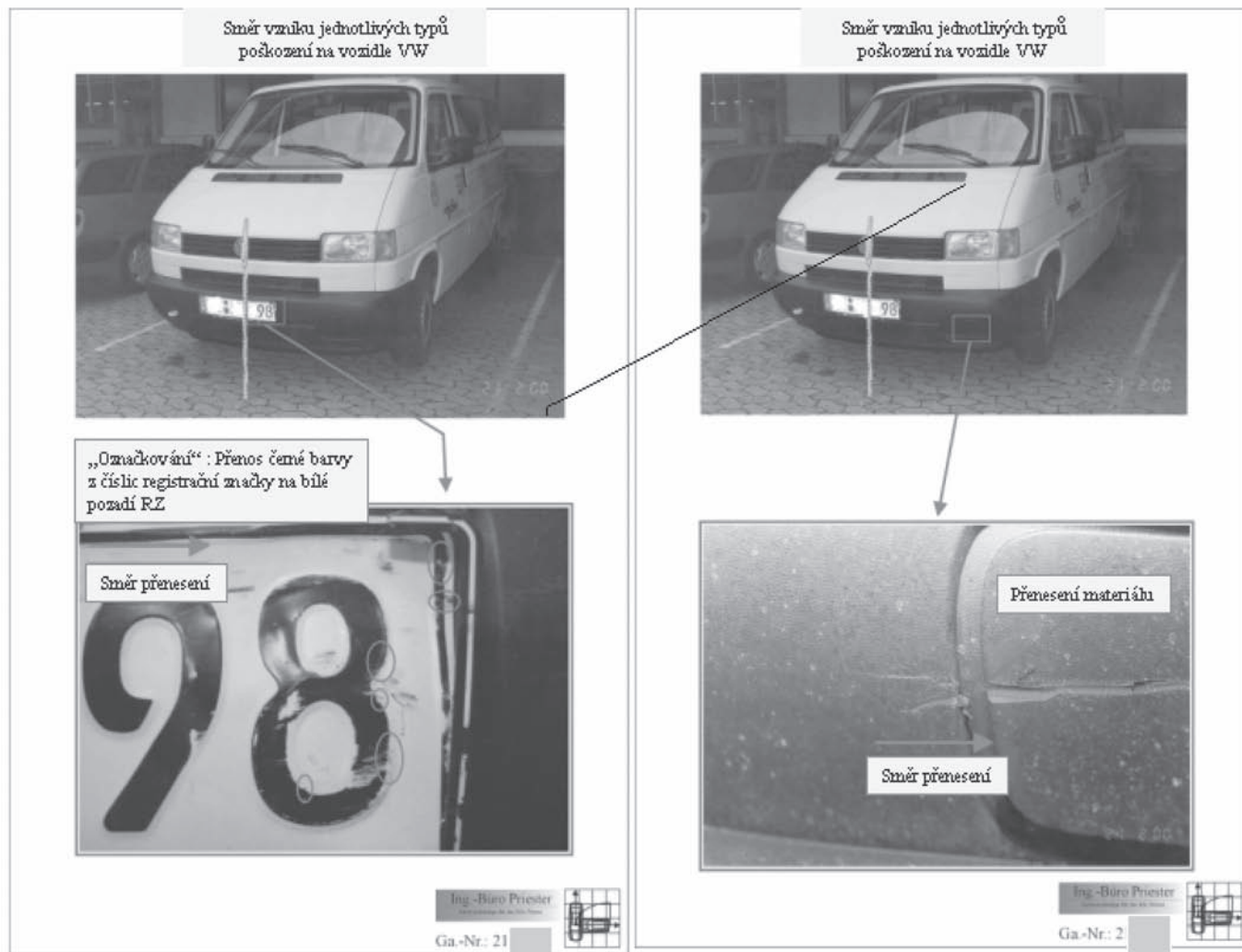
### **Rozpoznání směru smýkání dle detailů přetvoření povrchu**

Pokud znalec má možnost prohlédnout poškozená vozidla (či objekty) a detailně je prohlédne, prozkoumá, popíše (viz obr. 15–17).

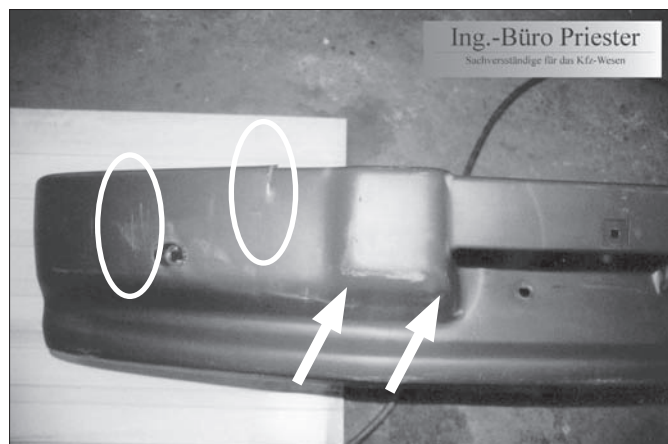
Lze jej zpravidla snadno určit prohlídkou detailů rýcích stop na přechodech hran, lemů a lícování dílů karoserie, což platí jak u plastových, tak i lakovaných dílů. Pro určení směru pokluzu deformačních zón vozidel lze využít i známé pravidlo „šipky“. Bohužel toto „pravidlo neplatí vždy“ a to v případech s výrazně nekonstantní tuhostí kontaktního povrchu (např. dveře vozidla v blízkosti B sloupku).



*Obr. 15 Směr smýkání deformační oblasti vozidla*



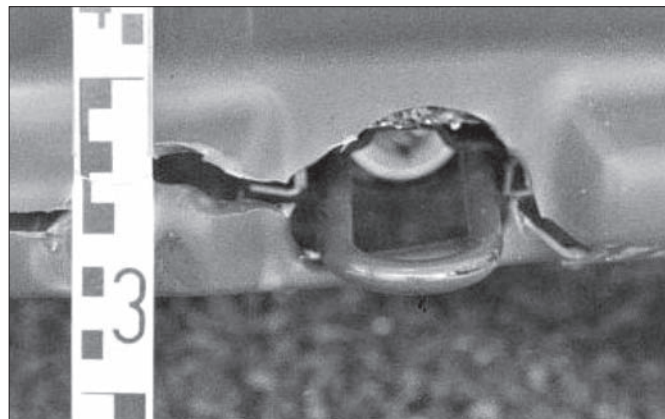
Obr. 16 Směr vzniku jednotlivých poškození na vozidle VW



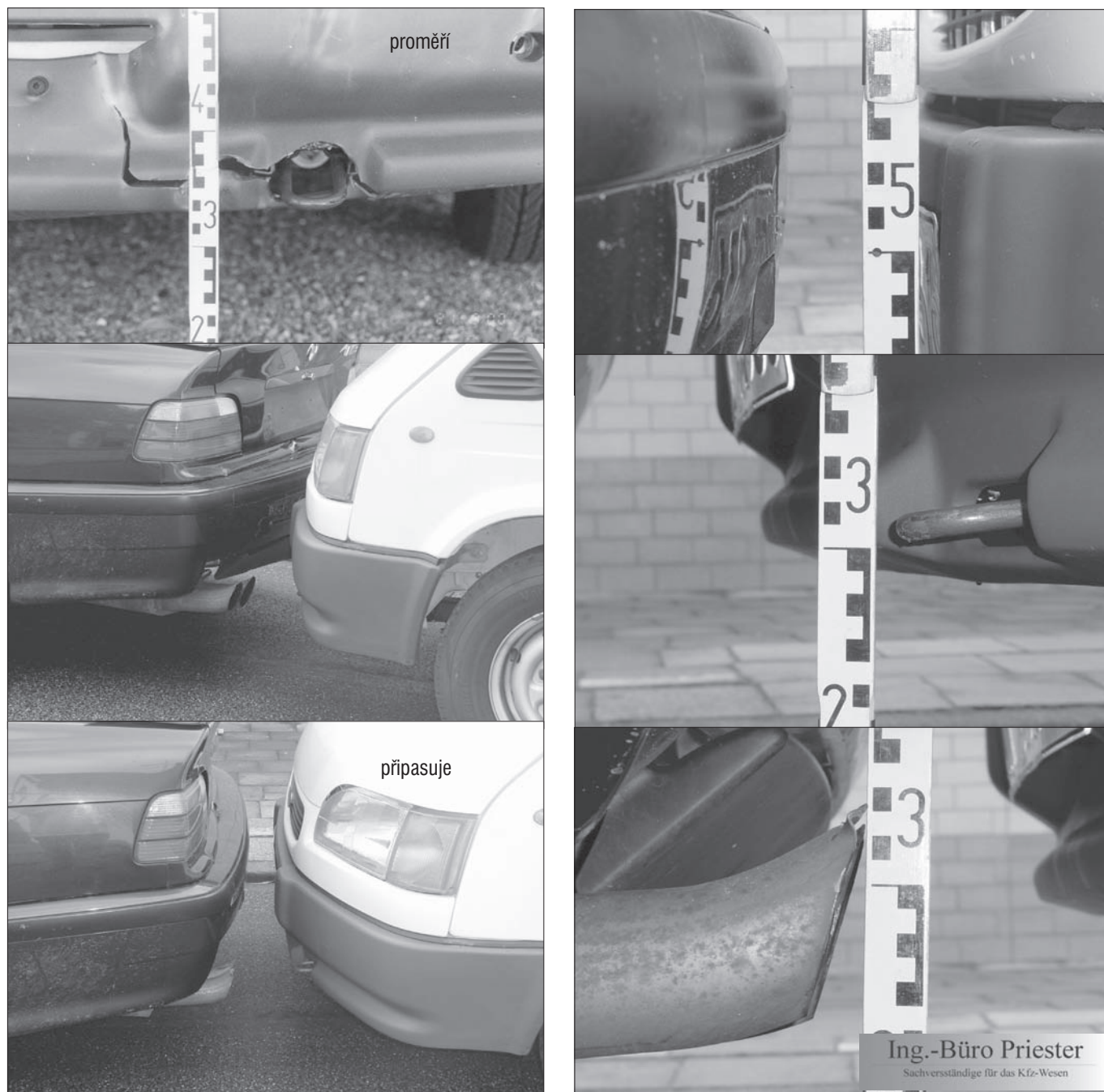
Obr. 17 Demontovaný poškozený díl ke zkoumání

**Prohlédni, vymontuj, proměř, připasuji – nespekuluj u stolu !!!**  
 Pak je tento postup lepší a užitečnější, než dané vstupní údaje a indicie o geometrii poškození vozidel nějak abstraktně ve znaleckém posudku dovozovat, či spekulovat u psacího stolu resp. počítače o různých planých variantách a jejich kombinacích.

Znalecký posudek je více než je „intelektuální cvičení“ (obr. 18).



Obr. 18 Postup a dokumentace vzniku poškození vozidla



Obr. 18 Postup a dokumentace vzniku poškození vozidla (dokončení)

## Tak dlouho se chodí se džbánem...

Znalci K. bylo v listopadu 1991 přistaveno toto vozidlo k posouzení výše škody na vozidle pro likvidaci škody ze zákonného pojištění (stav kilometrů 2 814 km, obr. 19).

Znalci K. bylo v lednu 1992 přistaveno toto vozidlo k posouzení výše škody na vozidle pro likvidaci škody ze zákonného pojištění (stav kilometrů 2 838 km, obr. 20–21).

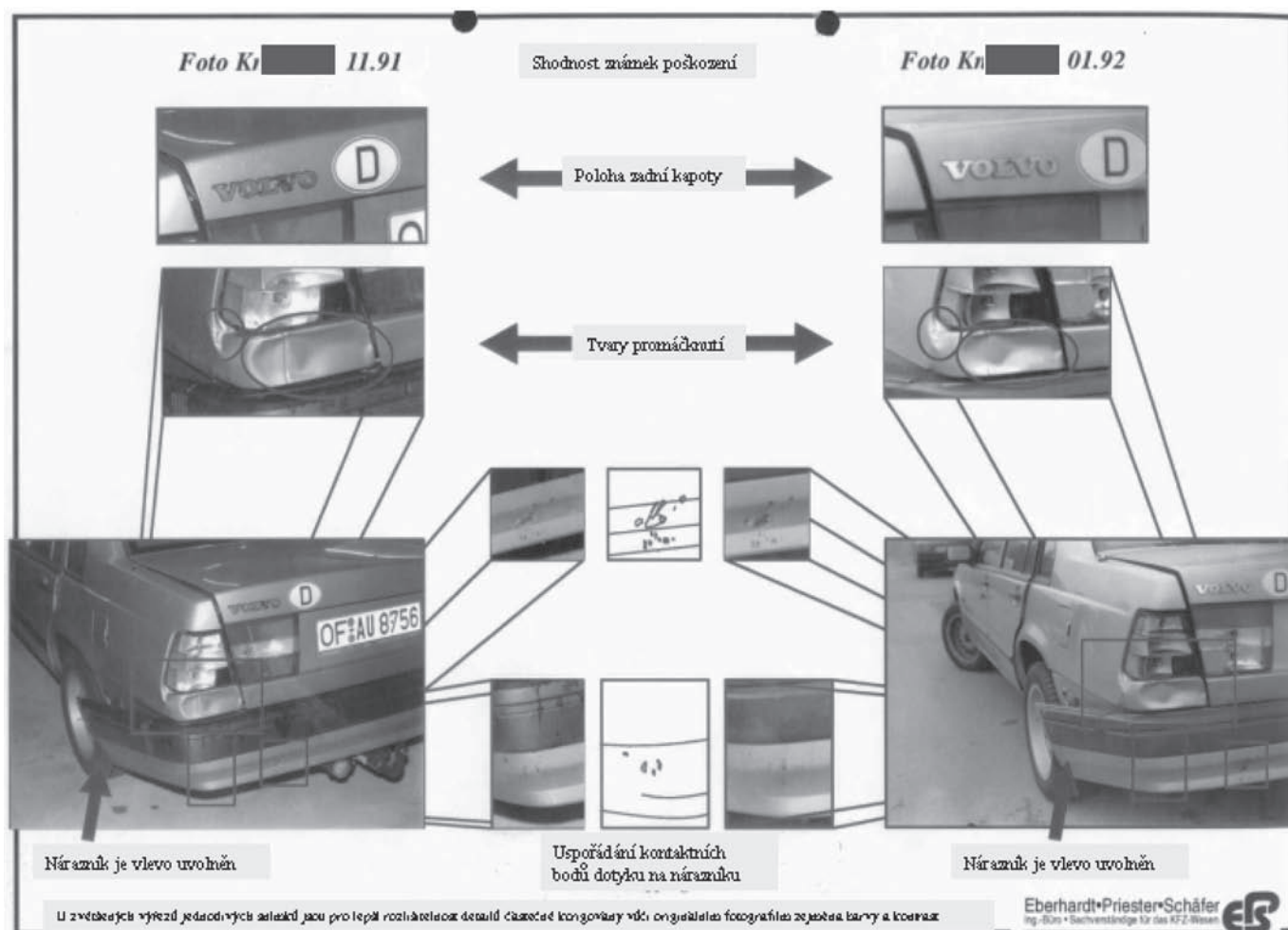
Znalci T. bylo v květnu 1992 přistaveno toto vozidlo k posouzení výše škody na vozidle pro likvidaci škody ze zákonného pojištění (stav kilometrů 3 629 km, obr. 22–23).



Obr. 19 Poškození vozidla listopad 1991



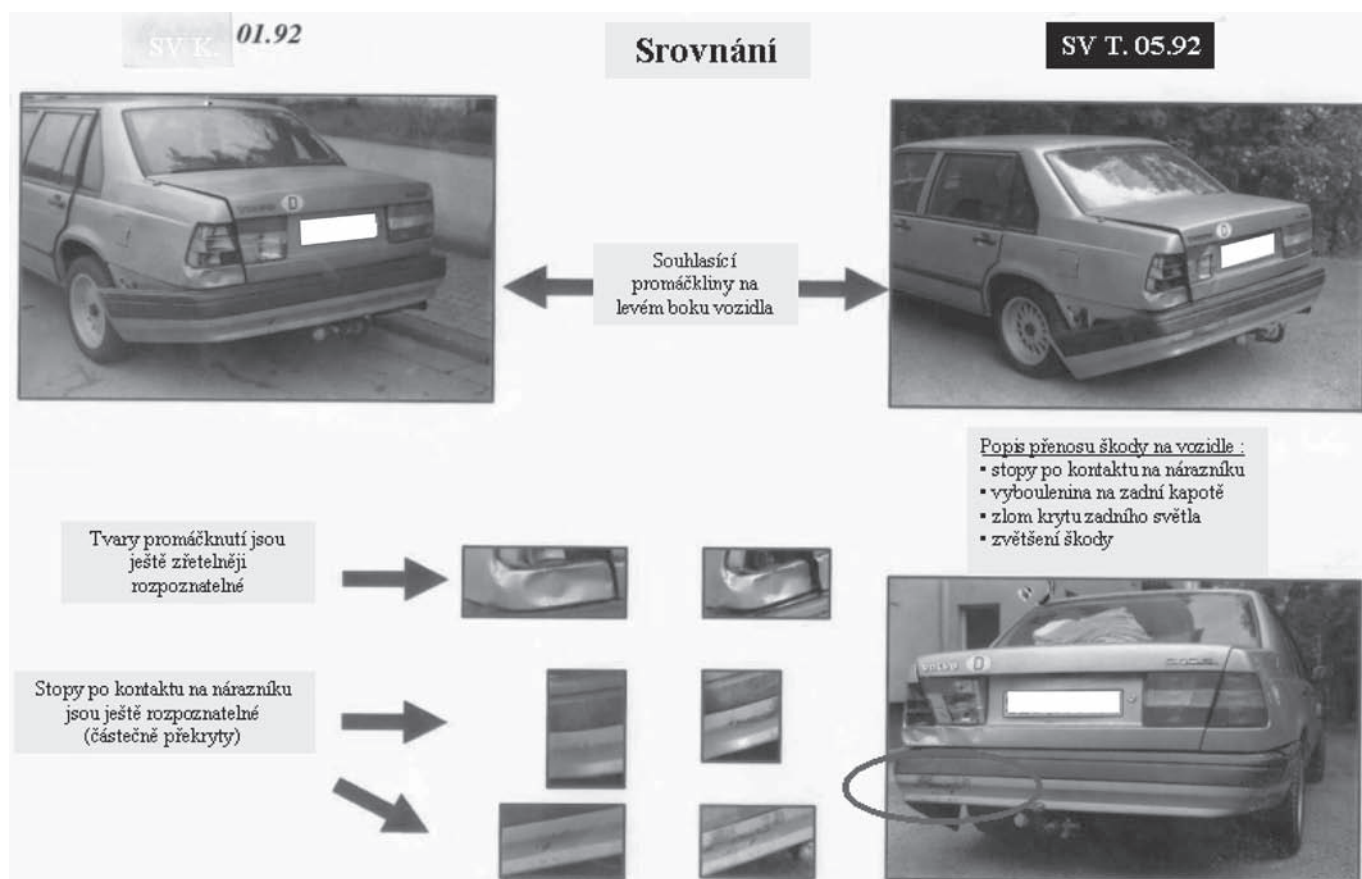
Obr. 20 Poškození vozidla leden 1992



Obr. 21 Shodnost snímků poškození



Obr. 22 Poškození vozidla květen 1992



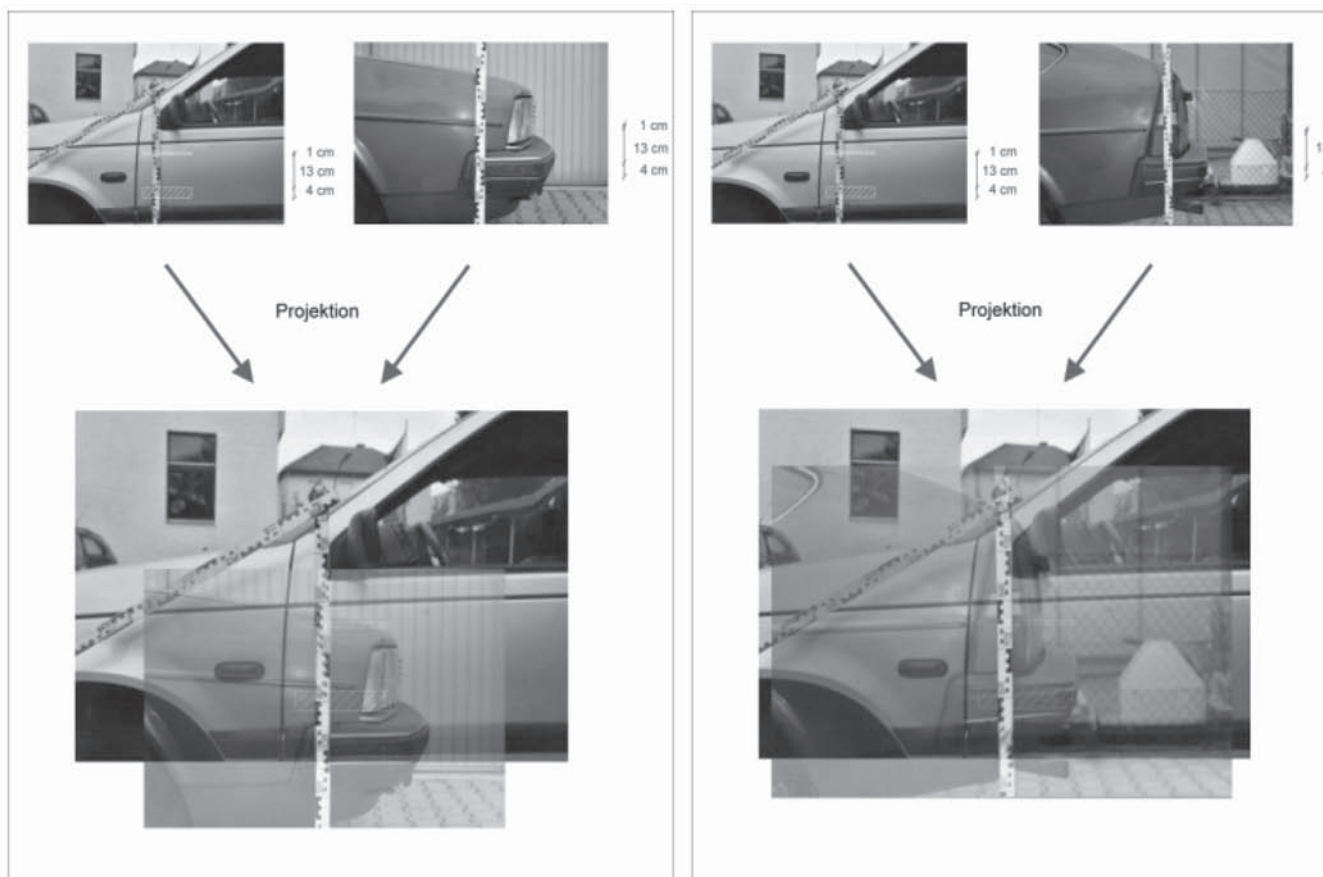
Obr. 23 Porovnání poškození

### Použití systému poloprůhledných fotografií (Photoshop)

Případně zvýraznit na snímku markanty deformací, zkalibrovat měřítko fotografií, jeden snímek zrcadlit, zapnout poloprůhledný systém zobrazení, usadit jeden snímek přes druhý (viz obr. 24–25).

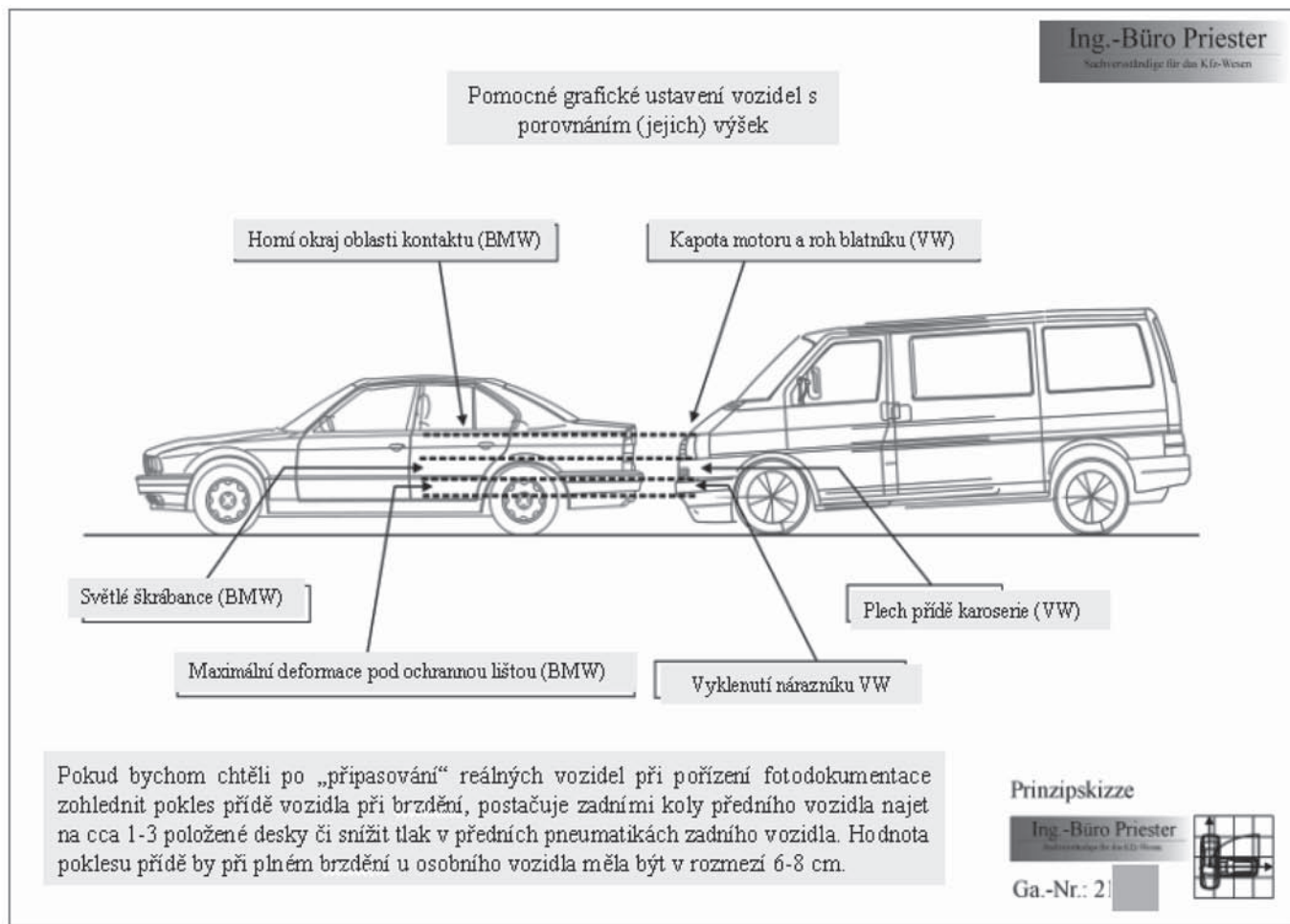


Obr. 24 Zkoumaná vozidla



Obr. 25 Vzájemné překrytí snímků

## Korespondence výšek poškození vozidel při brzdění (obr. 26)



Obr. 26 Schéma grafického ustavení vozidel

## Pozor na logické myšlení – soupeřem je člověk

Došlo k pokusu uplatnit z pojištění závadu motoru, kdy údajně dochází k nadměrnému spalování oleje a ztrátě výkonu. Snímek (obr. 27) má pozorovatele snímku mást v tom smyslu, že z výfuku

se takto masívně kouří již při volnoběžných otáčkách. Člověk ve světlé bundě odstupuje od vozidla a člověk u zadního vozidla klidně čte. To má nabudit dojem běžné ustálené situace a tedy, že se neděje nic mimořádného. Ve skutečnosti však po manipulaci s plynovým



Obr. 27 Manipulace situace člověkem

pedálem, běží motor ve vyšších otáčkách (např. 4500 ot/min), tedy motor není poškozen a „kouří“ zcela normálně (situace 1).

Nyní člověk v bílé bundě (teprve) přistupuje k vozidlu a „lehce přidává plyn“. Člověk u zadního vozidla se opět neotáčí, tedy logický úsudek by snad každého uvažujícího člověka vedl k chybnému závěru, že zvýšení otáček je minimální. Ve skutečnosti motor běží již ve velmi vysokých otáčkách např. 6000 (ot/min), což by každého vedlo k otočení se k vozidlu (situace 2).

Tedy znalec se při odhalování pojišťovacích podvodů potýká („většinou“) s uvažujícími lidmi, se všemi jejich vědomostmi a nevědomostmi. Pachatel, který příliš „překombinuje“ bez hlubších znalostí analýzy dopravních nehod „procedury“ vedoucí ke zmatení Policie a znalce paradoxně může zanechat stopy po tomto svém myšlení a činnostech. Tedy znalec musí být ještě obezřetnější než u analýzy DN.

### Korespondence výšek poškození

Zejména při zkoumání korespondence poškození vozidel (*podezření z pojišťovacího podvodu*) je důležitá přesná znalost geometrie vozidel. Předmětná znázornění poškození vozidel slouží nejen pro toto zkoumání, ale také pro názornou prezentaci výsledků zkoumání

ve znaleckém posudku. Také je třeba uvážit pro korespondenci výšek poškození náklon vozidel v důsledku prováděných jízdních manévřů vozidel, původnost typových dílů na vozidlech (*pružení, rozměr kol*), huštění pneu či zda má případně vozidlo elektronicky řízený podvozek (*světla výška nad vozovkou*).

V daném případě vozidlo Fiat Punto (obr. 28) má kolébkový tvar deformace (*ráz bez skluzu*) vertikálně přesně orientovaný, vozidlo pravděpodobně narazilo do sloupku či dopravní značky. Vozidlo Ford je poškozeno tečným způsobem, tedy jedná se o *ráz se skluzem*. Poškození 1, 2, 3 a 30a–30b tedy nekorespondují – vznikla jinak a jindy. Poškození 30a–30b není čerstvě vzniklou stopou – jsou zde přítomny stopy začínající rzi.

### SLOVA MOUDRÝCH NA ZÁVĚR

Kůň, který dlouho stál, špatně poběží.

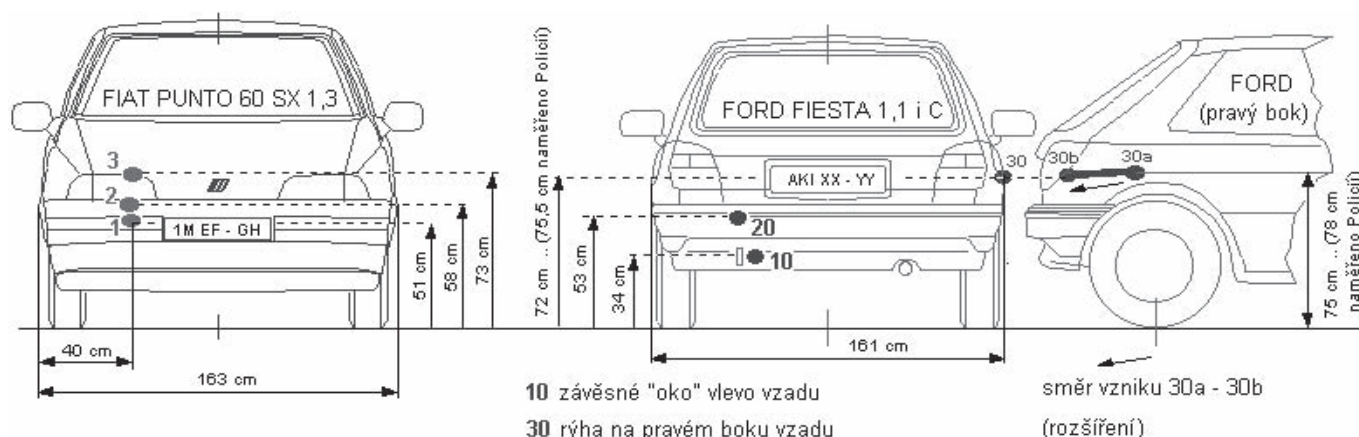
*Ovidius Naso Publius, římský básník*

Chceš-li vidět měsíc, nedívej do louže, ale nahoru.

*arabské přísloví*

Jednou je nikdy, ale dvakrát je zvyk.

*dánské přísloví*



Obr. 28 Korespondence výšek poškození