

VYUŽITÍ ZÁMĚRNÝCH POŠKOZENÍ VOZIDEL PŘI ŘEŠENÍ POJISTNÝCH PODVODŮ

Albert Bradáč², Marek Semela³, Vladimír Panáček⁴

Abstrakt:

Článek je pojat jako pilotní studie zabývající se využitím záměrných poškození vozidel definovanými nástroji, vznikem poškození a jeho charakterem s možnostmi využití pro tvorbu komparační databáze záměrných poškození vozidel při řešení technické přijatelnosti vzniku poškození při deklarované dopravní nehodě.

ÚVOD

V poslední době se při výkonu znalecké činnosti v oboru dopravy stále častěji objevuje otázka technické přijatelnosti vzniku a průběhu deklarované dopravní nehody s ohledem na zdokumentované poškození vozidel. Podle odhadů pojišťoven vykazuje až třetina všech nahlášených pojistných událostí v souvislosti s provozem vozidel znaky pojistného podvodu.

Manipulované dopravní nehody s motorovými vozidly lze podle způsobu provedení a uplatnění plnění pojišťovny rozdělit do několika kategorií, např. smluvená, vyprovokovaná, využitá, fingoaná, fiktivní dopravní nehoda či jiná škodní událost.

Z pohledu osob páchajících pojistné podvody můžeme hovořit např. o následujících motivačních situacích:

1. Poškození vozidla vznikne při dopravní nehodě a z nějakého důvodu není možné pojistné plnění uplatnit (vozidlo není havarijně pojištěno, je zakoupeno, či dovezeno již poškozené, vozidlo v době nehody řídila osoba, která pojistné plnění vylučovala – pod vlivem alkoholu či jiných omamných a psychotropních látek, bez řidičského oprávnění apod.). Předmětné vozidlo je tedy spolu s dalším vozidlem či vozidly postaveno do situace po údajné dopravní nehodě, při které je za viníka označen řidič druhého vozidla, a tedy plnění by mělo být vyplaceno z jeho zákonného pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla. V takových případech je třeba zkoumat především technickou přijatelnost deklarovaného vzniku, průběhu DN, stopy na místě DN – množství, polohu a charakter střepin, charakter a rozsah poškození na vozidle včetně korespondence, vyteklé provozní kapaliny apod.
2. Vozidlo je již poškozeno, avšak disponuje havarijním pojištěním (řada pojišťoven resp. makléřů pojistí vozidlo, aniž by je viděla). Poté je s vozidlem provedena skutečná dopravní nehoda, kterou dojde k překrytí původního poškození poškozením většího rozsahu. V takovém případě je třeba důsledně posoudit množství zanechaných stop a korespondenci dostupné kinetické energie s celkovým poškozením vozidla.
3. V poslední době se rozšiřují záměrná poškození relativně nových vozidel obvykle vyšší třídy. Nejčastěji se jedná o drobná poškození karoserie, plastových dílů apod., jejichž odborná oprava resp. výměna je realizovatelná v ceně řádově desetitisíců korun, nicméně po

² Ing. Albert Bradáč, Ph.D. – Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, Údolní 244/53, 602 00 Brno, +420 541 146 011, ing.bradac@usi.vutbr.cz

³ Ing. Marek Semela, Ph.D. – Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, Údolní 244/53, 602 00 Brno, +420 541 146 012, marek.semela@usi.vutbr.cz

⁴ Ing. Vladimír Panáček – Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, Údolní 244/53, 602 00 Brno, +420 541 146 022, vladimir.panacek@usi.vutbr.cz

neodborné opravě lze vozidlo za zlomek ceny opravy výhodně prodat dále jinému majiteli. Předmětné vozidlo pak bývá postaveno do údajné konečné polohy po deklarované nehodě a je uplatňováno pojistné plnění z havarijního pojištění podle kalkulace opravy s dodržáním technologických postupů oprav výrobce. Protože se jedná o vozidlo relativně nové, není plnění pojišťovnou nijak kráceno, a to i přesto, že podle výrobce je uvažováno s výměnou většiny dílů a tedy cena opravy se pohybuje v řádech statisíců korun. Vozidlo je pak opraveno v „neznačkovém“ servisu. U tohoto typu motivační situace je třeba se vypořádat s tím, zda mohla, či nemohla jednotlivá poškození vozidla vzniknout při deklarované dopravní nehodě.

PRŮBĚH ZKOUŠEK

Následující část článku bude věnována možnostem tvorby a využití komparační databáze právě u třetího z výše uvedených způsobů motivace. Pro tyto účely byla provedena první pilotní série zkoušek, při kterých byla nástroji či pomůckami záměrně vytvořena drobná mechanická poškození vozidel a tato poškození byla zdokumentována.

Zkoušky mechanického poškození karoserií a skel vozidel probíhaly za účasti všech autorů tohoto článku v areálu kovošrotu Gebeshuber s.r.o. v Kroměříži, kde nám byly za účelem provedení zkoušek poskytnuty vraky několika vozidel určené k ekologické likvidaci.

VOZIDLA (ZKOUŠENÉ OBJEKTY)

Zkoušky byly provedeny na vozidlech Škoda 105, Škoda 120, Škoda Favorit, Škoda Felicia, VW Passat, BMW řady 3 a Fiat Tipo. Jednalo se tedy o vozidla více než 10 let stará, avšak pro účely tohoto pilotního zkoumání byla postačující. Pro další účely bude dále podstatné porovnávání charakteru poškození, jehož závislost je na použitém materiálu a stavu karoserie minimální. Jediným zásadním požadavkem tedy bylo, aby se na zkoušeném vozidle nacházelo nepoškozené místo karoserie využitelné pro vlastní zkoušku.

NÁSTROJE A POMŮCKY

Pro účely zkoušek byly jako předměty pro tvorbu poškození karoserií, skel a ostatních částí vozidel zvoleny typické nástroje a pomůcky, které lze nalézt v běžné dílně. Jednalo se zejména o ocelovou trubku 2", dřevěný hranol, sekyru, krumpáč, sekáč plochý, sekáč ostrý, gumovou palici, kladivo malé, kladivo střední, sekáč "V", francouzský klíč, dřevěnou palici, plochý pilník na kov, škrabák, svářečské kladívko, dřevorubecký klín, kulatý pilník na kov, probiják, páčidlo s hrotem, páčidlo, zednické kladivo a montážní klíč s ozn. 50. U vybraných zdokumentovaných poškození bude nástroj zobrazen na fotografiích v elektronické verzi sborníku.

DOKUMENTACE ZKOUŠEK

Pro účely dokumentace zkoušek byla použita HD videokamera pro záznam vzniku poškození, digitální fotoaparát k detailní fotodokumentaci vzniklého poškození včetně nástroje, který jej způsobil a u vybraných poškození byla využita USB mikroskopická kamera s 10násobným zvětšením a měřič tloušťky laku.

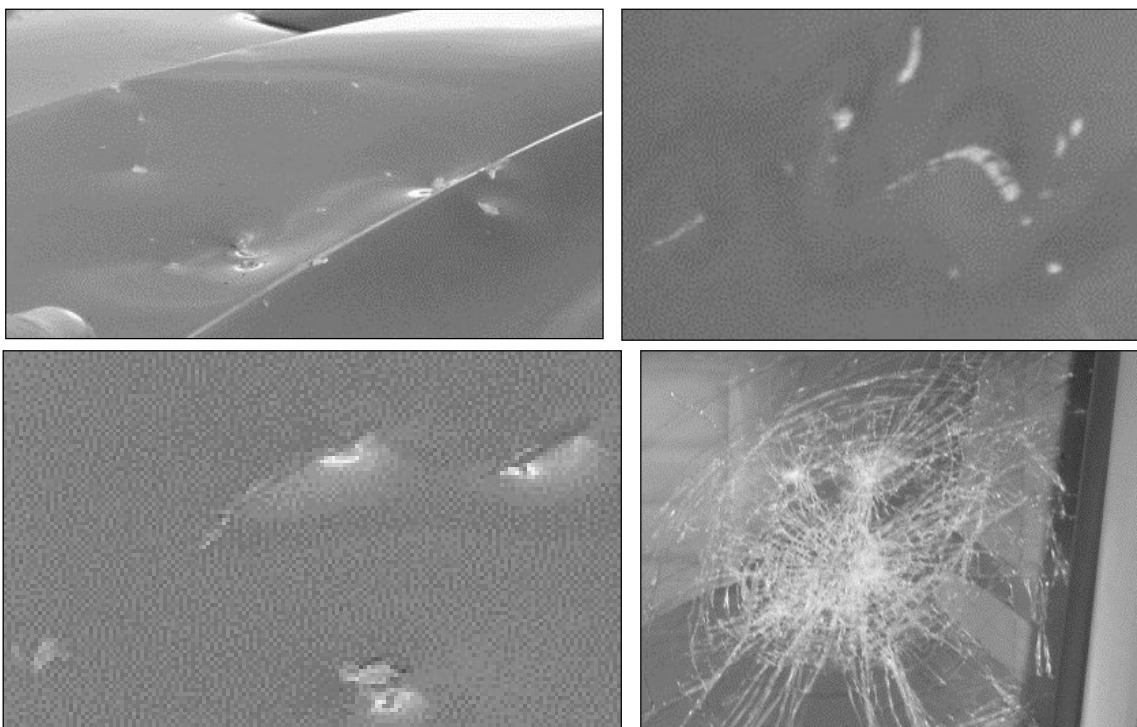
Z důvodu efektivního využití pořízených materiálů a možností jejich zvětšení jsou videozáznamy a fotodokumentace součástí elektronické verze sborníku konference v samostatných složkách s vypovídajícími názvy souborů podle jednotlivých měření pro snadnější komparaci a orientaci.

SHRNUTÍ

Celkem bylo provedeno 89 zkoušek na 9 vozidlech s 23 různými nástroji (zahrnuje i 3 poškození vzniklá kopem do karoserie vozidla). Poškozeny byly obvykle střecha vozidla, blatníky, dveře, ale i plastové díly (nárazník, střešní podélný nosník či svítlna). Při provedených měřeních nebyl zjištěn výrazný vliv tloušťky laku na vzniklé poškození.

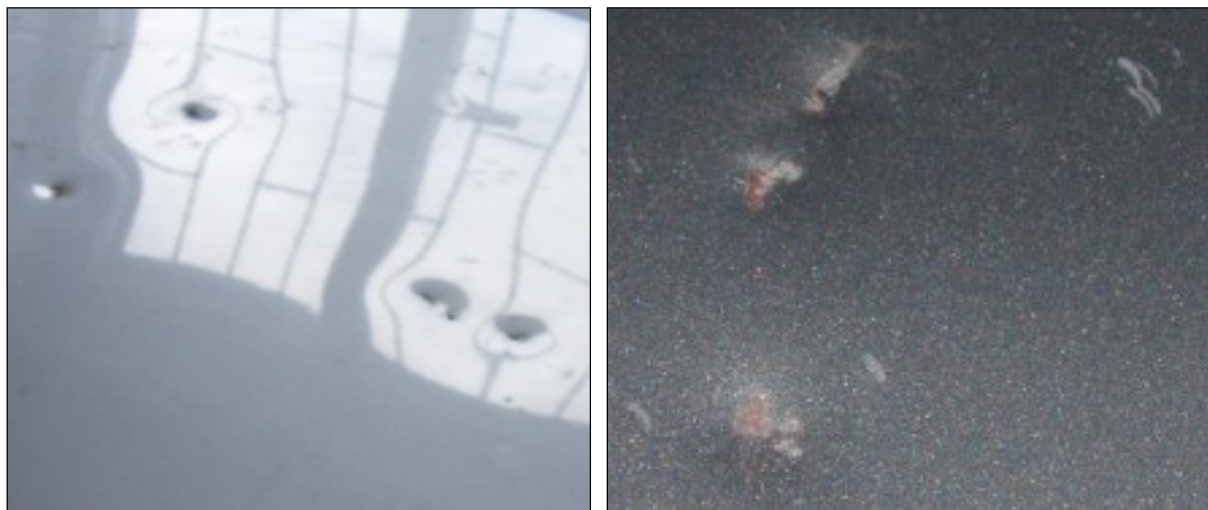
VYUŽITÍ PŘI ZNALECKÉ ČINNOSTI – KOMPARACE ZÁMĚRNÝCH A DEKLAROVANÝCH POŠKOZENÍ

Účelem provedených zkoušek bylo zjistit možnosti využití sestavené porovnávací databáze poškození vozidel při znaleckém zkoumání možnosti vzniku poškození při deklarované dopravní nehodě. Příkladem využití výsledků zdokumentovaných zkoušek bylo poškození vozidla VW Touareg (zejména poškození viz *obr. 1*), které mělo vzniknout při vyjetí vozidla vlevo mimo vozovku do příkopu. Na vozidle VW Touareg byly poškozeny prakticky všechny části karoserie vozidla včetně téměř všech skel a plastových dílů. Z výčtu poškození většina neodpovídala zejména svým charakterem poškození, které by mohlo vzniknout při deklarováném prostém vyjetí mimo vozovku do příkopu.



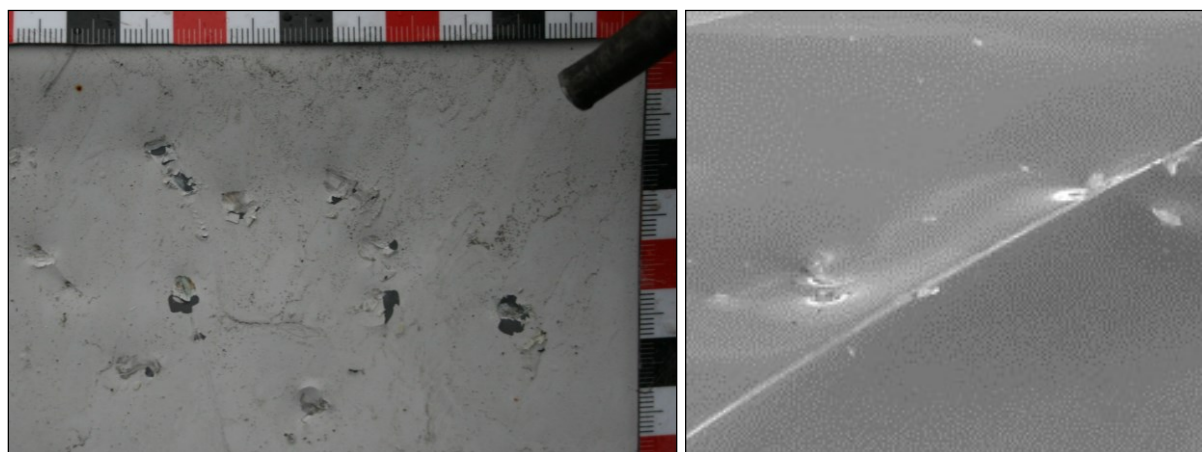
Obr. 1: Poškození vozidla VW Touareg při deklarované nehodě (střecha, LP dveře, víko motorového prostoru, čelní sklo – 3 ložiska poškození)

Dalším příkladem může být poškození vozidla VW Passat (viz *obr. 2*), údajně poškozeného po pádu střešní krytiny z projíždějícího nákladního vozidla. V tomto případě však nelze jednoznačně vyloučit poškození vozidla údery kusů krytiny do víka motorového prostoru, nicméně z provedené analýzy s využitím šikmého vrhu nemohlo dojít k deklarovánému pádu krytiny z nákladního vozidla při popsáném způsobu jízdy vozidel.

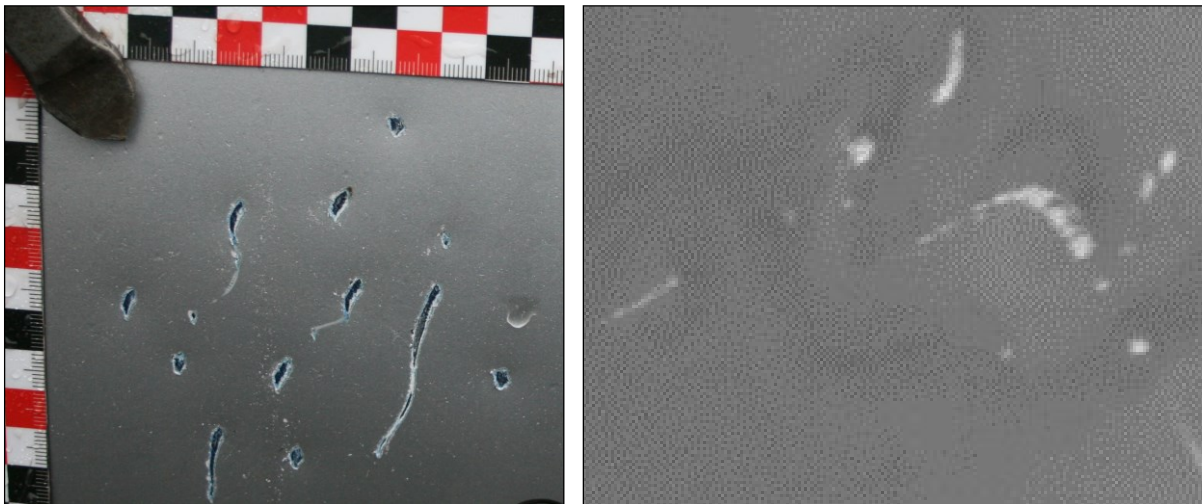


Obr. 2: Poškození vozidla VW Passat při deklarované nehodě pádem střešní krytiny (víko motorového prostoru)

Na základě provedených zkoušek byla provedena komparace uvedených deklarovaných poškození se záměrnými poškozeními, která vznikla při zkouškách v rámci tohoto příspěvku.



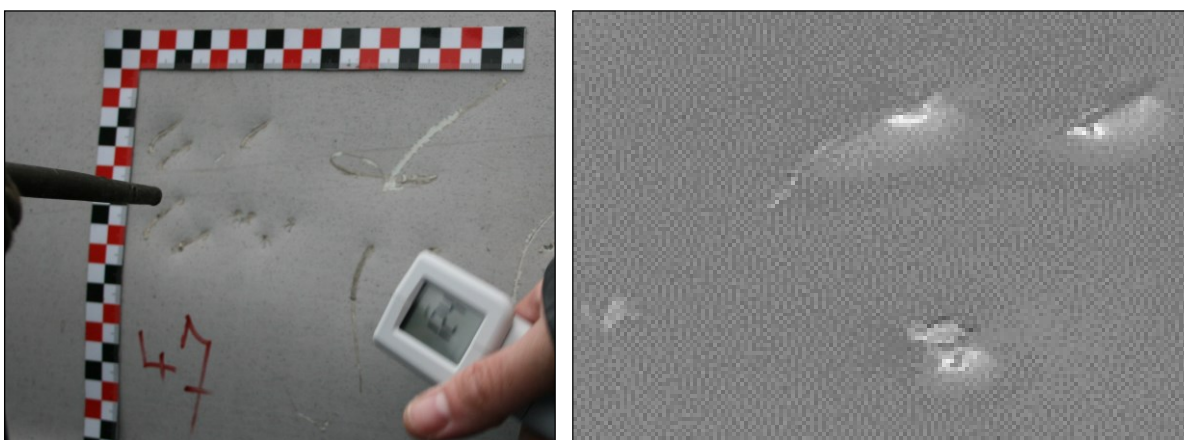
Obr. 3: Příklad porovnání záměrně vytvořeného poškození při zkouškách – probiják (vlevo) s deklarovaným poškozením po dopravní nehodě (vpravo)



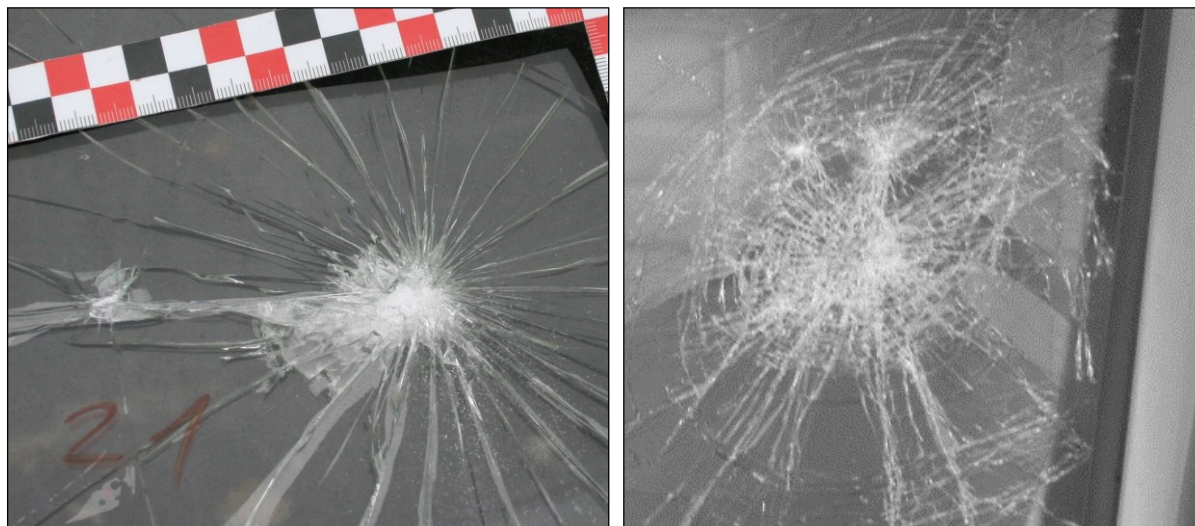
Obr. 4: Příklad porovnání záměrně vytvořeného poškození při zkouškách – sekáč (vlevo) s deklarovaným poškozením po dopravní nehodě (vpravo)



Obr. 5: Příklad porovnání záměrně vytvořeného poškození při zkouškách – sekáč (vlevo) s deklarovaným poškozením po dopravní nehodě (vpravo)



Obr. 6: Příklad porovnání záměrně vytvořeného poškození při zkouškách – probiják (vlevo) s deklarovaným poškozením po dopravní nehodě (vpravo)



Obr. 7: Příklad porovnání záměrně vytvořeného poškození při zkouškách – sekáč (vlevo) s deklarovaným poškozením po dopravní nehodě (vpravo)

VYHODNOCENÍ

Porovnáním deklarovaných poškození vozidel při dopravní nehodě s výsledky provedených zkoušek záměrných poškození vozidel (viz *obr. 3 až 7*) je možné zjistit, že deklarovaná poškození mohla být vytvořena definovanými nástroji jako například sekáčem, probijákem či jinými nástroji a pomůckami, které jsou uvedeny ve složce souborů „fotodokumentace“, „videozáznamy“ a „mikroskop“ jako příloha tohoto článku ve sborníku konference.

ZÁVĚR

Na základě provedených zkoušek záměrných poškození vozidel a jejich porovnáním s poškozeními vozidla z deklarované dopravní nehody lze konstatovat, že kvalitní porovnávací databáze typických poškození vozidel, a to nejen záměrných (úmyslných), ale i skutečně vzniklých při dopravních nehodách, může být využita při znalecké činnosti a velmi dobře tak přispět k řešení pojistných podvodů, resp. ke stanovení technické přijatelnosti vzniku i průběhu nehodového děje s ohledem na přijatelnost poškození při dopravní nehodě. Snahou autorů tohoto článku bude databázi zkvalitňovat, rozšiřovat, vyvíjet a zajistit její dostupnost odborné veřejnosti. Ze strategických a taktických důvodů není žádoucí a vhodné podobné databáze zpřístupňovat široké veřejnosti, jelikož se pak může stát jejich využití pachateli pojistných podvodů kontraproduktivní.