

POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

Fakulta bezpečnostně právní

Katedra kriminalistiky

**Aktuální problémy kriminalistické metodiky
vyšetřování krádeží motorových vozidel**

Diplomová práce

**Current problems of criminalistic methodology
of motor vehicle theft investigation**

Master thesis

VEDOUCÍ PRÁCE
Mgr. Štěpán KREMLIČKA

AUTOR PRÁCE
Bc. Jan ČÍŽEK

PRAHA
2022

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

V Praze, dne 1. 1. 2022

Bc. Jan ČÍŽEK

Poděkování

Na tomto místě bych chtěl upřímně poděkovat panu Mgr. Štěpánu KREMLIČKOVÍ za vedení mé diplomové práce, a především za mimořádnou ochotu a vstřícnost při poskytování cenných rad a připomínek, a také času, který mi při konzultacích věnoval.

Anotace

Diplomová práce se věnuje charakteristice vybraných aktuálních problémů, se kterými se lze setkat při aplikaci kriminalistických metodických postupů vyšetřování v běžné praxi, a to konkrétně při vyšetřování krádeží motorových vozidel. Zabývá se popisem specifik problémů, které se mohou při odhalování a vyšetřování této různorodé majetkové trestné činnosti vyskytnout, včetně návrhu řešení k jejich minimalizaci. To vše z hlediska od samotného vyhledání či zjištění, přes problematiku odhalování a prověřování, až po samotné vyšetřování a objasnění skutku. Hlavní cíl je tak kladen na charakteristiku aktuálních problémů v dané oblasti a policejní činnosti. Dílčími cíli jsou návrhy jejich řešení, spolu s interpretací a komparací reálných policejních případů.

Klíčová slova

Krádeže automobilů, metodika, problémy odhalování a vyšetřování, specifika autokriminality, spolupráce, zjišťování a poskytování informací.

Annotation

The master thesis deals with the characteristics of selected current problems that can be encountered in the application of forensic methodological procedures of investigation in common practice, specifically in the investigation of motor vehicle theft. It deals with the description of the specifics of the problems that may occur in the detection and investigation of this diverse property crime, including the proposal of solutions to minimize them. All this from the point of view of the search or finding itself, through the issue of detection and verification, to the investigation and clarification of the act itself. The main goal is placed on characteristics of the current problems in the area and police activities. The partial goals are proposals for their solution, together with the interpretation and comparison of real police cases.

Keywords

Car theft, methodology, problems of detection and investigation, specifics of car crime, cooperation, finding and providing information.

Obsah

I. Teoretická část.....	12
1. Metodika vyšetřování.....	13
1.1 Obecně teoretická východiska metodiky vyšetřování	14
1.1.1 Informačně teoretické základy.....	14
1.1.2 Metodologické základy	15
1.1.3 Pojem, předmět a funkce metodiky vyšetřování	15
1.1.4 Systém metodiky vyšetřování a struktura metodik vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů.....	17
1.1.5 Zásady metodiky vyšetřování jednotlivých typů trestných činů	18
2. Metodika vyšetřování krádeží motorových vozidel.....	18
2.1 Kriminalistická charakteristika problematiky	18
2.1.1 Vybrané související trestné činy – právní pojetí, trestněprávní úprava	19
2.2 Kriminální situace a způsoby spáchání	34
2.3 Osobnost pachatele a motiv trestného činu	47
2.4 Oběť a její typická charakteristika	50
3. Stopy typické pro autokriminalitu – krádeže vozidel	52
3.1 Typické stopy na místě odcizení vozidla	52
3.2 Typické stopy na odcizeném vozidle.....	54
3.3 Typické stopy na místech souvisejících s krádeží vozidla.....	57
4. Problematika vyšetřování.....	58
4.1 Typické vyšetřovací situace	58
4.2 Zvláštnosti předmětu a podnětů k vyšetřování	59
4.2.1 Oznámení poškozené osoby.....	61

4.2.2 Oznámení svědkem události	63
4.2.3 Vlastní zjištění na základě operativní a jiné policejní činnosti	64
4.3 Zvláštnosti operativně pátracích a vyšetřovacích úkonů	64
4.4 Zvláštnosti vyšetřovacích verzí a plánování vyšetřovacího postupu	65
4.5 Zvláštnosti následné etapy vyšetřování	66
4.5.1 Výslech obviněného	67
4.5.2 Výslech svědka	68
4.5.3 Domovní prohlídky a prohlídky jiných prostor.....	69
4.5.4 Kriminalistické expertízy.....	70
4.5.5 Rekognice	71
4.6 Zvláštnosti zapojení veřejnosti do vyšetřování	72
4.6.1 Kriminalistická prevence.....	73
II. Praktická část.....	75
5. Statistika autokriminality – vybrané oblasti.....	76
5.1 Stav krádeží motorových vozidel v letech 2011-2020	77
5.1.1 Krádeže vozidel podle krajů	79
5.1.2 Nejčastěji vyhledávaná vozidla v pátrání (2018-2020)	80
5.2 Vývoj ostatních druhů autokriminality.....	81
6. Problémy soudobé policejní praxe v rámci autokriminality	88
6.1 Vybrané specifické případy související kazuistiky	89
6.1.1 Praktický příklad – legalizace vozidla Range Rover sport.....	90
6.1.2 Praktický případ – krádeže GPS systémů z agrotechniky.....	96
6.1.3 Praktický případ – fingovaná krádež motocyklu KTM.....	98
6.1.4 Praktický příklad – krádež vodního skútru Yamaha	100

6.2 Vzájemná komparace vybraných případů autokriminality	103
7. Návrhy řešení vybraných problémových aspektů.....	105
Závěr.....	110
Seznam použité literatury.....	115
Internetové zdroje	116
Seznam obrázků	116

Úvod

Aktuální problémy kriminalistické metodiky vyšetřování krádeží motorových vozidel jako téma, je samo o sobě velmi obsáhlé, a to pro svůj široký záběr z hlediska oblastí problematik, které by bylo možné v tom ohledu pojmout. Tato práce se vzhledem k obšírnosti tématu zabývá výhradně vybranými problémy v rámci majetkové trestné činnosti, a to konkrétně problematikou krádeží motorových vozidel, zejména pak v užším slova smyslu těch dvoustopých. Ačkoliv jedna z kapitol, zabírající se statistickými údaji v rámci autokriminality, pojímá ve svém obsahu i údaje o statistice krádeží motorových vozidel jednostopých. V rámci prověřování a případném následném vyšetřování těchto skutků se nezdá, kdy narazí na nějaké ty těžkosti, problémy či vážnou spolupráci určitých subjektů. Tyto nežádoucí jevy se vyskytují zejména tam, kde je zapotřebí shromažďovat důležité informace ke zjištění skutečností, jež mohou mít nemalý potenciál směřující k objasnění případu či ztotožnění pachatele, případně jiný vypovídající charakter. Tam, kde obecná metodika vyšetřování konkrétních druhů trestné činnosti popisuje jednotlivé metodické, taktické a technické postupy vyšetřování, jejich prostředky a operace, naráží se v praxi dnešní moderní doby na některá úskalí. Takovými mohou být kupříkladu administrativní zatížení při odhalování trestné činnosti a vážnou spolupráce při zjišťování informací, ale i problémy spojené s udržením pomyslného tempa policie s rozmachem inteligentních technologií a prostředků, které jsou dostupné i širší veřejnosti a zneužitelné tak i za účelem páchaní trestné činnosti. V souvislosti s objasňováním a odhalováním trestné činnosti na úseku autokriminality jsou spojené problémy zejména v oblasti komunikace a získávání údajů a informací hlavně technického a identifikačního charakteru od výrobců automobilů. V případě Škody auto, potažmo koncernu Volkswagen, je spolupráce v tomto ohledu vcelku na dobré úrovni, kdežto u ostatních výrobců je zejména identifikace autodílů a částí vozidel velice ztížená. To se týká zejména výrobců vozidel francouzských, italských, anglických, amerických, asijských a malosériových. Problematickou se v tomto ohledu jeví hlavně

spolupráce s automobilkami při potřebě ztotožnit a identifikovat konkrétní díl karoserie, rámu, nebo jen samotné součástky či jiného specifického komponentu vozidla. Tento problém se projevuje výhradně v případech, kdy jsou vozidla předmětem krádeže, za účelem je tzv. postavit na vozidle typově a druhově stejném. Zde jsou použity díly a součásti odcizeného vozidla na vozidle legálním, tedy většinou pocházejícím z dopravní nehody. Případně se legalizuje samotné odcizené vozidlo, kterému jsou odstraněny identifikátory a nahrazeny jinými, typově a druhově stejnými, pocházejícími z havarovaného vozidla. Přičemž toto je nejčastější způsob a účel toho, jak končí odcizená vozidla. Aby bylo možné způsob této trestné činnosti účinně odhalovat a objasňovat, je zapotřebí rychlá a dobrá spolupráce s výrobcí, kdy je potřeba ztotožňovat jednotlivé díly, zda nepocházejí z jiných vozidel souvisejících s trestnou činností. Ale ačkoliv tato spolupráce není stran výrobce vždy optimální, a ne všichni výrobci označují ve výrobě své užití díly osobními identifikátory s možností ztotožnění dílu s konkrétním vozidlem, je poté práce policie při objasňování takových případů velice ztížena. Pokud by však existovala vůle výrobců automobilů a policie k tomu, aby nejen z hlediska zabezpečení možné identifikace svých dílů, ale i také z hlediska pružné a efektivní vzájemné spolupráce, byl vytvořen jakýsi automatizovaný systém identifikace, který by umožnil usnadnit práci policistů při ztotožňování autodílů a jejich součástí s konkrétními vozidly, byl by to velký přínos pro objasněnost a potírání autokriminality, jako takové. Z osobní zkušenosti operativního pracovníka na oddělení obecné kriminality, se zařazením v linii autokriminality, vím, že nejpropracovanější systém umožňující ztotožnění automobilového dílu s konkrétním vozidlem má koncern Volkswagen, potažmo Škoda auto. Ta na většině svých dílů a komponent užívá zvláštních kódů, které na ně umísťuje v různých místech a v různé podobě nalepeného štítku s číselným, čárovým či jiným kódem, nebo jsou plasticky přímo vyznačeny. Umístění a podoba těchto značení není veřejnou informací, ale policisté, kteří se zabývají právě autokriminalitou a spolupracují například se Škodou auto, tak jim tyto kódy nemalou měrou pomáhají právě při ztotožňování a identifikaci jednotlivých dílů. Z těchto kódů, podle typu

komponentu, lze vyčíst celkem dost informací, a to kupříkladu čas i datum výroby, série výroby, druh dílu, druh a typ vozidla, na kterém byl díl použit, a zejména u řídicích jednotek lze určit i v jakém konkrétním vozidle byly z výroby použity, a spoustu dalších důležitých informací. Zmíněná Škoda auto má i své vlastní bezpečnostní oddělení pro ochranu značky, kde jeho pracovníci velice úzce spolupracují s policisty, zabývající se autokriminalitou, spolupracují. Je to sice spolupráce, která si mnohdy žádá více času, ale oproti jiným automobilkám je to nesrovnatelné. Některé automobilky s policií takovou spoluprací navázanou nemají, nepoužívají skryté identifikační kódy, nebo spolupráce mnohdy vážně i v komunikaci při vyžadování některých informací. Ačkoliv mají automobilky v České republice své zastoupení a distribuci, mnohdy je policejní orgán odkázán kamsi do zahraničí, odkud však následně přijdou jen strohé informace, či sdělení, že takovými informacemi nedisponují, nebo neodpoví vůbec. S tím souvisí i problematika získávání potřebných informací v rámci mezinárodní policejní spolupráce, a získávání informací na základě mezinárodních vyšetřovacích příkazů, a to hlavně ze zemí mimo Evropskou unii, a také ze zemí východní Evropy. Toto problematické a nezřídka zdoluhavé získávání informací s nejasným výsledkem nahrává hlavně pachateli, a oddaluje či dokonce znemožňuje řádné objasnění věci. Problémem může být i určitá nerovnováha tkvící v rozvoji a vývoji postupů pachatele při páchání trestné činnosti, jím užitých technik a způsobu provedení při krádeži samotné, oproti praktickým a materiálním možnostem policie na tento vývoj adekvátně a včas reagovat. Dalším příkladem v neposlední řadě, by bylo možné uvést to, že se v rámci autokriminality stále více projevuje trend určitých specifických krádeží vozidel. Mezi tyto lze zařadit trend současné doby carsharing, tedy krátkodobé sdílení osobních vozidel, která se taktéž stala předmětem krádeží a jiných podvodných praktik. Reakce policie je mnohdy ztížena, jelikož mimo jiné zde hraje hlavní roli časová prodleva od spáchání po zjištění a následné oznámení. Toto je tedy jen výčet některých příkladů, kdy metodika vyšetřování se může potýkat s problémy své absolutní aplikovatelnosti v praxi. Rozmanitost a vývoj této problematiky je tak obsáhlý, že související metodiky a metody jen stěží drží pomyslné tempo.

V rámci této práce bylo stanoveno více cílů. Pro tuto práci jsem si předsevzal za hlavní cíl nejen popsat obecné principy metodiky vyšetřování dané problematiky, ale i poukázat na konkrétní aktuální problémy v aplikaci metodiky vyšetřování, a také na problémy a jistá specifika praktické policejní činnosti v rámci prověřování a následného vyšetřování majetkové trestné činnosti na úseku autokriminality, konkrétně tedy v oblasti krádeží motorových vozidel. Dalšími cíli práce, za využití interpretace a vzájemné komparace praktických reálných případů z policejní praxe, týkající se krádeží vozidel, je navrhnout možná opatření a řešení jednotlivých problémů, jež vyvstávají v policejní praxi v rámci odhalování a objasňování této specifické trestné činnosti.

I. Teoretická část

1. Metodika vyšetřování

Pro správné chápání pojmu metodika je zapotřebí jej neztotožňovat s pojmy metoda a metodologie, ačkoliv spolu úzce souvisí, není to významově totéž. Metodika je určitý pracovní postup, je to jakási nauka o metodě v obecném slova smyslu. Lze jí považovat za komplexní systém metod, které je možné aplikovat v různých oblastech k pracovnímu postupu či řešení dílčích problémů. V rámci aplikace metodiky jsou uplatňovány specifické postupy, tedy konkrétní metody. Kdežto metodologie, jak již napovídá řecký původ a význam tohoto slova (z řeckého met-hodos, doslovně „za cestou“, stopovat, sledovat), je vědním oborem, který se zabývá právě metodami, jejich tvorbou a následnou aplikací. Je tedy určitý rozdíl mezi metodou jako nástrojem vědeckého poznání a metodologií jako úvahou o vhodnosti použití takových nástrojů.

V policejní praxi a z hlediska kriminalistického, je metodika vyšetřování zvláštní částí kriminalistické vědy. Jako taková se zabývá výhradně odhalováním a zkoumáním stop, a zákonitostmi jejich vzniku. Současně se zaobírá též specifickými zvláštnostmi jednotlivých postupů souvisejících s vyhledáváním, zajišťováním a následným možným využitím stop. A totéž v případě jiných soudních důkazů nebo ostatních kriminalisticky relevantních skutečností. Při tom všem je kladen důraz na konkrétní typ trestných činů a pro ně typické vyšetřovací situace.¹

Policistům by měly být metodiky a jimi udávané postupy ku pomoci při různých úkonech a řešeních rozličných událostí od samotné prevence, přes odhalování až po vyšetřování a objasnění jednotlivých skutků. Metodika by měla být mimo jiné srozumitelná a lehce aplikovatelná, ale žádný policista nemůže spoléhat na to, že je všemocná a všepojímající.

¹ KONRÁD, Zdeněk, Viktor PORADA, Jiří STRAUS a Jaroslav SUCHÁNEK. *Kriminalistika: kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2015. ISBN 978-80-7380-547-0, str. 166.

1.1 Obecně teoretická východiska metodiky vyšetřování

Vyšetřování a dokazování, které provádějí orgány činné v trestním řízení, provázejí jejich navzájem úzce související teorie celým trestním řízením, tedy stádií odhalování, vyšetřování i dokazování, či jinými kriminalisticky relevantními skutečnostmi. Z hlediska vědeckosti má teorie metodiky vyšetřování důležitý vliv na tvorbu dílčích metodik k vyšetřování jednotlivých trestných činů. Pokud by byla teorie metodiky vyšetřování propracovaná ne zcela dostatečně, mohlo by to mít vliv na metodiku jako takovou. Teorie vyšetřování spadá mezi specifické teorie systému kriminalistické vědy. Ta se zabývá zákonitostmi vzniku, průběhu a projevů trestných činů v materiálním prostředí a ve vědomí lidí. Cílem této teorie je vývoj optimálních modelů vyšetřovacích metod, metodik, technik, postupů a operací, které vedou k možnosti jejich aplikace ve vyšetřování a v prevenci trestných činů.²

1.1.1 Informačně teoretické základy

Vědecký výzkum vyšetřovací praxe zabezpečuje teoretickou rovinu poznání pravidel projevu a formování kriminalistických rysů trestných činů a procesu vyšetřování. Součástí tohoto vědeckého zkoumání je analýza, zobecnění a systemizace zkušeností vyšetřování. Jejich prostřednictvím vznikají poznatky, zobecněné důležité informace o nejcharakterističtějších zákonitostech, o typových znacích jednotlivých trestných činů, typických vyšetřovacích situacích a jejich zvláštností, a s tím souvisejících typových postupech vyšetřování. Tyto základy dovolují tvorbu konstrukce příslušných teoretických tezí. Těmi nejdůležitějšími prvky informačně-teoretických základů jsou charakteristické poznatky kriminalistiky o podstatě dílčích trestných činů a poznatky charakteristických zvláštností souvisejících vyšetřovacích situací.

² KONRÁD, Zdeněk, Viktor PORADA, Jiří STRAUS a Jaroslav SUCHÁNEK. *Kriminalistika: kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2015. ISBN 978-80-7380-547-0, str. 162.

Veškerá tato poznání, informace a poznatky se, mimo tvorbu metodik, využívají i k odhadu případného vývoje stávající metodologie.³

1.1.2 Metodologické základy

Cílem je zajistit vytvoření metod kriminalisticko-praktické činnosti pro jejich efektivní aplikaci. Metodikou vyšetřování je myšlen komplexní systém pravidel, způsobů a postupů v rámci trestního řízení, jež mají svůj původ v metodologických koncepcích kriminalistických a ostatních speciálních věd. Tvorba metodik k jednotlivým trestným činům je vázána doporučenými požadavky, kterými jsou:

- akceptovatelnost a spolehlivost,
- adaptabilita na změny ve vyšetřovacích situacích a úkonech vyšetřování,
- schopnost reakce na zvláštnosti dílčích druhů trestných činů,
- srozumitelnost pro vyšetřovatele při jejich aplikaci.

Úlohou teorie vyšetřování je zobecnění možností pro optimální aplikaci vyšetřovacích metod v rámci policejní činnosti.

1.1.3 Pojem, předmět a funkce metodiky vyšetřování

V praxi se při vyšetřování nelze spoléhat na použití nějakých univerzálních metod či postupů. Jejich využití však v reálných podmínkách vyžaduje určitou aplikační houževnatost. Je zapotřebí zkoumat i zvláštnosti vzniku, vyhledávání a využívání stop, jiných soudních důkazů a ostatních kriminalisticky relevantních skutečností a informací v souvislosti s předpokládanými nebo skutečnými vyšetřovacími situacemi. A právě tímto

³ KONRÁD, Zdeněk, Viktor PORADA, Jiří STRAUS a Jaroslav SUCHÁNEK. *Kriminalistika: kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování*. Pízeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2015. ISBN 978-80-7380-547-0, str. 163.

se zabývá metodika vyšetřování. V případě metodiky vyšetřování se nejedná o trestně-procesní formy přípravného řízení, ale je považována za metodiku procesu poznání kriminalisticky relevantních událostí. Má se za to, že předmětem zkoumání metodiky vyšetřování je tentýž předmět zkoumání, jako je tomu u samotné kriminalistické vědy. A tím jsou tedy události, zejména jednotlivé trestné činy, v procesu svého vzniku, průběhu a zániku. V případě objektu zkoumání se však metodika vyšetřování v určitých aspektech liší. V současné době má kriminalistická teorie za to, že jejím objektem jsou jednotlivé složky vzniku a průběhu kriminalisticky relevantních událostí a jejich projevy ve stopách, a současně prvky procesu poznávání dílčích typů trestných činů a událostí ve vyšetřovací a soudní praxi.

Mezi funkce, které metodika vyšetřování v rámci kriminalistické vědy má, patří funkce poznávací, formativní a kontrolní. Poznávací funkce se opírá o seskupení trestných činů do homogenních skupin. Zabývá se popisem jejich kriminalistických charakteristik, typických stop, typických vyšetřovacích situací vznikajících při jejich vyšetřování. Formativní funkce spočívá v tvorbě typových modelů pro policejní činnost při poznávání konkrétní kategorie trestných činů. Jsou to komplexní systémy doporučených metod a operací, které mají stálou strukturu. Tyto modely obsahují poznatky kriminalistické teorie i praxe. A kontrolní funkce komparuje doposud vytvořená metodická doporučení, zdali jsou ve shodě se změnami způsobů páčání a legislativy, a zdali jsou efektivní při své praktické realizaci. Porovnávají se reálné výsledky kriminalistické praxe s žádanými výsledky během vyšetřování trestných činů.⁴

⁴ KONRÁD, Zdeněk, Viktor PORADA, Jiří STRAUS a Jaroslav SUCHÁNEK. *Kriminalistika: kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2015. ISBN 978-80-7380-547-0, str. 164-165.

1.1.4 Systém metodiky vyšetřování a struktura metodik vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů

Systém metodik vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů lze definovat jako „uspořádaný systém poznatků o typových kriminalistických charakteristikách trestných činů, o zákonitostech vzniku, vyhledávání a zajišťování stop jednotlivých typů trestných činů, o vyšetřovacích situacích utvářejících se při vyšetřování, jakož i systém typových modelů činnosti kriminalistů v určitých etapách procesu poznání trestných činů“⁵

Struktura metodik vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů se skládá z těchto částí:

- typová kriminalistická charakteristika dané skupiny trestných činů,
- stopy typické pro daný typ trestných činů,
- zvláštnosti předmětu vyšetřování,
- typické podněty k vyšetřování a jejich zvláštnosti,
- typické vyšetřovací situace vyskytující se při vyšetřování daného typu trestných činů,
- typické počáteční úkony a jejich zvláštnosti,
- typové vyšetřovací verze a zvláštnosti vytyčování vyšetřovacích verzí, plánování a organizace vyšetřování,
- zvláštnosti následné etapy vyšetřování,
- zvláštnosti zapojení veřejnosti do vyšetřování.

⁵ KONRÁD, Zdeněk, Viktor PORADA, Jiří STRAUS a Jaroslav SUCHÁNEK. *Kriminalistika: kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2015. ISBN 978-80-7380-547-0, str. 166.

1.1.5 Zásady metodiky vyšetřování jednotlivých typů trestných činů

Tyto zásady obsahují dvě základní skupiny, a to skupinu zásady tvorby metodik a skupinu zásady aplikace metodik. V první skupině, tedy při tvorbě metodik je potřeba dodržovat zásady vědeckosti tvorby, závislosti obsahu na kriminalistické charakteristice konkrétního typu trestného činu, zásada systémového přístupu, zásada dynamičnosti a adaptace tvorby.

Mezi dílčí zásady druhé základní skupiny aplikovatelnosti metodik se při aplikaci metodických doporučení do reálného procesu vyšetřování řadí zásada tvůrčího přizpůsobování metodických doporučení konkrétním okolnostem trestného činu, kdy z této zásady vyplývá, že každý trestný čin je originálem *sui generis*. Kriminalista tedy musí při aplikaci metodik zapojit své tvůrčí schopnosti v souvislosti s konkrétním trestným činem. Dále sem patří zásada tvůrčího přizpůsobování metodických doporučení konkrétním vyšetřovacím situacím. V tomto případě kriminalista musí reálně hledat vhodné varianty metodických doporučení při řešení některých skutečností plynoucích ze specifických vyšetřovacích situací. Kriminalista tak musí být nadán určitou měrou nápaditosti a tvůrčího myšlení.

2. Metodika vyšetřování krádeží motorových vozidel

2.1 Kriminalistická charakteristika problematiky

Krádeže motorových vozidel, a vše s touto problematikou související, tedy i krádeže jejich součástí nebo věcí v nich uložených, jsou speciální a specifickou podkategorií krádeží obecně. Stejně jako je tomu u krádeže prosté, tak i v tomto případě platí, že se pachatel věci zmocní a způsobí tak škodu nikoliv nepatrnou, v případě vozidel je čin mnohdy spáchán formou vloupání. Zmiňovaná problematika se však velmi často prolíná širší škálou trestných činů, a to mimo jiné podle toho, jakým způsobem pachatel skutek spáchal, popřípadě jaký motiv jej ke skutku vedl.

2.1.1 Vybrané související trestné činy – právní pojetí, trestněprávní úprava

Předmětnou problematiku krádeží motorových vozidel je žádoucí posuzovat stran současné právní úpravy poněkud obsáhleji než jen jako řadový jev pojatý v obecném trestném činu krádeže. Trestněprávní hledisko poukazuje na skutečnost, že protiprávní jednání související s odcizením motorového vozidla, či se zinscenováním takového odcizení, může být stran kvalifikace spojena i s jinými trestnými činy jako například pojistným podvodem, neoprávněným užíváním cizí věci, legalizací apod.

Lze jen okrajově zmínit, že například pro problematiku evidenčních kontrol vozidel, jejich registraci, podmínky provozu a další je stěžejní správně právní úprava.

Trestní právo, mimo jiné, definuje jednotlivé trestné činy, kdy tak garantuje ochranu základních práv a svobod. A s tím všeobecně souvisí vlastnické právo zaručené článkem 11 Listiny základních práv a svobod. Z hlediska trestního práva jsou plněny, mimo zmíněné ochranné funkce, také funkce preventivní, tedy ochrana společnosti předcházením trestné činnosti, dále funkce represivní v podobě omezení, a funkce regulativní ve formě vymezení základů trestní odpovědnosti, ukládání trestů, ochranných opatření a tak podobně.

Trestněprávní úprava zahrnuje, mimo jiné, zejména podmínky trestní odpovědnosti, tresty a ochranná opatření, která jsou upravena zákonem tak, jak uvádí tvrzení v článku 39 Listiny základních práv a svobod. Základním pramenem hmotného trestního práva je zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů. Jeho část obecná upravuje především zásady trestní odpovědnosti, ukládání trestů a ochranných opatření. Oproti tomu zvláštní část zahrnuje znaky jednotlivých trestných činů, které jsou roztrženy do třinácti hlav, přičemž trestné činy proti majetku jsou obsaženy v hlavě páté.

Z hlediska skupinového objektu je jím majetkový zájem, a předmětem útoku je pak obyčejně cizí věc nebo jiná majetková hodnota. Stran jednání a následku se může jednat o některou z kategorií majetkových trestných činů

z hlediska jednání obohacovacího nebo poškozovacího, krádeže užitku či kořistění z trestného činu jiné osoby. Závažnost a povahu trestných činů proti majetku určuje i způsobená výše škody, která má nemalý význam při jejich kvalifikaci. V případě subjektu těchto trestných činů lze považovat zpravidla kohokoli, subjektivní stránka závisí zejména na úmyslu.⁶

Z pohledu ochrany majetkových práv lze, mimo již shora popsané, uvést, že tato práva požívají ochrany i v některých jiných hlavách zvláštní části trestního zákoníku, a to kupříkladu v hlavě šesté pojednávající o hospodářské trestné činnosti anebo v hlavě druhé prvním dílu, kde mimo svobody je ochrana majetku vyjádřena příkladmo v § 173 u trestného činu loupež.

K pramenům trestního práva lze dle desátého článku Ústavy České republiky zahrnout i vyhlášené a ratifikované mezinárodní smlouvy, kterými je Česká republika vázána. Nelze opomenout, že s trestním právem souvisí ústavní zákony, a to především Ústava České republiky a Listina základních práv a svobod, v nichž jsou obsažena mnohá ustanovení základních zásad trestního práva.

Pokud by byl dán obecný výčet trestných činů, dle zákona č. 40/2009 Sb. trestní zákoník, obvykle souvisejících s předmětnou problematikou na úseku autokriminality, dalo by se hovořit o těchto níže uvedených:

§ 205 Krádež – dopustí se jí ten, „*kdo si přisvojí cizí věc tím, že se jí zmocní, a*“⁷

a) způsobí tak na cizím majetku škodu nikoli nepatrnou

V případě způsobené škody se zde hovoří o škodě nikoli nepatrné, tou je dle § 138 trestního zákoníku škoda dosahující výše nejméně 10.000,- Kč. Z tohoto pohledu je však obecně zřejmé, že tuto hranici valná většina motorových vozidel svou hodnotou převyšuje. Obyčejně je tak ve většině skutků tato podmínka naplněna. V opačném případě se však může v ojedinělých

⁶ FRYŠTÁK, Marek, et al. *Trestní právo hmotné: zvláštní část*. 2. Vyd. zcela přepracované. Ostrava: KEY Publishing, 2009, str. 50-53.

⁷ Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, § 205.

případech stát, že vozidlo této obligatorní hranice škody nedosahuje. To mohou být případy vozidel, které jsou pro své stáří, technický či celkový stav, označovány jako autovraky nebo je jejich celková hodnota minimální z různých důvodů. U takových motorových vozidel by muselo k naplnění objektivní stránky předmětného trestného činu dojít k naplnění následujících podmínek:

b) čin spáchá vloupáním

Vymezení pojmu vloupání je definováno v trestním zákoníku § 121, rozumí se jím „*vniknutí do uzavřeného prostoru lstí, nedovoleným překonáním uzamčení nebo překonáním jiné jistící překážky s použitím síly*“⁸

V případě drtivé většiny motorových vozidel jsou prostory osádky a ostatní užitné prostory, jako dveře, víka či kryty, zavazadlové a jiné úložné prostory uzavřené, opatřené určitým způsobem zabezpečení či uzamčení. Aby bylo možné se zmocnit samotného vozidla nebo v něm nacházející se určité majetkové hodnoty, je zpravidla nezbytné překonat různá zabezpečení v podobě uzamčení nebo jiných zabezpečovacích systémů a mechanismů, které znesnadňují přístup do takto zabezpečených prostor. K takovému záměru je zapotřebí k překonání těchto jistících překážek či uzamčení užití síly v podobě síly fyzické za současného užití různých nástrojů, nebo užití specifických technologií a prostředků nejčastěji v podobě různých elektrotechnických nástrojů či prostředků výpočetní a rádiové techniky. V současné době však není výjimkou, že pachatel má potřebné povědomí a znalosti související s vysoce specifickou charakteristikou fungování rozličných zabezpečovacích systémů vozidel a možnosti jejich překonání bez užití fyzického násilí či poškození předmětu zájmu. Samotné motorové vozidlo se může nacházet v uzavřeném a uzamčeném prostoru, například oploceném pozemku, garáži, komerčním prostoru apod. Z uvedeného tedy vyplývá, že protiprávním způsobem provedení vniknutí do uzavřeného prostoru, tedy vloupáním, je fakticky možné provést jen u motorových vozidel s uzavřeným prostorem pro osádku, tedy uzavřenou

⁸ Tamtéž.

kabinou nebo prostorem určeným pro jiné účely, například pro uložení zavazadel a jiných věcí. Je tedy zřejmé, že shora uvedenou definici nelze aplikovat u motorových vozidel, která nemají uzavřenou a zabezpečenou či zajištěnou kabinu nebo jiný uzavřený prostor, případně se nenacházejí sama v uzavřeném prostoru. Takovými motorovými vozidly může být většina motocyklů nebo traktorů, či jiných zemědělských a speciálních vozidel bez uzavřené kabiny. Obdobně lze takto uvažovat u překonání různých jisticích systémů a zámkových mechanismů motorových vozidel, jež nejsou primárně určeny k uzamčení a zabezpečení nějakého uzavřeného prostoru, jako jsou zámkové zapalování, řízení, převodové skříně apod.

Mezi ne až tak ojedinělé případy, kdy se také nejedná podle zákonné definice o vloupání, patří případ, kdy je odcizeno odemčené a nezajištěné, popřípadě nastartované vozidlo i s klíčem, které je odstaveno na volně přístupném místě. Posouzení každé takové události však musí být z podstaty věci posuzováno individuálně, kdy třeba v případě, že majitel vozidlo uzamkl, ale zapomněl klíč ve dveřích vozidla, díky kterému pak pachatel vozidlo odemkl a mohl s ním i odjet, tak se jedná o nedovolené překonání uzamčení, ačkoliv s přispěním nepozorného majitele.

Jak vyplývá ze zákonné povinnosti řidiče vymezené druhým odstavcem § 26 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, je řidičovou povinností užít zařízení proti neoprávněnému použití, je-li jím vozidlo povinně vybaveno, a učinit taková opatření, aby jej nemohla užít neoprávněně jiná osoba v případě, kdy se sám hodlá od vozidla vzdálit tak, že v případě nutnosti nemůže okamžitě zasáhnout.

Je však možná určitá výjimka, kdy k faktickému odcizení vozidla není nezbytné vniknout do jeho uzavřeného prostoru. Takovým případem může být fyzické přemístění celého vozidla, kdy k vniknutí do něj dojde až posléze mimo primární místo činu. Motorové vozidlo může být totiž odcizeno za užití hydraulické a vysokozdvizné techniky, následně naloženo na přepravník,

do kontejneru či ložnou plochu nákladního automobilu a z místa činu transportováno na potřebné místo následného určení.

Pokud by měla být definice naplněna zcela, je zde nutné uvést i příklad pro možné odcizení vozidla vloupáním za užití lsti. Takovou formu by mohla naplňovat skutečnost, kdy se pachatel dostane do uzavřeného vozidla a zmocní se jej tak, že kupříkladu zinscenuje nehodu či poruchu svého vozidla. Následně vyčkává, kdy řidič zájmového vozidla u něj přizastaví, nechá své vozidlo odemčené a nastartované, a nabídne svou pomoc, čehož pachatel, nejčastěji se spolupachatelem, využije, nastoupí do cizího vozidla a rychle s ním odjede pryč. U těchto případů lze polemizovat nad tím, zdali by bylo naplněno vymezení podmínky písmene d).

c) bezprostředně po činu se pokusí uchovat věc násilím nebo pohrůzkou bezprostředního násilí.

Zde v této podmínce je zřejmý rozdíl a hranice toho že, pokud by se pachatel dopustil násilí či pohrůžky násilí před tím, než by se věci zmocnil, již by se jednalo o trestný čin § 173 loupež.

d) čin spáchá na věci, kterou má jiný na sobě nebo při sobě, nebo

e) čin spáchá na území, na němž je prováděna nebo byla prováděna evakuace osob.

Z pohledu vývojového stádia trestného činu je zde i příprava trestná.

§ 173 Loupež – loupeže se dopustí ten: „*kdo proti jinému užije násilí nebo pohrůžky bezprostředního násilí v úmyslu se zmocnit cizí věci*“⁹

Trestný čin je spáchán násilím ve smyslu § 119 trestního zákoníku tak, že se o násilně spáchaný trestný čin jedná i v případě, kdy je spáchán za využití lsti či obdobným způsobem a to tak, že pachatel si při páchání trestného činu počíná způsobem, kterým svou oběť uvede do stavu bezbrannosti

⁹ Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, § 173.

(např. intoxikováním a omámením psychoaktivní látkou). V souvislosti s krádeží jako takovou je tedy důležitým předpokladem to, že užití násilí nebo pohrůžka jeho bezprostředního užití musí předcházet zmocnění se věci samotné. Pokud by tomu tak nebylo, a sled událostí by byl opačný, jednalo by se o trestný čin krádeže.

U trestného činu loupeže k samotnému odcizení věci prakticky dojít vůbec nemusí, jelikož je dokonán již v okamžiku, kdy je užití násilí nebo pohrůžky bezprostředního násilí. Je nutné, aby bylo násilí způsobem nátlaku na vůli oběti. Pouhé vytržení nějaké věci, jež je předmětem zájmu pachatele, z rukou poškozeného je prostá krádež. Pokud však osoba poškozeného začne klást odpor a bude se s pachatelem o věc přetahovat, bylo by možné tento skutek kvalifikovat jako loupež.¹⁰

„Dle aplikační praxe není rozhodné, zda poškozený kladl odpor, neboť byli si vědomi značné převahy útočníka a z obavy před dalším nebezpečím odpor neprojevoval, pohrůžky násilí se podrobil a věc vydal (R1/980).“¹¹

„Ani výjimečně malá intenzita násilí nebo pohrůžky bezprostředního násilí není důvodem pro posouzení jednání pachatele jako trestného činu krádeže.“¹²

Příprava je trestná.

Ve spojených státech amerických byl v devadesátých letech poprvé užit termín (carjacking), přičemž jeho význam byl přisuzován způsobu, jakým se pachatelé zmocňovali vozidel přímo v silničním provozu. Jedná se o loupežné přepadení vozidel, která byla pachateli různým způsobem násilně zastavena a jejich majitelům násilně nebo pod pohrůžkou násilí odcizena. Tento termín byl

¹⁰ FRYŠTÁK, Marek, et al. *Trestní právo hmotné: zvláštní část*. 2. Vyd. zcela přepracované. Ostrava: KEY Publishing, 2009. str. 26.

¹¹ Tamtéž.

¹² Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 25. 4. 1967, sp. zn. 7 Tz 13/67 in DRAŠTÍK, Antonín, et al. *Přehled judikatury: Trestné činy proti majetku – krádež*. Praha: ASPI Publishing, 2003. str. 100.

užit hlasateli v rámci televizního zpravodajství Detroit news, při zprávě o loupežném přepadení a odcizení vozidla z roku 1991 v americkém Detroitu. Následně se tento termín ujal i v terminologii místní policie. Uvedený reálný případ byl popudem k rozšíření systému automatického zamykání dveří vozidel po jeho rozjezdu na určitou rychlost či zařazení rychlostního stupně. Preventivně se tak předcházelo častým krádežím a loupežným přepadením vozidel v kolonách či stojících vozidel na semaforech. V současnosti je tento systém u většiny vozidel samozřejmostí, znesnadňuje tak neoprávněné vniknutí do vozidla zvnějšku otevřením dveří. Z hlediska obtížnosti je popsán způsob pro pachatele relativně snadný a výhodný, jelikož tak svým jednáním získá vozidlo bez poškození se všemi doklady a klíčem, přičemž mu odpadá překonávání zabezpečovacích prvků a systémů jako u vozidla odstaveného.

§ 207 Neoprávněné užívání cizí věci – dopustí se jej ten: *„kdo se zmocní cizí věci nikoli malé hodnoty nebo motorového vozidla v úmyslu je přechodně užívat, nebo kdo na cizím majetku způsobí škodu nikoli malou tím, že neoprávněně takové věci, které mu byly svěřeny přechodně užívá.“*¹³

Jak je výše patrné, u motorového vozidla není stanovena hodnota a výše způsobené škody. To si lze dovodit tím, že v praxi, zejména vozový park v České republice obsahuje nemalé procento motorových vozidel, které nedosahují hodnoty nikoli malé, tedy částky nejméně 50.000,- Kč. Tato vozidla jsou většinou staršího data výroby, a s tím souvisí i míra jejich zabezpečení a užitých bezpečnostních systémů proti neoprávněnému užití. Taková vozidla se tak stávají snazším cílem pro pachatele, kteří je v tomto případě chtějí převážně využít jen k přemístění.

¹³ Zákon č.40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, § 207.

Ve významu popisovaného trestného činu zmocnění se motorového vozidla znamená, že pachatel jej odejme z dispoziční moci poškozeného, tj. vlastníka či držitele.¹⁴

*„Přechodně užívat znamená dočasně a po relativně krátkou dobu disponovat s cizí věcí, aniž by tím byla vyčerpána její podstata nebo tyto byly opotřebovány.“*¹⁵

Subjektivní stránka tohoto trestného činu vyžaduje úmyslné zavinění, kdy je podstatné, aby se úmysl vztahoval na podmínku přechodného užívání věci, a stejně tak i na pachatelův záměr navrátit věc poškozené osobě, či mu k ní přinejmenším znovu umožnit uplatnit své dispoziční právo.

Ustanovení tohoto trestného činu nelze aplikovat na případ, kdy se pachatel sice zmocní vozidla, ale přechodně jej užívá takovým způsobem, který nelze označit za užívání v pravém slova smyslu a podstatě užití v souvislosti s motorovým vozidlem. Takovým způsobem může být pouhé odtlačení či odtažení motorového vozidla jen na krátkou vzdálenost od jeho původního místa odstavení, například z žertu či schválnosti. Z takového jednání pachatele nelze dovozovat úmysl, že chce vozidlo přechodně užívat k jízdě, jakožto primárnímu způsobu užití vozidla, nebo k jinému účelu.¹⁶

O trestný čin neoprávněného užívání cizí věci se nejedná i v níže uvedených případech, respektive se jedná o trestný čin krádeže, pokud:

- Pachatel se prokazatelně zmocnil cizího motorového vozidla: *„s úmyslem trvale vozidlo užívat nebo jinak s ním naložit způsobem, který by vyloučil*

¹⁴ FRYŠTÁK, Marek, et al. *Trestní právo hmotné: zvláštní část*. 2. Vyd. zcela přepracované. Ostrava: KEY Publishing, 2009. str. 53.

¹⁵ Tamtéž.

¹⁶ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 15.3.1966, sp. zn. 11 Tz 11/1966 in DRAŠTÍK, Antonín, et al. *Přehled judikatury: Trestné činy proti majetku*. Praha: ASPI Publishing, 2004. str. 4.

*obnovení dispozičního práva poškozeného (např. změnou identity vozidla)*¹⁷

Praktickým příkladem z historie se stal případ ze sedmdesátých let 20. století, ve kterém se pachatel neoprávněně zmocnil osobního vozidla tovární značky a typu Škoda 1000 MB, a při jeho následném užívání na něm měnil registrační značky, přerazil výrobní čísla a zaměnil zámky dveří za jiné. Před soudem poté na svou obhajobu uváděl, že tyto změny provedl primárně proto, aby se vyhnul dopadení při případné kontrole stran veřejné bezpečnosti, a nikoliv proto, aby znemožnil obnovu dispozičního práva majiteli vozidla. Soudem bylo toto tvrzení shledáno z jeho strany jako vcelku logické, ale i přesto směřovalo jeho jednání k záměru ponechat si předmětné vozidlo co nejdéle v držení. Jeho jednání tak bylo soudem označeno a kvalifikováno jako trestný čin krádeže.¹⁸

- Pachatelův úmysl motorové vozidlo přechodně užívat neobsahuje i úmysl navrátit ho po jeho přechodném užívání tomu, komu jej odejmul, nebo alespoň umožnit mu obnovu jeho dispozičního práva. Jako příklad lze uvést jednání, kdy pachatel nadměru ztíží obnovu dispozičního práva tím, že: *„odstaví vozidlo na odlehlém místě, kdy jeho navrácení poškozenému je závislé na náhodě“*¹⁹
- Cizího vozidla se pachatel zmocnil v úmyslu jej užívat po delší dobu či po dobu relativně krátkou, ale za cenu jeho podstatného opotřebení.²⁰

¹⁷ Usnesení Vrchního soudu v Praze ze dne 8.4. 1994, sp. zn. 11 To 46/94 in DRAŠTÍK, Antonín, et al. *Přehled judikatury: Trestné činy proti majetku*. Praha: ASPI Publishing, 2004. str. 16.

¹⁸ DRAŠTÍK, Antonín, et al. *Přehled judikatury: Trestné činy proti majetku – krádež*. Praha: ASPI Publishing, 2003. str. 27

¹⁹ Rozhodnutí Vrchního soudu v Praze ze dne 7. 12. 2000 sp. zn. 4 To 97/2000 in DRAŠTÍK, Antonín, et al. *Přehled judikatury: Trestné činy proti majetku – krádež*. Praha: ASPI Publishing, 2003. str. 82

²⁰ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR ze dne 5.9. 1972, sp. zn. 2 Tz 6/72 in DRAŠTÍK, Antonín, et al. *Přehled judikatury: Trestné činy proti majetku*. Praha: ASPI Publishing, 2004. str. 7.

Přímým pachatelem trestného činu neoprávněné užívání cizí věci se stane i osoba, které majitel motorového vozidla toto vozidlo svěřil do užívání ke konkrétnímu účelu, a tato osoba bez souhlasu majitele svěřené vozidlo neoprávněně poskytne k přechodnému užívání jiné osobě, a to za předpokladu, kdy takovým jednáním byla na cizím majetku způsobena škoda nikoliv malá.²¹

Hodnota neoprávněně užívané cizí věci nekoresponduje se škodou způsobenou na cizím majetku, nýbrž tato škoda je určena jen tím, o co se ponižil onen cizí majetek vlivem neoprávněného užívání této věci.²²

Z hlediska škody způsobené jednáním plynoucím z neoprávněného užívání cizí věci vyjádřené v § 207 odst. 1 alinea 2, tedy jehož se dopustí ten: „kdo na cizím majetku způsobí škodu nikoli malou tím, že neoprávněně takové věci, které mu byly svěřeny, přechodně užívá“²³ je zapotřebí zjišťovat pachatelův úmysl, jelikož je nutný jeho vztah i ke způsobení škody nikoli malé. To vyplývá z tvrzení § 13 odst. 2 trestního zákoníku, kdy pro trestní odpovědnost je vyžadováno úmyslného zavinění, pokud není dotyčným zákonem výslovně stanoveno, že postačuje zavinění z nedbalosti. „O tuto formu zavinění zpravidla nepůjde, pokud škoda při neoprávněném užívání cizího motorového vozidla byla způsobena dopravní nehodou“²⁴

Výše citovaná část předmětného rozhodnutí souvisela s případem, kdy pachatel v osobě servisního pracovníka neoprávněně užil bez souhlasu majitelky její motorové vozidlo, které přijal k opravě autorádia. Toto vozidlo neoprávněně užil k jízdě, při které se shodou okolností střetl s lesní zvěří a na vozidle tak byla způsobena škoda téměř 80.000,- Kč. Z hlediska

²¹ Rozhodnutí Nejvyššího soudu SSR ze dne 30.6.1977, sp. zn. 6 Tz 39/77 in DRAŠTÍK, Antonín, et al. *Přehled judikatury: Trestné činy proti majetku*. Praha: ASPI Publishing, 2004. str. 10.

²² Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 23.7.1996, sp. zn. 2 Tzn 126/1996 in DRAŠTÍK, Antonín, et al. *Přehled judikatury: Trestné činy proti majetku*. Praha: ASPI Publishing, 2004. str. 19.

²³ Zákon č.40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, § 207 odst. 1 alinea 2.

²⁴ Rozhodnutí Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 26.1.1998, sp. zn. 3 To 999/1991 in DRAŠTÍK, Antonín, et al. *Přehled judikatury: Trestné činy proti majetku*. Praha: ASPI Publishing, 2004. str. 21.

§ 207 odst. 1 věty první se přitom věci rozumí cizí věc nikoliv malé hodnoty nebo motorové vozidlo.

§ 210 Pojistný podvod – dopustí se jej ten: „*Kdo uvede nepravdivé nebo hrubě zkreslené údaje nebo podstatné údaje zamlčí*“²⁵, a to:

- 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.

V druhém odstavci uvedeného trestného činu se poté hovoří o tom, že „*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.*“²⁶

V souvislostech s předmětnou problematikou této práce lze uvést praktický příklad, kdy je vlastníkem zcela úmyslně předstírána krádež jeho motorového vozidla, jež je mimo jiné proti krádeži pojištěno. Toto jednání spáchá vlastník sám, nebo ve spolupachatelství s jinou osobou, a to nejčastěji ukrytím vozidla, nebo jeho demontáží na náhradní díly a následným rozprodáním. Ve spojení s pojistným podvodem však může být způsobů jednání zpravidla vícero, a to s mnohými dalšími trestnými činy, jež budou dále popsány. Příprava je zde trestná.

Jako ne až tak častým trestným činem, který lze částečně z praktického hlediska tematicky spojit s předmětnou problematikou a též právě s výše uvedeným pojistným podvodem či samotnou krádeží, je trestný čin zatajení věci.

²⁵ Zákon č.40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, § 210 odst. 1.

²⁶ Zákon č.40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, § 210 odst. 2.

§ 219 Zatajení věci – dopustí se jej ten: „*Kdo si přisvojí cizí věc nikoli nepatrné hodnoty, která se dostala do jeho moci nálezem, omylem nebo jinak bez přivolení osoby oprávněné*“²⁷

Objektivní charakteristikou věci, jak je uvedena touto skutkovou podstatou, je myšlena zejména věc ztracená, která je náhodně nalezena a přivlastněna jinou osobou nezávisle na vůli vlastníka, jemuž není známo dosavadní umístění této věci. Jako tematický příklad ve vztahu k motorovým vozidlům lze uvést případ z praxe, kdy pachatel primárního trestného činu krádeže či pojistného podvodu ukryje vozidlo na odlehlém místě v lese, které zakryje maskovací plachtou a smrkovými větvemi po dobu, než se rozhodne, jak s vozidlem naloží. Toto vozidlo nalezne náhodný kolemjdoucí, který po odkrytí vozidla zjistí, že toto vozidlo zjevně pochází z trestné činnosti, a aniž by oznámil jeho nález, tak se jej sám zmocní a přisvojí si jej s vidinou jeho zpeněžení.

§ 206 Zpronevěra – dopustí jí ten: „*Kdo si přisvojí cizí věc, která mu byla svěřena, a způsobí tak na cizím majetku škodu nikoli nepatrnou*“²⁸

Svěřená cizí věc zde představuje předmět útoku pachatele, jemuž byla vlastníkem svěřena za konkrétním účelem, avšak pachatel si nad rámec tohoto účelu věc přisvojil a nadále svým jednáním vlastníkovi této věci znemožnil dispoziční právo k ní. Souvisejícími příklady jsou zejména případy zpronevěry, kdy bylo motorové vozidlo svěřeno do servisu k opravě, nebo pronajato a nevráceno zpět jako vozidlo autopůjčovny či případ zpronevěry služebního vozidla zaměstnancem firmy.

Přisvojení si svěřené věci pachatelem znamená zejména taková jeho dispozice s ní, která směřuje k trvalému znemožnění dispozičního práva oprávněnému vlastníkovi k této věci. Mezi taková jednání lze zahrnout výhradně

²⁷ Zákon č.40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, § 219.

²⁸ Zákon č.40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, § 206.

neoprávněný prodej, darování, zastavení, výměna apod. Přičemž je u tohoto trestného činu i příprava trestná.

§ 216 Legalizace výnosů z trestné činnosti – tohoto trestného činu se dopustí ten: *„Kdo ukryje, na sebe nebo na jiného převede, přechovává nebo užívá věc, která je výnosem z trestné činnosti spáchané na území České republiky nebo v cizině jinou osobou, nebo“*²⁹

*„kdo takovou věc přemění v úmyslu umožnit jiné osobě, aby unikla trestnímu stíhání, trestu nebo ochrannému opatření nebo jejich výkonu, nebo“*³⁰

*„kdo se ke spáchání takového trestného činu spolčí“*³¹

Tento trestný čin je z hlediska praxe velmi častým jevem konkrétně v problematice krádeží motorových vozidel, ale i z širšího pohledu autokriminality jako takové. S primárním trestným činem krádeže se v praxi pojí vícero protiprávních jednání, které v následném sledu událostí po samotné krádeži motorového vozidla na sebe navazují. Jedním z těchto dílčích protiprávních jednání je právě trestný čin legalizace výnosů z trestné činnosti, jehož se pachatel a nejčastěji organizovaná skupina pachatelů dopouští právě v úmyslu různými prostředky či způsoby zastřít původ odcizené věci, a maximálně tak zamezit a ztížit její nalezení, zjištění či vypátrání orgánům činným v trestním řízení. S jednáním v rámci tohoto trestného činu se pojí i různé formy trestné součinnosti, ať již ve formě spolupachatelství, tak i jednotlivých forem účastenství. Zastírání původu věci vymezuje druhý odstavec tohoto ustanovení. Konkrétně je zde uvedeno: *„Kdo zastírá původ věci, která je výnosem z trestné činnosti spáchané na území České republiky nebo v cizině, zejména tím, že zakrývá nebo utajuje její skutečnou povahu,*

²⁹ Zákon č.40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, § 216 odst. 1.

³⁰ Tamtéž, alinea 1.

³¹ Tamtéž, alinea 2.

umístění, pohyb, nakládání s ní, vlastnické nebo jiné právo k ní, nebo kdo jinak usiluje, aby bylo podstatně ztíženo nebo znemožněno zjištění jejího původu“³²

Pro popisovanou problematiku je zapotřebí definovat nejdříve obecný pojem výnos z trestné činnosti, kdy tím dle § 135b odst. 1 trestního zákoníku se rozumí: *„jakákoli ekonomická výhoda pocházející z trestného činu“³³*

Tato obecná definice však zahrnuje široké spektrum možností, které lze z praktického hlediska ve vztahu k trestnému činu legalizace výnosů z trestné činnosti označit za něco, co pachateli činí nějaký ekonomický prospěch nebo získá tímto činem blíže neurčenou ekonomickou výhodu. Takovým profitem je pro pachatele nejčastěji finanční forma prospěchu, ale také ve vztahu k autokriminalitě značná majetková výhoda v podobě nabytí movitého majetku ve velmi krátkém čase.

Z teoretického pohledu je rozlišován výnos z trestné činnosti na bezprostřední a zprostředkovaný. V těchto charakteristikách je zásadní rozdíl již v samotné faktické podobě onoho výnosu, a je zde také určující rozhodná časová linie následující bezprostředně po spáchání trestného činu a následná forma užití či naložení s předmětným výnosem. Za bezprostřední výnos z trestné činnosti je považována: *„věc, která byla získána trestným činem nebo jako odměna za něj, včetně plodů a užitků.“³⁴* Tedy například samotné motorové vozidlo bezprostředně odcizené při krádeži, nebo za toto vozidlo bezprostředně získaná odměna, a s tím související plody a užitky v podobě jiných výhod. Kdežto v případě zprostředkovaného výnosu z trestné činnosti se jím rozumí: *„věc, včetně plodů a užitků,*

a) která byla, byť jen z části, nabyta za věc tvořící bezprostřední výnos z trestné činnosti,

³² Zákon č.40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, § 216 odst. 2.

³³ Zákon č.40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, § 135b odst. 1.

³⁴ Zákon č.40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, § 135b odst. 2.

b) ve kterou byla věc tvořící bezprostřední výnos z trestné činnosti, byť jen z části, přeměněna, nebo

c) k jejímuž zhodnocení došlo, byť jen z části, prostřednictvím věci tvořící bezprostřední výnos z trestné činnosti.“³⁵

Zprostředkovaný výnos z trestné činnosti, zejména z pohledu autokriminality, je velice specifickým pojmem. V tom případě již stran pachatele dochází ve vztahu k odcizeným motorovým vozidlům k různým nakládáním a manipulaci s nimi, a to například ve formě postupného rozprodávání částí vozidla na náhradní díly, či pozměňování identity zásahem do jeho identifikátorů ve snaze zlegalizovat jej, ale také užití tohoto vozidla nebo jeho částí jako konstrukční prvky pro stavbu nového vozidla z havarovaných vozidel.

Praktickým příkladem legalizace, v tomto případě nemotorového vozidla, nýbrž speciálního přípojného zařízení, je případ krádeže sestavy průmyslového motorgenerátoru – elektrocentrály umístěné na podvalníku přípojného vozidla v celkové hodnotě 750.000,- Kč. Z této elektrocentrály pachatel znalý věci demontoval sledovací polohové zařízení, aby znemožnil její dohledání a utajil tak i její následné umístění a případné vypátrání, než se pokusí o její legalizaci. Pachatel jako osoba sama podnikající v půjčování obdobných zařízení a poskytování služeb s nimi spojenými tuto elektrocentrálu zbavil výrobního označení, a poté pozměnil její podobu tak, že předmětnou elektrocentrálu přelakoval na své firemní barvy, které užíval na svých zařízeních, a tuto následně provozoval v rámci svého podnikání. Takto si pachatel počínal ve smyslu legalizace věci pocházející z trestné činnosti, jakožto bezprostředního primárního výnosu, a následně zprostředkovaně získal užíváním a provozováním této elektrocentrály další plody a užitky ve formě finančního výdělku. Dosáhl tak shora zmiňované ekonomické výhody, která je charakteristická pro tento druh trestné činnosti.

³⁵ Zákon č.40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, § 135b odst. 3.

Současné statistické údaje z dlouhodobého hlediska poukazují sice na to, že počet krádeží motorových vozidel klesá, avšak specifika postupů a způsoby spáchání jsou čím dál specializovanější, a jejich užití ke krádežím je častější. Zejména dochází častěji k takzvaným nepoškozujícím krádežím vozidel, kdy za využití specifických postupů a technických prostředků jsou motorová vozidla odcizena, aniž by došlo k jejich poškození. To se odráží především ve zvyšujícím se trendu krádeží vozidel na objednávku s následným cílem v zahraničí. Těchto krádeží a těmito praktikami se vyznačují zvláště organizované zločinecké skupiny, které mají přeshraniční působnost a zaměřují se výhradně na vybrané značky a modely automobilů v hodnotách řádově milionů korun.

2.2 Kriminální situace a způsoby spáchání

Z historického pohledu lze na problematiku krádeží motorových vozidel obecně nahlížet jako na určitý fenomén již od dob rozmachu automobilismu ve společnosti, kdy se motorová vozidla začala využívat zejména pro osobní dopravu a využití. Předmětem krádeží motorových vozidel jsou všechny typy a druhy jak nákladních, užitkových, speciálních, tak i osobních vozidel. Ovšem v souhrnu všech krádeží motorových vozidel zabírají největší podíl právě osobní automobily. V rámci teritoriálního vymezení došlo na území dnešní České republiky k výraznému nárůstu autokriminality po roce 1989, kdy následně vzniklá situace, legislativní nároky a společenské události, umožnily v dalších letech větší pohyb lidí i vozidel přes státní hranice. To zapříčinilo i zvýšení počtu vlastněných osobních vozidel, a stejně tak i jejich rozmanitost z hlediska provozovaných typů a výrobních značek. Pro potencionálního pachatele se tak rozšířil okruh možností, ale zároveň se musel postupem času přizpůsobit i jednotlivým typům vozidel a jejich rozvoji v zabezpečovacích prvcích, které do té doby nebyly tak běžné. Z kriminogenního hlediska a faktorů, které ovlivňují spáchání trestného činu krádeže, konkrétně krádeže motorových

vozidel, byla toho času delikvence a kriminalita na vysoké úrovni. Vývojem společnosti a ustálením bezpečnostní situace se od devadesátých let 20. století do současnosti postupně trestná činnost na úseku autokriminality snižovala. Konkrétně počty odcizených vozidel mají statisticky více či méně klesající tendenci. V posledním desetiletí, kdy bylo zaznamenáno veřejnými statistickými daty Policie České republiky období let 2011 až 2020, je zřejmé, že počty dvoustopých motorových vozidel klesly řádově o tisíce vozidel. Konkrétně jich bylo v roce 2011 odcizeno 11 647, a v roce 2020 byl tento počet již jen 2 526. V tomto rozhodném období došlo i ke snížení počtu krádeží věcí z vozidel jakožto nejčastější formy autokriminality, a to z počtu 33 230 případů na méně jak třetinu s počtem 9 695 případů za rok 2020.

Se shora uvedeným klesajícím trendem jsou na tom obdobně i jiné formy autokriminality jako krádeže dílů a součástí vozidel, nebo také krádeže motocyklů. Současně však tato problematika naopak vykazuje nárůst z hlediska způsobené škody. Tento fakt lze vysvětlit zejména zvyšujícími se hodnotami kupních cen vozidel, a výši hodnot vozidel v rámci celkového současného vozového parku. Vyšší škody ovlivňuje i cena náhradních dílů a servisních služeb, stejně tak i stále zvyšující se počet komfortních, asistenčních a zabezpečovacích systémů vozidel. V případě jednotlivých automobilových výrobců má svůj nemalý podíl i skutečnost, že jejich produkční efektivita je vysoká a rozmanitost nových modelů vozidel je velice široká. Spolu s tím souvisí i poptávka po velkém množství náhradních dílů, ať již z důvodu opotřebení, či oprav havarovaných vozidel. A tuto poptávku lze uspokojit i prostřednictvím dílů demontovaných z vozidel pocházejících z trestné činnosti, kdy jsou tyto díly využívány zejména kvůli jejich cenové dostupnosti. Dalším faktorem, který nemalým způsobem ovlivňuje problematiku autokriminality, jsou otevřené hraniční přechody bez pravidelných kontrol v rámci schengenského prostoru, které umožňují volný pohyb osob a zboží. Pachatelé autokriminality tak mají široké pole působnosti, a tato trestná činnost se stává přeshraniční a mezinárodní problematikou, které se mnohem častěji dopouští organizované

skupiny pachatelů. Na našem území nejčastěji operují zahraniční zločinecké skupiny z Polska, Moldávie, Rumunska či Ukrajiny a dalších zemí východní Evropy a Ruska. Naopak pachatelé z České republiky, vyjma tuzemská, se dopouští krádeží vozidel výhradně v západních zemích Evropy, v Rakousku, Německu, ale i například v Polsku a dalších sousedních zemích.

Způsobů jednání, kterými jsou jednotlivé formy autokriminality páčány je hned několik, a jsou závislé na různých faktorech, tedy nejen obecně na samotném jednání pachatele, jak se vozidla zmocní. Neoddělitelným prvkem je i jednání pachatele po spáchání krádeže, tedy následné počínání pachatele s odcizeným vozidlem, aby z něj získal kýžený užitek, ať ve finanční či jiné formě výhody.

Vlastní způsob spáchání předurčují základní faktory:

- a) technický typ motorového vozidla (osobní, nákladní, speciální, motocykly),
- b) stáří vozidla,
- c) typ, druh a míra zabezpečovacích systémů,
- d) výrobní značka vozidla
- e) charakter a míra zabezpečení umístění vozidla před krádeží.

Tyto základní faktory výrazně působí na vůli pachatele a ovlivňují jeho rozhodovací proces ke spáchání krádeže. Podle nich může pachatel předem konkrétněji vymezit svůj objekt krádeže a stejně tak i místo a čas, ve kterém krádež uskuteční.

Z hlediska stáří automobilu a jeho výrobní značky lze uvést, že oba tyto determinanty mají velký podíl na rozhodovacím procesu pachatele a jsou nedílnou součástí kriminální situace. Pro pachatele je jistě snazší zmocnit se vozidla konstrukčně i technicky staršího, kde je předpoklad zabezpečovacích prvků minimální. Tento objekt krádeže však využívají výhradně pachatelé, kteří nemají primární účel zpeněžení kradeného vozidla, ale ti, kteří toto vozidlo chtějí jen užít k přemístění, nebo ke spáchání jiné trestné činnosti, či transportu

jiných věcí pocházejících z trestné činnosti. Výhodou pro pachatele krádeží starších a minimálně bezpečnostně-technicky vybavených vozidel je nepochybně absence potřeby zvláštních a speciálních vědomostí či nástrojů k jejich krádeži. Naopak u novějších a zcela nových moderních vozidel již pachatelé tyto vědomosti či technické prostředky mít mnohdy musí. Jejich výhradním záměrem je vozidlo při krádeži nepoškodit za účelem jeho následného zpeněžení. V případě výrobní značky vozidla jde taktéž o faktor, který je schopný ovlivnit úsudek pachatele. U značek vozidel, které mají na zdejšímu trhu největší zastoupení, co do počtu vozidel, se tento jev odráží i v celkovém počtu jejich krádeží. V České republice je známo, že nejčastěji kradenými vozidly jsou dlouhodobě automobily značek koncernu Volkswagen, zejména pak vozidla tovární značky Škoda.

V případě zabezpečovacích prvků je již v současné době velice výrazný posun oproti počátkům rozšíření automobilismu z pohledu osobního a užitkového zaměření. Všeobecný vývoj na poli technologií dal možnost i vývoji různých bezpečnostních systémů, které jsou mnohdy v dnešních vozidlech již standardem, a některé další jsou součástí příplatkové výbavy či součástí luxusních vozidel. Z technologického hlediska lze obecně uvést tyto prostředky dle způsobu určení:

- a) ke ztížení možnosti vniknutí do prostoru vozidla (bezpečnostní fólie na skla, zaslepení zámků dveří, dálkové ovládání zámků, pohybové alarmy apod.),
- b) ke znemožnění nebo ztížení aktivace hnacího a převodového ústrojí (imobilizér, blokáce startéru, mechanické či elektronické zámky převodovky),
- c) k polohovému sledování vozidla v případě krádeže (GPS moduly, jejich modifikace, online sledování, trackery, komerční dohledávací služby a jiné),
- d) k zamezení další jízdy v případě odcizení (softwarové zařízení k zastavení vozidla ovládaná na dálku s možností zaslání aktuální polohy).

V praxi jsou ve vozidlech užívány různé zabezpečovací systémy a zařízení. Tyto mohou být jak originální od výrobce, tak i dodatečně instalovaná

vlastníkem vozidla. K dodatečné instalaci například lokalizačních zařízení přistupují v současné době nejen majitelé osobních vozidel, ale i společnosti zabývající se autodopravou a poskytovatelé služebních či pronajatých vozidel.

V moderní informační době však vývoj zejména elektronických a softwarových zabezpečovacích systémů vozidel je na takové úrovni, že i pachatelé autokriminality se musí tomuto trendu přizpůsobovat. Nejrozšířenějším problémem současné autokriminality, jejího odhalování a následného vyšetřování, jsou způsoby krádeží vozidel bez jakéhokoliv poškození. Tedy případy krádeží, kdy pachatel využívá velice specifických nástrojů a sofistikovaných způsobů ke zmocnění se vozidla, aniž by jej poškodil a následně s ním téměř nepozorovaně odjel z místa činu. Pachatelé k takovým krádežím užívají hlavně prostředky, kterými lze načíst a uchovat radiový signál originálního klíče vozidla, poté tak odemknout vozidlo, nastartovat a odjet s ním. K zamezení možného vypátrání či trasy vozidla využívají rušičky GPS/GSM/GPRS signálu, které mají ve vozidle do doby, než je tento systém deaktivován. Zmiňovaná problematika se stala nejvíce aktuální v době, kdy se moderních vozidel začal využívat bezklíčový systém zámků a startování, ty nejčastější jsou systémy Keyless a Kessy. Tento systém totiž umožňuje odemykání, zamykání a startování bez klasického použití klíče či dálkového ovladače, nýbrž funguje jen na principu přítomnosti radiového elektronického klíče v blízkosti vozidla. Z důvodu docela jednoduchého zneužití a načtení radiového signálu-frekvence klíče, například i odloženého klíče skrz dveře a zeď rodinného domu, se rozmohly různé způsoby zabezpečení, kdy jsou takové klíče vkládány do pouzder, obalů či trezorů izolující vysílání radiového signálu.

Rozhodným faktorem způsobu spáchání je samotné místo, kde je motorové vozidlo odstaveno, a zdali a jak je toto místo zabezpečeno. Zvýšená delikvence je především na místech, která nejsou opatřena například kamerovým systémem, nejsou osvětlena, jsou odlehlá, nachází se na volném prostranství apod. Avšak ke krádežím dochází velmi často i na místech velké koncentrace odstavených automobilů, tedy na nestřežených parkovištích

obchodů, nákupních center, sídlišť, či velkokapacitních garáží. Riziko, že bude vozidlo z takových míst odcizeno, zvyšuje i určitá možnost bezproblémové únikové trasy a anonymity při krádeži.

Podle stupně připravenosti jednání lze krádeže motorových vozidel rozlišovat na:

a) Krádeže nepřipravené, ke kterým dochází zejména nahodile nebo z hlediska momentální příležitosti pachatele. Takové krádeže nejsou předem plánované. Jedná se hlavně o krádeže vozidel vzniklé při příležitosti, kdy je možné se vozidla zmocnit jednoduchým způsobem. Příkladem takových krádeží se stávají vozidla ponechána nastartovaná, nezabezpečená či neuzamčená, ale také stará vozidla konstrukčně jednoduchá s absencí bezpečnostních systémů, kterých se pachatel zmocní bez specifických prostředků jen za využití jednoduchých nástrojů – kamene k rozbití okna a šroubováku k nastartování. Těchto krádeží se dopouští nejčastěji mladší pachatelé, či osoby pod vlivem návykových látek.

b) Krádeže připravované, které jsou pachatelem předem plánované a motorové vozidlo vytipované podle předchozího uvážení pachatele. Takových krádeží se dopouští častěji skupiny pachatelů, nebo dokonce celé organizované skupiny, které mají před samotnou krádeží naplánován jak účel krádeže, tak i následné postupy k ukrytí vozidla, jeho odbytu či demontáži na náhradní díly apod. Pachatelé připravovaných krádeží si například i předem tipují a obhlížejí místo, kde má být krádež provedena, a stejně tak si připravují i odjezdovou trasu, aby bylo minimalizováno jejich dopadení či vytrasování pomocí kamerových systémů. Vedle toho se jejich snaha zaměřuje i na minimální zanechání stop.

Podle odbornosti a způsobu provedení krádeže je možné jednání pachatele členit na:

a) Neodborně provedené, které se často vyznačují násilným a mnohdy destruktivním způsobem spáchání. Pachatel či pachatelé využívají ke vniknutí do vozidla primitivní nástroje, které mají toho času u sebe nebo využijí předmětů

nacházejících se v okolí místa odcizení. Tento způsob provedení koresponduje s krádežemi nepřipravenými. A stejně tak se jich dopouští hlavně osoby pod vlivem alkoholu, drog či jiných návykových látek, bez specifických znalostí k překonání sofistikovanějších zabezpečení.

b) Kvalifikovaně a odborně provedené krádeže, k jejichž provedení je stran pachatele zapotřebí specifických dovedností a odborných znalostí, a také použití speciálních přípravků a nástrojů přizpůsobených pro konkrétní typ vozidla a systém zabezpečení. Takto provedené krádeže se vyznačují minimálním poškozením nebo zcela nepoškozujícím způsobem provedení. Příprava pachatele na provedení skutku je zpravidla předem promyšlená, a to jak stran teoretických znalostí k provedení, tak i stran přípravy potřebných nástrojů a prostředků ke krádeži samotné. Nezřídka si pachatel způsob spáchání nanečisto nacvičuje, než se odhodlá k vlastnímu provedení. Mezi kvalifikované krádeže lze z hlediska předchozí připravenosti a způsobu provedení řadit i takové krádeže vozidel, kdy pachatel využije rafinované lsti k získání klíčů od vozidla nebo při krádeži užije specializované techniky a vozidel, například odtahového vozidla nebo nákladního vozidla pro skrytý transport. Krádeže páchaných takto kvalifikovaným způsobem se dopouští zpravidla více pachatelů či dokonce organizované zločinecké skupiny specializující se výhradně na autokriminalitu.

Podle úrovně organizace skupin pachatelů lze členit krádeže motorových vozidel na:

a) Krádeže, jichž se dopouští organizované skupiny pachatelů, které se mohou diferencovat počtem zúčastněných osob, podílem jednotlivých členů skupiny, ale i jejich dílčími úkony, které mají na starosti. Taková skupina má k dispozici, mimo specifických prostředků ke krádeži, i stálá místa odbytu vozidel nebo jejich částí v podobě jinak legálních autoservisů, vrakovišť a specializovaných dílen (karosáren, klempíren, lakoven apod.), kde se takové díly užívají k prodeji nebo opravám vozidel.

b) Krádeže, jichž se dopouští skupiny pachatelů, které jsou součástí zločinecké organizace. Tyto skupiny jsou ještě na vyšší úrovni, zejména pak z pohledu vnitřní organizace, kdy má každý člen jasně danou pozici a svůj striktní účel. Krádeže páchané zločineckou organizací jsou vysoce specifické, a to samotnou přípravou, fázemi provedení, organizování dílčích úkonů každého člena a následných kroků po krádeži, jako padělání registračních značek, dokumentace a dokladů k vozidlu. Předem je zajištěný i odbyt. Mnohdy se všichni členové zločinecké organizace mezi sebou ani neznají, aby se předešlo jejich dekonspiraci nebo rozkrytí struktury organizace při odhalení jednoho článku skupiny. Složení zločinecké organizace se v praxi může skládat z pachatelů hned několika národností. Může být zřídka pouze z tuzemských pachatelů, ale nejčastěji má přeshraniční přesah nebo je dokonce zcela zahraniční, což taktéž policejním orgánům určitou měrou ztěžuje její odhalení a kompletní rozkrytí. Mezi komplikující faktory odhalení struktury zločinecké organizace policií lze řadit i korupční prvek zasahující do vícero oblastí státní správy dotyčné země a spolupráce s místními policejními orgány. Předmětem krádeží zločinecké organizace jsou především luxusní a drahá vozidla, která jsou kradena na základě poptávky v cílové zemi a zadavatele krádeže. Taková vozidla ve většině případů končí v zemích východní Evropy a Ruska.

Způsoby spáchání krádeže motorového vozidla jsou formovány i z hlediska předmětu zájmu pachatele, kdy tyto je možné rozlišovat z více hledisek, avšak těmi obecně nejčastějšími jsou vozidla osobní (luxusní, ojedinělá, ale i vozidla co do značky výrobce poměrově nejpočetnější), poté jsou to motocykly, užitková a nákladní vozidla, stavební a speciální stroje, zemědělská technika. Své místo z hlediska předmětu zájmu z velké míry zastupují i jednotlivé části či díly motorových vozidel. S takto získanými motorovými vozidly či jejich částmi však musí pachatel po činu také nějak naložit. Způsob nakládání s těmito vozidly a věcmi ovšem ovlivňují dílčí činitele, kterými jsou především vlastní motiv pachatele, jeho schopnosti a možnosti následné

distribuce, nebo jeho kontakty s dalšími lidmi a místy možného odbytu takových věcí.

Jak již bylo uvedeno rozdělení krádeží na připravované a nepřipravované, tak i v tomto případě s tím souvisí i předmět zájmu. Pachatel, který není zručný, nedisponuje odbornými znalostmi a schopnostmi, bude pravděpodobně mít za předmět svého zájmu vozidla, která jsou nestřežená, volně odstavená a ponechána odemčená, nebo vozidla staršího typu bez bezpečnostní výbavy, a využívá momentální příležitosti. Kdežto pachatel kvalifikované krádeže vybaven odbornými znalostmi, zkušenostmi a prostředky, který si vše předem naplánuje a připraví, se zpravidla zaměřuje na vozidla novější, luxusní a drahá. Případně se pachatel nebo zločinecká skupina zaměřuje na konkrétní typy vozidel na objednávku, což mnohdy souvisí se sériovou trestnou činností krádeží. Stejně je tomu i u krádeží stavebních či zemědělských strojů, nebo jejich částí. U takových skutků musí mít pachatelé odborné znalosti nejen jako specifického druhu vozidel, ale také k jejich obsluze či znalosti jejich systémů a výbavy. Současným problémem jsou krádeže navigačních komponentů ze zemědělských strojů, které jsou extrémně drahé a jsou využitelné jen se znalostí speciálních softwarů a aplikací. Proto tedy pachatelé takového druhu trestné činnosti musí mít velice specifické znalosti. Těchto krádeží se v současné době dopouští organizované zločinecké skupiny, kdy v České republice jsou již desítky případů za posledních pár let. V jednom konkrétním případě ze Středočeského kraje došlo ke krádeži hned několika takových komponent, a následným prověřováním službou kriminální policie bylo zjištěno, že se ani ne za měsíc někdo pokoušel tyto komponenty prodat v pobočce výrobce a distributora na Ukrajině. Z toho lze vycházet, že i taková trestná činnost má určitý přeshraniční charakter. Z hlediska zabezpečení těchto zemědělských strojů opatřených touto technikou bylo však k nemilému překvapení policejního orgánu zjištěno, že pro pachatele není až tak obtížné vniknout do prostoru těchto zemědělských strojů, jelikož mají velice jednoduchý zámkový mechanismus, a navíc totožný na několika typech. Tudíž pro znalého

pachatele, který si předem připraví jednoduchý tvarový klíč, není vniknutí do kabiny stroje žádnou překážkou a zmocnit se následně ovládacího panelu navigačního modulu. O tomto případu však bude blíže hovořeno v praktické části této práce.

V případě krádeží prémiových a luxusních vozidel, nebo takových, která jsou z limitovaných či ojedinělých sérií, musí pachatel počítat i s tím, že tato vozidla nebývají běžně odstavená na volném prostranství, ale v zabezpečených garážích nebo prostorech. To pro pachatele tvoří další překážku, na kterou se musí připravit a překonat ji. Takových překážek je ale mnohem víc, zejména kamerový systém, zabezpečovací prvky odstavného prostoru v podobě alarmu nebo i fyzické ostrahy. Dále se k nim řadí i mnohé bezpečnostní a vyhledávací systémy předmětného vozidla, na které musí být pachatel připraven prakticky i technicky. Uvedená vozidla bývají v některých případech sledována i aktivně za pomoci komerční služby, která majitele vozidla upozorní, jakmile se jeho vozidlo neoprávněně pohybuje. S tím vším se musí pachatel dokázat vypořádat. Navíc u limitovaných vozidel například tzv. supersportů, nebo vozidel na zakázku upravovaných či jinak ojedinělých, si musí být pachatel vědom toho, že taková vozidla na veřejnosti jsou většinou širokému okolí osob známa, jelikož je vlastní zpravidla nějaká veřejně známá osoba, osoba kontroverzní, politicky či jinak exponovaná apod. Tudíž pokud by u takového vozidla byl spatřen jiný člověk, navíc v nezvyklém čase, může to vyvolat vysokou míru podezření a riziko odhalení. U takových krádeží tak pachatel předem připravuje i nutnou měrou své utajení a zpravidla v co nejkratším čase opouští republiku a míří s vozidlem za hranice státu k cíli odbytu. Cílovými destinacemi jsou výhradně východní země a státy mimo Evropskou unii. V některých případech k převozu využívá i skrytého převozu za pomoci nákladního vozidla, ale nevylučuje se i jízda tzv. po vlastní ose, kdy je pro pachatele tento způsob rychlejší, než dojde ke zjištění skutku. A také v konkrétních případech i proto, že musí být ve vozidle použity rušičky GPS/GSM/GPRS signálů a frekvencí případně Wi-Fi připojení, aby nedošlo

k vytrasování cesty pachatele za pomoci informací od operátorů a poskytovatelů telekomunikačních služeb.

U ostatních vozidel, která jsou ve vozovém parku v konkrétní oblasti a místě krádeže relativně běžná a nejpočetněji zastoupená, je poměrný vztah s počtem nejčastěji odcizených vozidel. V České republice jsou tak nejčastěji předmětem krádeže vozidla automobilového koncernu Volkswagen, konkrétně Škoda a její modely vedou statistiky dlouhodobě. Rozmanitost místního trhu s motorovými vozidly však v posledních letech tento rozdíl mírně snižuje. Nejvíce zastoupený druh a značka vozidla mezi ostatními z takticko-kriminalistického hlediska zmírňuje riziko odhalení a dopadení pachatele. Další výhodou pro pachatele je velká dostupnost důležitých komponent, jako například řídicí jednotky či přípravky a nástroje pro překonání zabezpečení těchto vozidel. Poměru zastoupených vozidel odpovídá i počet autoservisů a dílen, které se zabývají jejich servisem a opravami, a ty mnohdy spolupracují i se samotnou automobilkou, které poskytuje zaměstnancům servisů odborné metodiky ke konkrétním modelům. Není výjimkou, že pachatelem je osoba pohybující se v tomto pracovním odvětví. Obvyklým jevem těchto krádeží je účel získat typově stejné vozidlo, ze kterého použije pachatel části a díly na vozidlo pocházející z dopravní nehody, a takto se snaží kradené vozidlo legalizovat. Případně ilegálním způsobem zprostředkuje dokumentaci a doklady včetně registračních značek vozidla, které bylo tzv. totálně havarováno, a na tyto doklady zlegalizuje (zásahem do identifikátorů) vozidlo kradené. Častým záměrem takových krádeží je snadné získání náhradních dílů, které sám pachatel užije, nebo je zpeněží následným prodejem či montováním při opravách ve své vlastní autodílně. Z pohledu prověřování a následného vyšetřování je dohledávání a ztotožňování takových dílů pocházejících z trestné činnosti při nejmenším složité, natož poté je identifikovat a ztotožnit s původním vozidlem. V případě koncernu Volkswagen byl však již tento problém relativně vyřešen, kdy policejnímu orgánu ke ztotožnění dílu a vozidla pomáhají speciální skryté kódy a štítky, které mnohdy ani sami pachatelé z malichernosti

neodstraní, nebo nevědí o všech jejich umístěních. Kdežto v České republice má policejní orgán s automobilkami koncernu a jejich odděleními pro ochranu značky dobrou spolupráci, a daří se tak tyto případy lépe objasňovat oproti značkám vozidel asijských, francouzských, amerických výrobců apod.

Při krádežích motocyklů, které nejsou tak časté jako krádeže automobilů, lze vzhledem k účelu a předmětu krádeže stran pachatele uvažovat obdobně jako u dvoustopých motorových vozidel. Nejčastěji jsou předmětem krádeže běžné a nejvíce zastoupené druhy motocyklů – skútry a maloobjemové motocykly, a to hlavně ve velkých městských aglomeracích. Ve velkých městech je rozšířen tzv. sharing, tedy komerční sdílení motocyklů, které jsou odstavovány na různých místech. Ve velké míře jsou zastoupeny skútry a motocykly s elektrickým pohonem. Tyto motocykly jsou předmětem krádeže především proto, že z nich pachatel demontuje napájecí baterie a tyto poté zpeněží. V případě běžných skútrů a motocyklů s klasickým hnacím ústrojím je jejich účel krádeže obdobný jako automobilů. Naopak u pachatelů, kteří se zaměřují na drahé, jedinečné motocykly či dokonce moto veterány, je záměr krádeže srovnatelný s pachateli krádeží luxusních a limitovaných vozidel. Rizikem pro pachatele u těchto druhů motocyklů může být skutečnost, že majitelé jedinečných motocyklů s individuálními markanty se sdružují do spolků a organizací, jejichž členové o každém majiteli a jeho motocyklu mají vysoké povědomí. Pachatelé kradených motocyklů při jejich krádeži a legalizaci, oproti pachatelům krádeží vozidel, využívají toho, že jsou většinou méně chráněny identifikačními prvky a bezpečnostními systémy.

Autokriminalita zahrnující krádeže zemědělské techniky, stavebních strojů, traktorů a jiných speciálně-obslužných a manipulačních vozidel, je vysoce specifickým druhem z pohledu kriminalistické charakteristiky. Pro spáchání krádeže takových vozidel a strojů si pachatel nevystačí jen s obecnými znalostmi, ale je mimo odborných znalostí zapotřebí, aby takové stroje uměl i obsluhovat a ovládat. Jen samotný transport není zdaleka tak jednoduchý jako u osobních vozidel. Některé speciální stroje a vozidla se pohybují

velice složitě a pomalou rychlostí, stejně tak jsou i takové, které nemohou nebo nesmí ani na pozemní komunikaci. Pachatel tak musí mít v jistých případech připraveno i jiné vozidlo, které mu umožní transport z místa činu. Vzhledem k obtížnosti provedení, potřeby odborných znalostí a dalších rizik, je z takticko-kriminalistického hlediska zpravidla do takového jednání zapojen víc než jeden pachatel, a mnohdy se této sofistikované trestné činnosti dopouští organizované zločinecké skupiny. Výjimkou však nejsou ani případy, kdy se krádeží těchto speciálních vozidel dopouští lidé blízcí zdroje, tedy zaměstnanci anebo sami majitelé stavebních a jiných firem. Pachatelé využívají nízkého počtu identifikačních prvků, a mnohdy jednodušeji odstranitelných, než je tomu u osobních vozidel. A hlavně také toho, že tyto vozidla jsou povětšinou velice drahá, a přináší tak pachateli větší ekonomickou výhodu.

Pachatelé, kteří se dopouští krádeží částí vozidel nebo jejich dílů, se zaměřují výhradně na takové součásti, které z vozidla mohou demontovat na místě jejich odstavení. Takové části jsou pro ně relativně snadno dostupné a jednodušeji zpeněžitelné nebo využitelné jiným způsobem. Jedná se zejména o krádeže kompletních sad kol, nebo světlometů (nejčastěji s xenonovými výbojkami či LED světlomety), které jsou nejžádanějšími. Předmětem zájmu pachatele se v praxi nejvíce stávají přední světlomety modelu Škoda Octavia druhé a třetí generace. Nejen u těchto modelů osobních vozidel je totiž až s překvapením lehké proniknout do motorového prostoru, aniž by pachatel musel vniknout do kabiny vozidla. Využívají právě osobních vozidel nižší a střední třídy, která mají mechanické otevírání krytu motoru táhlem lanovodu. V takovém případě se do prostoru motoru dostávají tak, že skrze levý přední podběh kola prostrčí ruku, nahmatají zde vedoucí lanovod a pouhým zatažením se jim otevře kapota motoru. Toto provedení se bohužel u mnohých modelů vozidel stále používá.

U vozidel luxusních a vozidel s vysokou výbavou bývá již otevírání elektronické, což je jakousi pasivní prevencí proti tomuto způsobu krádeže.

U těchto vozidel však bývá stran pachatele jiný předmět zájmu, a to například v dřívějších letech první vestavěné navigační systémy, které zručný pachatel dokázal demontovat i v řádu několika málo vteřin. Toto byla svého času doména vozidel koncernu Volkswagen. S postupným vývojem technologií a zpracováním navigačních systémů, které již byly integrovány přímo do přístrojové desky, se druh této trestné činnosti významně snížil. Specifickým případem z praxe je možné uvést, že předmětem zájmu se stávaly případy krádeží celých přístrojových desek a airbagů z vozidel tovární značky BMW. Tyto případy byly velice specifické a dopouštěli se jich taktéž organizované zločinecké skupiny zahraničních pachatelů. Vynikali vysokou zručností a odborností, kdy za velice krátkou dobu stačili demontovat při jednom skutku i několik vozidel najednou odstavených na prodejním parkovišti autosalonu jmenované tovární značky.

2.3 Osobnost pachatele a motiv trestného činu

Stran osoby pachatele nelze vyloučit při jeho tipování relativně žádné hledisko, jako pohlaví, věk, kriminální zkušenost apod. Krádeží motorových vozidel se mohou v praxi dopouštět jak muži, tak i ženy, a to různého věkového rozpětí od nezletilých až po dospělé. Pokud bychom uvažovali i kriminologické hledisko, může skutek spáchat osoba v minulosti již trestaná, ale také zcela netrestaná. Nad charakteristikou osobnosti pachatele je možné typologicky uvažovat již na podkladě zjištěných poznatků, zajištěných stop a informací o způsobu provedení konkrétního skutku. Jejich vyhodnocením lze konkrétněji tipovat osobu pachatele včetně jeho dílčích charakteristik, a zúžit tak osobnostní profil pachatele. To je důležité nejen pro další postup při pátrání po pachateli, ale i pro stanovení a tvorbu kriminální situace. Kvantita i kvalita informací má pro následné vyšetřování významný vliv. Pokud je způsob spáchání na vysoké úrovni a jeho provedení je sofistikované, lze uvažovat o pachateli, který má odborné znalosti a technické zkušenosti. Stejně tak u krádeže motorového vozidla provedené násilným a poškozujícím způsobem,

je předpokládat, že pachatel bude pravděpodobně z řad mladistvých osob. Pokud je k dispozici minimum informací k danému skutku, nemusí tyto uvedené případy vždy zcela platit. Odborně a sofistikovaně spáchaného skutku se v praxi může dopustit osoba pocházející z prostředí související s motorovými vozidly, například automechanici, zaměstnanci autoprůmyslu, ale i jimi poučená nebo instruovaná osoba. Stejně tak brutálně spáchané krádeže vozidla se může dopustit i dospělý pachatel s bohatou kriminální minulostí či narkoman, kterému se naskytla momentální příležitost či potřeba.

Usuzování nad osobou pachatele je závislé na množství zjištěných informací ke způsobu spáchání. Zjištěné informace ke konkrétnímu skutku mohou být pro vyšetřující orgán, i při jejich minimálním množství z hlediska charakteristiky osoby pachatele, využitelné pro tipování možného pachatele ze zájmového prostředí a okruhu pachatelů dříve spáchaných skutků na daném území. Za předpokladu, že skutek mohl spáchat i pachatel již trestaný nebo vyšetřovaný za stejnou trestnou činnost, je možné využít i různých kriminalistických policejních evidencí a systémů, včetně poznatkových fondů k jednotlivým způsobům spáchání a charakteristikám osobností již řešených pachatelů. Pro vyšetřovatele konkrétního skutku je vždy nespornou výhodou ve vyšetřování, zejména možnost plánování jednotlivých úkonů trestního řízení a predikce jejich možného průběhu včetně reakce pachatele, pokud má povědomí o jeho chování a charakteristice jeho osobnosti.

Specifické jsou však případy pachatele, který krádež motorového vozidla finguje s určitým záměrem, nejčastěji v případech pojistného podvodu. Tito pachatelé většinou svůj čin dlouho promýšlejí a plánují, přičemž mnohdy pro následné jednání využijí více osob. Ty mohou být zainteresovány ve skutku zcela nebo jen dílčími úkoly. Může se jednat i o případy různých druhů zpronevěř svěřených vozidel, jako třeba vozidel služebních nebo pronajatých.

Důvody a příčiny, které pachatele ke spáchání vedou, tedy jaké motivy pachatelé mají, že se krádeže motorového vozidla dopustí, může být hned několik. Těmi nejčastějšími motivy jsou zejména tyto níže uvedené:

a) Pachatel má v úmyslu využít motorové vozidlo pouze k jízdě, respektive k vlastní přepravě po časově omezenou dobu, nebo jej přechodně užívat za určitým účelem. Pachatelé bývají zpravidla mladiství nebo drogově závislí. Předmětem útoku jsou zejména starší vozidla s minimálním nebo žádným zabezpečením. Není výjimkou, že jsou taková vozidla nalezena často nabouraná nebo odstavená v blízkosti bydliště pachatele.

b) Pachatel využije vozidlo jako nástroj či pomůcku ke spáchání jiné trestné činnosti. To může být hned několik možností, avšak nejčastěji to bývá přeprava odcizených věcí z jiné majetkové trestné činnosti, přeprava spolupachatelů, nebo spáchání násilné trestné činnosti za užití vozidla jako zbraně. V praxi se objevily i krádeže vozidel schopných vytrhnout vestavěný bankomat, naložit jej a odvést. Pachatel si tedy cíleně vybírá vozidlo, které má vlastnosti pro spáchání zamýšleného skutku (rychlost, odolnost, nenápadnost – maskování atd.).

c) Motivem pachatele je prosté obohacení, nebo úmysl ekonomické výhody.

Poslední z uvedených motivů je v praxi velice častým jevem, a z pohledu pachatele se jedná o jeden z elementárních případů krádeží. Takovým jednáním je buď legalizace vozidla, nebo různé druhy jeho zpeněžení. Pachatel může vozidlo ihned prodat ve stavu, v jakém momentálně je, bez jakýchkoliv úprav. To pro něj však nese vysoké riziko, a proto prodává takové vozidlo nízko pod běžnou tržní cenou většinou v rámci okruhu osob, které zná z kriminálního prostředí (osoby z autoopraven, vrakovišť, autobazarů), kde jsou tato vozidla dále zpracována nebo upravena. Dalšími způsoby jsou ty, že pachatel vozidlo užívá sám pro svou potřebu, jen na něm provede úpravu identifikátorů a identifikačních prvků, aby ztížil jeho identifikaci a riziko odhalení (zásahy do ražby VIN kódů, výměna částí vozidla s identifikátory – skla oken, bezpečnostní pásy, jedinečné markanty). Pachatel také odcizené vozidlo může rozebrat na díly, a tyto následně rozprodat. Případně vozidlo s poupravenými identifikátory a padělanými doklady prodá přes inzerát, nebo do autobazaru s nízkou výkupní kontrolou vozidla. A v neméně obvyklém případě se pachatel

dopouští krádeže vozidla na objednávku další osoby nebo zločinecké organizace, za úplatu.

Výše uvedené pohnutky, které pachatele vedou ke krádeži vozidla, odpovídají i následnému osudu vozidla, a zpravidla tyto úkony a jednání probíhají ihned po krádeži nebo velmi krátce po ní. Hlavním důvodem je minimalizace možnosti vypátrání vozidla, a odhalení a dopadení pachatele policií. Pokud je znám motiv, záměr a cíl pachatele krádeže motorového vozidla, je možné následně tyto informace využít ke zjištění výskytu kriminalisticky relevantních stop a tyto poté zajistit, případně podniknout i další úkony vedoucí k objasnění konkrétního skutku.

2.4 Oběť a její typická charakteristika

Charakteristika obětí trestných činů autokriminality, především obětí krádeží motorových vozidel, není nijak zvláště specifikována. Obětí může být jakákoliv osoba. Možným způsobem, kterým lze z hlediska charakteristiky pohlížet na tyto oběti, je určitý předpoklad osoby oběti podle předmětu zájmu pachatele. V případě krádeží luxusních a drahých vozidel je pravděpodobný předpoklad, že obětí bude osoba finančně zajištěná, movitá, společensky známá, prominentní či jinak exponovaná, z podnikatelské oblasti apod. Tato charakteristika může z části profilovat i osobu pachatele, zejména potom v případě, kdy jsou nezřídka taková vozidla v registru vozidel registrována na nějakou obchodní společnost. Takto tomu je zpravidla i u vozidel a strojů nákladních, pracovních, zemědělských či stavebních, která vynikají svou vysokou pořizovací hodnotou a specifickým užitím. V těchto případech není výjimkou, že pachatelem může být například i současný či bývalý zaměstnanec společnosti, která vozidlo vlastní, nebo osoba pachatele z konkurenčního prostředí. Motivem některých případů bývá i tzv. vyřizování si účtů, kdy se společnosti navzájem obviňují z nejrůznějších závazků vůči té druhé, a poté se svého domáhají po svém (vzájemnou krádeží movitého

majetku). Tato jednání však mnohdy souvisí i hospodářskou trestnou činností. Informace o nesrovnalostech mezi zaměstnancem a zaměstnavatelem nebo informace o nekalém konkurenčním boji, kterými disponuje pouze poškozená společnost, jakožto oběť, mohou být velmi přínosné pro objasnění celého skutku.

Jinak je tomu u krádeží vozidel, která jsou v rámci vozového parku běžná a nejčastěji užívaná. Tyto jsou předmětem zájmu určité skupiny pachatelů, jejichž motivy se různí. Charakteristiku obětí u krádeží těchto vozidel nelze nijak konkrétně specifikovat zejména proto, že jejich majitelé tvoří nejširší spektrum možných vlastníků.

Naopak v případě krádeží motocyklů, a zejména historických veteránů, bývají jejich oběti nebývale přínosným zdrojem informací a vodítek, které mohou vyšetřování této specifické krádeže vést od počátku správným směrem a urychlit tak případné objasnění případu. Majitelé motocyklů a obzvláště těch historických bývají sdružováni v různých moto klubech a také v sociálních skupinách v internetovém prostředí, kde se informace o krádeži rychle rozšíří. To nezřídka přispěje i ke zmapování výskytu takového motocyklu a případně i jeho vypátrání. Tyto osoby jsou významným zdrojem informací. Pachatelé si takové motocykly nechávají jako investici, aniž by významně zasahovali úpravami do její konstrukce, jelikož nebývají opatřeny téměř žádnými identifikátory a mnohdy ani původní vlastník nemá žádnou dokumentaci. Ale i motocykly, ať už historické či moderní, jsou také předmětem krádeže na objednávku či kvůli nedostatkovým nebo drahým náhradním dílům.

Z pohledu informační významnosti, nejsou oběti krádeží motorových vozidel nijak bezvýznamným prvkem. Mnohdy znalost jejich charakteristiky může přispět ve chvíli, kdy jsou v rámci odhalování trestné činnosti porovnávány jednotlivé případy, srovnávány shodné stopy a způsoby provedení, ve spojitosti s poškozenou osobou.

3. Stopy typické pro autokriminalitu – krádeže vozidel

3.1 Typické stopy na místě odcizení vozidla

Přímo na místě, kde došlo k trestnému činu krádeže motorového vozidla nebo jeho nálezu a na něm samotném, je možné zajistit široký soubor kriminalistických stop. Jednání pachatele během krádeže motorového vozidla a samotný způsob provedení totiž nechává prostor pro tvorbu a vznik stop podle obecné kriminalistické teorie jejich vzniku. Při tomto druhu trestné činnosti vznikají jak stopy materiálního charakteru, tak neméně významné stopy paměťové ve vědomí případných svědků události nebo jednání pachatele.

Všeobecně v souvislosti s touto konkrétní problematikou autokriminality se obvykle pojí stopy trasologické, daktyloskopické, mechanoskopické, biologické a paměťové stopy zainteresovaných osob. Ve specifických druzích a formách autokriminality, případně v dalších doprovodných protiprávních jednáních, které s autokriminalitou úzce souvisí, lze uvést i paměťové stopy ve vztahu k výpočetní technice, tiskárnám, digitální a fotografické technice, datovým nosičům, audiovizuální technice a systémům. Vyhledávání stop je vedeno nejen od jednání k pachateli, ale i od pachatele k jeho motivu (zejména u fingovaných krádeží, pojistných podvodů, zpronevěr apod.) Velmi důležité je klást důraz na tyto možné negativní jevy již při prvotním ohledání a následném vyhledávání a zajišťování stop.

Největším problémem při vyhledávání stop v případech krádeže motorového vozidla je skutečnost, že naprostá většina materiálních stop, které vznikly jednáním pachatele při spáchání skutku, zůstávají na předmětu jeho zájmu, tedy na vozidle. Tyto stopy jsou tak obvykle v prvotní fázi zjištění krádeže policejnímu orgánu neznámé. Množství a kvalita stop je významně ovlivněná odstupem časového úseku od odcizení po zjištění. Čím delší doba uplyne mezi těmito dvěma proměnnými, tím složitější je zjistit a případně zajistit větší množství kriminalisticky relevantních stop. Mnohdy je tento časový úsek natolik dlouhý, že na místě odcizení nelze zajistit stopy žádné. Takové místo

podléhá vlivu okolního prostředí, počasí, frekvencovanosti jiných osob a vozidel, kdy dochází k degradaci, kontaminaci či znehodnocení případných stop, které se pak stávají nevyužitelnými. Stejně tak paměťové stopy ve vědomí případných svědků, nebo v podobě případných kamerových záznamů, které mají různé časové nastavení přehrávání záznamu.

Pouze u násilného způsobu spáchání krádeže vozidla, kdy je vniknuto do vozidla skrze skleněnou výplň okna, je možné i po delší době od okamžiku spáchání nalézt na místě činu jeho střepy, případně pachatelem použité předměty a nástroje či jejich části, jichž užil k překonání zajištění. Je však nutné mít na zřeteli, že ne všechny takto zajištěné stopy musejí mít přímou souvislost s předmětným skutkem. Velice důležitým faktorem, kterým lze zjistit významné informace ke spáchání předmětné krádeže vozidla, případně co jí předcházelo, nebo co následovalo, jsou soukromé a ostatní (obecní, městské, dopravní, policejní) kamerové systémy, zejména ty s možností záznamu. S jejich pomocí lze v případě potřeby zjistit především pohyb pachatele, jeho příchod na místo činu, způsob spáchání, směr a trasu odjezdu, případné spolupachatele, svědky události, nebo další důležité okolnosti, které mohou výrazně přispět k objasnění konkrétního případu.

Jedním z ideálních forem zajištění stop krádeže motorového vozidla je stopa paměťová ve vědomí očitých svědků, které skutek oznámí na tísňovou linku policie. Spolu se správným vyhodnocením a vytěžením operátorem tísňové linky onoho přímého pozorovatele, lze z takové paměťové stopy získat určitou přidanou hodnotu, která může být rozhodující ve smyslu dopadení pachatele a vypátrání odcizeného vozidla. Informační hodnota takové stopy, při použití správných a cílených dotazů na osobu pachatele, jeho popis, směr odjezdu z místa činu, způsob provedení krádeže a jiné okolnosti, může být výrazně navýšena. Obvykle však při krádeži motorových vozidel žádní svědci nejsou, kdy pachatel se různými způsoby snaží o to, aby se svědectví svého jednání vyvaroval. Oznámení přímých pozorovatelů jsou tak ojedinělá, a pátrání po tzv. horké stopě je v praxi jen zřídka.

3.2 Typické stopy na odcizeném vozidle

Čím dříve od doby spáchání je odcizené motorové vozidlo nalezeno, tím se zvyšuje i možnost, že bude možné vyhledat a zajistit více kriminalisticky relevantních stop. Nejideálnější situací se tak stává ta, při které je odcizené vozidlo zjištěno ihned po krádeži nebo krátce poté, kdy je pachatel v odcizeném vozidle pronásledován hlídkou policie a následně vozidlo zastaveno i s pachatelem nebo vypátráno odstavené bez něj. V těchto případech lze na vozidle i uvnitř něj zajistit zejména stopy daktyloskopické, biologické, pachové, mechanoskopické a věcné. Tyto stopy se nacházející na různých místech vozidla, avšak některá místa mají pravděpodobnější možnost výskytu a nálezu než jiná. Především na těch částech a ovládacích prvcích vozidla, se kterými je nutné manipulovat nebo je ovládat, aby bylo možné dostat se do prostoru vozidla a vozidlo užít k jízdě. Těmito částmi jsou zámky a kliky dveří vozidla, skleněné výplně oken a jejich rámy, madla vnitřních částí dveří a plochy ovládacích prvků, volant, volič jízdních režimů či řadicí páka, zámek zapalování případně tlačítko startu, páky voličů pod volantem a ovládání komfortních systémů, zpětné zrcátko, panel rádia, obrazovka infotainmentu a další komponenty přístrojové desky včetně odkládacích přihrádek, stropního stínidla, sedáky sedadel, zavazadlový prostor. V některých případech ve vozidle, po jeho náhlém opuštění ve spěchu pachatelem, zůstanou jeho věci (batoh, příruční taška, mobilní telefon, nedopalky cigaret, zapalovač, oděvní svršky atp.), ale i další odcizené věci, či nástroje a pomůcky, které užil k překonání uzamčení a zabezpečení vozidla. Podle způsobu spáchání krádeže vozidla se ve specifických případech uvnitř může nacházet i speciální technika užitá pachatelem k rušení signálu GPS/GSM/GPRS. U některých typů vozidel je možné vyčíst zpětnou paměťovou stopu z řídicí jednotky polohového systému navigačního zařízení.

V případě nálezu odcizeného vozidla již po delší době od krádeže, lze postupovat při vyhledávání stop obdobně, avšak počet a kvalita těchto stop již může být nepoměrně nižší. Pokud je vozidlo nalezeno odstavené

v nezajištěném stavu s otevřenými dveřmi či rozbitým oknem, kterým bylo vniknuto do vozidla, a zejména interiér je vydán na pospas vnějším vlivům počasí, jsou některé stopy vystaveny degradaci a znehodnocení. Pachatel před opuštěním vozidla měl dostatek času i na případný pokus o znehodnocení či zničení stop a důkazů (např. použitím chemikálií, rozsypaní pepře, zapálením vozidla atp.). V souvislosti s místem nálezu lze zpětně vytipovat trasu, kterou na místo odstavení pachatel přijel, a následně dohledat případnou paměťovou stopu z využitelných kamerových systémů a jejich záznamů. Také lze z odometru určit počet ujetých kilometrů od doby krádeže. Stopy nacházející se vně na vozidle mohou odrážet způsob vniknutí do vozidla a překonání vnějšího zabezpečení, stejně tak i druh užitého nástroje. Ve většině případů nalezených vozidel je místo nálezu odlehlé, daleko od obydlených oblastí či míst, která jsou lidmi frekventovaná nebo snímána kamerovým systémem. Avšak jsou situace, kdy je vozidlo odstaveno i v místě obydlené zástavby, nebo na takovém místě, odkud je pro pachatele možné vozidlo sledovat, resp. v blízkosti jeho bydliště. Jedná se zejména o případy, kdy vozidlo pachatel na určitém místě odstaví a nechá jej tzv. vyčichnout či vychladnout, a to především proto, aby zjistil, že ve vozidle není sledovací zařízení. Pokud vozidlo zpravidla do několika málo dní z místa nezmizí (vypátrání policií po oznámení krádeže, nebo komerční vyhledávací službou), tak jej pachatel odveze na místo, kde s ním dále naloží dle svého záměru. Paměťové stopy osob svědků k odstavení vozidla pachatelem na místě nálezu nejsou časté, téměř vždy se jedná až o následné oznámení o jeho nálezu. Z výpovědi oznamovatele tak nelze zjistit informace k pachateli nebo okolnostem odstavení vozidla.

Z hlediska pravděpodobnosti vyhledání a zajištění dostatku stop, vedoucích ke ztotožnění pachatele, způsobu krádeže, nebo k jakýmkoliv informacím, jež by napomohly k objasnění věci, je nanejvýš příhodná situace vozidla nalezeného velmi dlouho po krádeži. Stejně je tomu u vozidel nalezených ve stavu, kdy došlo pomocí chemických procesů a jiných působících faktorů k znehodnocení či destrukci stop. Takovými situacemi mohou být nálezy vozidel

pod hladinou vody (rybníky, vodní nádrže apod.) či vozidla, která byla cíleně zapálena (za pomoci různých hořlavín a akcelerantů hoření) nebo jinak znehodnocena (výbuchem, chemikáliemi, demontáží, aj.), čímž se pachatel snažil o zničení případných stop. Současné metody kriminalistické vědy jsou však na takové úrovni, kdy je minimálně možné i takové vozidlo, které je fatálním způsobem destruováno, ztotožnit kupříkladu za pomoci vyhledání ražby VIN kódu (unikátního identifikačního čísla vozila) na typických místech karoserie pro daný typ vozidla. Pro takové účely se i v případech, kdy se pachatel snažil VIN kód odstranit například vybroušením, užívá metody metalografie a defektoskopie, kterou je možné ve hlubší struktuře kovu zjistit původní číslo VIN kódu. Mechanoskopické stopy je tak možné vyhledat i po násilném zásahu pachatele.

V některých případech je nutné k určení původu autodílů a jejich spárování s konkrétním vozidlem či ztotožnění celého vozidla vyhledat specifické kódy, které jsou umístěny skrytě na různých místech vozidla, jeho částech nebo jednotlivých dílech. Takové skryté identifikátory mají zpravidla číselnou formu, případně kombinaci alfanumerických znaků nebo čárových a QR kódů. Především v rámci koncernu Volkswagen se užívají tzv. PKN kódy (Persönliche Komponenten nummer/Personal component number), tedy jakési jedinečné osobní číslo komponentu, podle kterého lze získat informace o druhu dílu a někdy i příslušnost ke konkrétnímu vozidlu a jeho VIN.

V rámci vyhledávání a následného zajišťování stop je žádoucí postupovat dle předem určeného sledu plánovaných úkonů ohledání. Zejména je zapotřebí nejprve vše fotograficky zadokumentovat, případně pořídit například i videozáznam manipulace s vozidlem při jeho vytažení z vody, dále pořizovat topografické údaje, a následně vyhledávat a zajišťovat stopy směrem z vnějšku dovnitř.

3.3 Typické stopy na místech souvisejících s krádeží vozidla

Místa, která v širším smyslu souvisí s krádeží motorového vozidla, jsou ta, kde pachatel krádež plánuje, kde se na krádež připravuje, kde si k provedení krádeže obstarává a vyhledává nástroje a pomůcky, dále prostředí, kde vyhledává postupy a návody, nebo činí komunikaci o plánování a průběhu krádeže vozidla. Dalšími souvisejícími místy jsou ta místa, jichž pachatel užívá k úkrytu odcizených vozidel, jejich úpravám, demontáži nebo legalizaci. Případně také místa, kde si zdokonaluje a zkouší specifické způsoby provedení krádeže a ovládnutí a funkce technických pomůcek, které mu odcizení usnadňují.

Shora uvedenými činnostmi pachatele se utváří stopy, jejichž zajišťování je možné při různých úkonech policejního orgánu, např. při vyhodnocování komunikace pachatele v internetovém prostředí, historie jeho webových vyhledávačů a celkové datové stopy včetně datových uložišť, a dále také při provádění domovních prohlídek. Tyto úkony se provádí zejména tehdy, kdy je zjištěn výskyt nebo důvodný předpoklad užití specifických nástrojů a zařízení pro sofistikované krádeže vozidel (rušičky GPS/GSM/GPRS, zařízení pro zachycení a uchování radiové frekvence, jejich příslušenství, raznice, účelově upravené řídicí jednotky, softwarové vybavení, a jiné).

Pachatel zanechává stopy různou formou i poté, co motorové vozidlo odcizí. Vzhledem k množství úkonů, které musí provést, než vozidlo samotné zpeněží nebo se jím jinak obohatí. S těmito úkony souvisí především místo úkrytu vozidla a místa, kde je vozidlo následně jakkoliv upravováno, nebo kde dochází k procesu jeho legalizace včetně místa padělání dokumentů a dokladů k vozidlu. V praxi se téměř nestává, že by se na všech těchto úkonech podílel pouze jeden pachatel nebo byly tyto úkony prováděny na totožném místě. Rizikovým faktorem pro pachatele jsou i úkony spojené s prodejem takového vozidla koncovému zákazníkovi. Kritickými jsou zejména administrativní úkony a úkony s tím související, při kterých vznikají listinné a digitální stopy, a taktéž paměťové stopy ve vědomí zainteresovaných osob. Než tedy dojde k obohacení

pachatele a získání jeho ekonomické výhody, musí dojít k řadě úkonů a situací, při kterých vzniká velké množství stop, kterým je nutné klást náležitou pozornost.

4. Problematika vyšetřování

4.1 Typické vyšetřovací situace

Z vyšetřovacího hlediska je tou nejideálnější situací ta, kdy je krádež motorového vozidla zjištěna v jejím průběhu, tedy ve stádiu, kdy se pachatel i s předmětným vozidlem nachází stále na místě činu. Situace, při nichž oznamovatel v osobě očitého svědka přímo na tísňovou linku nahlásí právě probíhající krádež, jsou ojedinělé. I v takto kriminalisticky příznivých situacích je však důležitý i dojezdový čas nejbližší policejní hlídky a úspěšnost zadržení pachatele přímo při činu. Pachatel bývá velmi ostražitý, a mnohdy nebývá sám (zejména u kvalifikované autokriminality), a po spatření policistů utíká nebo se snaží i s vozidlem ujet, a dochází tak často k policejnímu pronásledování. V takových případech je však odcizené vozidlo i s pachatelem obvykle zastaveno, nezřídka však skončí poškozené.

Nejtypičtější a zároveň nejčastější situací je v praxi však případ, kdy je majitelem či provozovatelem oznámena krádež vozidla s nejasným nebo velkým časovým odstupem doby krádeže po zjištění. V těchto případech dochází k informační nouzi, jelikož zde mnohdy platí přímá úměra mezi časovým rozpětím inkriminované doby a počáteční informační hodnoty. Jsou to situace, kdy oznamovatel ani neví přesnou dobu, kdy své vozidlo s jistotou viděl naposledy, nebo nedokáže například popsat charakteristické markanty vozidla, jež nejsou uvedeny v technické dokumentaci (různé doplňky, zatmavená okna, chromované lišty, nestandardní výbava, nápisy, reklamy, jedinečné poškození). Následným šetřením lze situaci informační nouze vylepšit, pokud jsou například vytěžením náhodných svědků zjištěny informace k osobě pachatele, jeho popisu, či bližší době a způsobu spáchání. Taktéž lze zjistit zpětně informace

k prověřovanému skutku z případného kamerového systému a jeho záznamu, pokud je stále k dispozici. Případně využití příslušného zákonného oprávnění a získání informací z výpisů telekomunikačního provozu z místa činu, za podmínky bližšího určení doby spáchání. Minimum zjištěných informací v počáteční situaci a nedostatečné informace od oznamovatele přináší jistou výhodu pro pachatele, a snižují tak možnost jeho dopadení a vypátrání odcizeného vozidla.

Zcela minimální pravděpodobnost na úspěšné objasnění krádeže motorového vozidla nastává za situace, kdy oznamovatel oznámí odcizení vozidla po velmi dlouhé době od spáchání a k samotnému vozidlu má minimum informací. Typickou situací je případ, kdy majitel odcestuje dlouhodobě do zahraničí a ponechá své vozidlo odstavené měsíce i několik let bez jakékoliv průběžné kontroly, poté se vrátí a zjistí, že vozidlo bylo odcizeno.

4.2 Zvláštnosti předmětu a podnětů k vyšetřování

Problematika autokriminality se v praxi jeví velmi specifickými hledisky spáchání a různorodosti provedení, včetně rozmanitosti předmětu zájmu, ale i osobností pachatele od prostého zloděje až po vysoce organizovanou zločineckou skupinu. Ačkoliv se laickým pohledem může zdát, že autokriminalita a zejména krádež motorového vozidla je banální trestnou činností, kde pachatel odcizí vozidlo a vzápětí jej zpeněží, tak opak je pravdou. Takto triviální skutky se z hlediska autokriminality dějí jen výjimečně. V naprosté většině případů jde o nepoměrně složitější proces, který zahrnuje již výše zmíněné zvláštnosti jednotlivých úkonů a souvisejících faktorů, na které je zapotřebí při prověřování a následném vyšetřování brát zřetel. Obvykle pachatel nebo skupina pachatelů, především kvalifikované autokriminality, ale i nahodilí jednotlivci volí místo a způsob spáchání krádeže vozidla předem. Stejně tak si připravují i dobu krádeže, sledují návyky majitele vozidla, předem tipují nejlepší okamžik a taktiku provedení včetně trasy odjezdu, aby snížili na minimum rizikový faktor přistižení,

odhalení či následného vypátrání. Podle předem určeného záměru krádeže mají pachatelé například již zajištěné místo rychlé demontáže vozidla na díly, a naplánované úkony dílčí legalizace, nebo prostředky a další členy organizované skupiny k jednotlivým úkonům a transportu vozidla do zahraničí k domluvenému cíli. Z policejní praxe jsou známy případy krádeží vozidel na náhradní díly či provedení legalizace, kdy jsou pachatelé schopni demontovat celé vozidlo nebo pozměnit identifikátory a jednotlivé části vozidla v řádu několika hodin od samotné krádeže. Ale také případy, kdy po následném šetření z průjezdových kamer, systémů AKV a mytných bran, jsou zjištěny informace, že odcizené vozidlo opustilo území České republiky do méně než jedné hodiny od doby odcizení. Jedná se o specifickou zvláštnost předmětu vyšetřování, kde časový odstup zjištění krádeže od jejího spáchání ovlivňuje a ztěžuje následnou důkazní situaci a možnost zajištění jakýchkoliv kriminalisticky relevantních stop. V čase, kdy oznamovatel zjistí, že mu bylo vozidlo odcizeno, je tak v některých případech již toto vozidlo rozebráno, nebo neznámo kde daleko za hranicemi státu.

Z vyšetřovacího hlediska a míry příznivosti k možnosti maximalizace zjištěných informací, objasnění skutku, vypátrání vozidla a zadržení pachatele, jsou těmi nejlepšími variantami podněty o této trestné činnosti od očitých svědků, policejních informátorů nebo na základě vlastního zjištění operativním rozpracováním a dalšími specifickými činnostmi policie. Jak již bylo zmíněno, kvalifikované trestné činnosti na úseku autokriminality se zpravidla dopouští organizované skupiny pachatelů, které se vyznačují svou strukturou vnitřní hierarchie, dělbou a měrou dílčích činností a postavení ve skupině. Tyto faktory organizované zločinecké skupiny, která páchá sériovou trestnou činností opakovaně, ztěžují policii následné dokazování jednotlivých skutků a jejich provázanost, včetně míry účasti a formy zapojení na nich každého z článku skupiny. Negativním faktorem pro důkazní situaci je i fakt, že zaměření těchto skupin nebývá jen na malém územně omezeném prostoru. Teritorium jejich působení a páchání dílčích skutků se územně neomezuje ani na jednotlivé

kraje nebo území republiky, nýbrž mají i přeshraniční a mezinárodní charakter. Proto je nanejvýš žádoucí, aby byla spolupráce a výměna informací stran jednotlivých policejních orgánů nejen na území České republiky, ale i z mezinárodního měřítka na vysoké úrovni efektivity a akceschopnosti. Taktéž je žádoucí, aby příslušné policejní celorepublikové útvary, zabývající se výhradně organizovanou trestnou činností a sběrem informací o jejich působení, úzce v rámci možností spolupracovaly s teritoriálně omezenými útvary kriminální policie, působících na problematice autokriminality. Zmíněné formy spolupráce a výměny informací jsou důležité i z charakteristického hlediska této trestné činnosti, kdy prvotní důkazní situace a množství zajištěných materiálních stop na místě činu jsou nízké. Přičemž obvykle je zjišťování stop a vyšší míra důkazní situace v tomto specifickém odvětví trestné činnosti zajišťována až následným rozpracováním dílčích informací, poznatků a důkladným prověřováním skutku. Mezi místa s kvalitnější důkazní situací patří různé úkryty, dílny, autoservisy a ostatní místa, kde jsou odcizená vozidla umístěna, demontována, nebo jinak upravována a pozměňována.

4.2.1 Oznámení poškozené osoby

Zvláštnosti tohoto podnětu k vyšetřování se vyznačují zejména v osobě, jenž krádež vozidla oznamuje na tísňovou linku policie, písemnou formou nebo přímo osobně na některém z obvodních či místních oddělení. V současné době může být vlastníkem a provozovatelem vozidla stejná či rozdílná osoba. Navíc může být forma této osoby, jak fyzická, tak i právnická. Pokud je oznámení o krádeži vozidla činěno fyzickou osobou vlastníka, nebo oprávněnou osobou zastupující právnickou osobu přímo, je to z hlediska sdělení souvisejících skutečností a počáteční informační hodnoty relativně nejlepší možnost. Tyto osoby totiž většinou disponují, ihned při příjmu oznámení policejním orgánem, nejširším penzem informací týkající se předmětného skutku a informacemi k inkriminovanému vozidlu. Naopak horší vypovídající hodnota

prvotních informací je v případech, kdy je přijato oznámení právnické osoby (společnosti, která vozidlo provozuje pro firemní účely, či společnosti zabývající se pronájmem vozidla apod.). Jedná se zejména o situace, kdy je oznámení přijato v písemné či elektronické podobě, nebo je postoupeno dle místní a věcné příslušnosti jiným orgánem. Ačkoliv v případě zjištění jakéhokoliv trestného činu, by mělo být učiněno oznámení o něm neprodleně, není výjimkou, kdy některé společnosti oznámí krádež, zpronevěru či jiné neoprávněné užívání služebního nebo pronajatého vozidla až se zbytečným časovým odstupem. Některé právnické osoby v praxi využívají k oznámení trestného činu pověřenou osobu nebo služby advokáta, který učiní oznámení prostřednictvím zaslání podnětu k prověření oznámení na příslušné státní zastupitelství, které pak toto oznámení teprve postoupí místně a věcně příslušnému útvaru policie. Tento postup je v praxi nejen z hlediska důkazní situace velmi neefektivní, ale ztěžuje i následné vyšetřování.

Od této skupiny osob je při příjmu oznámení důležité zjistit maximální počet informací z hlediska kvantity i kvality, aby nemusely být později zbytečně doplňovány. V počáteční fázi je nutné od těchto osob získat informace především o co nejpřesnějším časovém určení zjištění krádeže a poslední známé doby, kdy bylo vozidlo v pořádku a na místě svého odstavení. Důležitými informacemi jsou také skutečnosti o zajištění a zabezpečení vozidla, a také o místě jeho odstavení. Případně jestli je toto místo například snímáno kamerovým systémem, fotopastí či jinou využitelnou záznamovou technikou. Dále kompletní faktický popis, technický stav, charakteristika a markanty předmětného vozidla, včetně toho, zdali je vozidlo vybaveno sledovacím polohovým zařízením. Informace k totožnosti osob, které vozidlo naposledy užívaly, měly k němu přístup, a počtu klíčů společně s informací o jejich umístění v době krádeže. Důležité jsou též informace o uložení technické dokumentace (obě části osvědčení o registraci vozidla – technický průkaz), dále o existenci pojištění proti krádeži a rozsahu jeho podmínek (k ověření záměru inscenace fingované krádeže k podvodnému získání pojistného plnění). Zjišťovány jsou

taktéž informace o věcech nacházejících se ve vozidle, příplatkové a dodatečné výbavě, místě pravidelného či posledního servisování, a skutečnost, zdali bylo vozidlo krátce před odcizením v zahraničí a kde. V neposlední řadě je zjišťováno podezření, které může mít oznamovatel vůči konkrétní osobě pachatele, nebo zdali disponuje jinými informacemi, jež by napomohly k objasnění věci. V případech klíčových systémů luxusních vozidel a vozidel vyšší střední třídy je v rámci zajišťování digitálních a paměťových stop v podobě uživatelských dat k historii provozu vozidla účelové, aby byly i tyto klíče zajištěny k případné analýze.

Pokud jsou takto zjištěné informace kompletní a přesné, je možné je následně lépe prověřit. Výpovědi zainteresovaných osob, a především výpověď osoby oznamovatele je nutno prověřit z hlediska reálnosti a vyloučení možnosti, že se jedná o účelové oznámení fingované krádeže za účelem získání ekonomické výhody z případného pojistného plnění. V těchto případech se může jednat stran domnělého poškozeného o maximalizaci jeho ekonomického zisku z již prodaného vozidla mimo území ČR, nebo také různé formy podvodného jednání k zastření fatálního poškození, které není sjednaným pojištěním pokryto.

4.2.2 Oznámení svědkem události

Způsob tohoto oznámení není obvykle tak běžný. Osobou svědka v takovém případě může být náhodný kolemjdoucí, sám poškozený, který spatří pachatele při krádeži nebo jej vyruší, ale také například operátor městského kamerového systému, jež si vytipuje nápadně chovající se osobu a přistihne pachatele přímo při činu. Ve specifických případech může být oznamovatelem i osoba kupce takového vozidla, nebo osoba z kriminálního prostředí spolupracující s policií. Pokud se jedná o přímého svědka právě probíhající události, kterou oznamuje, jsou jím sdělované informace mnohdy ovlivněné jeho emocionálním rozpoložením a adrenalinem z pozorovaného jednání. Takové informace mohou být zkreslené a neúplné, proto je nutné se jej při příjmu

oznámení operátorem tísňové linky pokusit usměrnit tak, aby bylo možné získat zejména důležité informace k místu události, napadenému vozidlu, osobě pachatele nebo k trase jeho odjezdu, za účelem neprodleného vyslání nejbližší policejní hlídky. Obecnou výhodou těchto oznámení je určitá možnost okamžité reakce policejních složek na danou situaci, ať již zadržením pachatele na místě činu, jeho pronásledováním nebo pátráním po horké stopě.

4.2.3 Vlastní zjištění na základě operativní a jiné policejní činnosti

K vyšetřování konkrétního případu autokriminality může dát podnět i zjištění z vlastní policejní činnosti a operativního rozpracování nashromážděných poznatků ke krádežím motorových vozidel. Takové poznatky jsou často získávány v různých souvislostech při vyšetřování ostatní majetkové a drogové trestné činnosti. Pachatelé majetkové a drogové kriminality jsou v některých případech kriminální praxe úzce provázáni. Také osoby, pohybující se v zájmovém prostředí (autoservisy, autodílny, hospody, restaurační zařízení, posilovny, autobazary, prodejny náhradních dílů), mají ze své pozice mnohdy přístup i k informacím z kriminálního prostředí. Proto jsou zpravidla dobrým zdrojem informací a poznatků, ačkoliv je nutné prověřovat jejich spolehlivost a hodnověrnost. Operativní činností kriminální policie lze v jistých případech zjistit informace o pachateli dříve, než krádež vozidla poškozený zjistí a oznámí.

4.3 Zvláštnosti operativně pátracích a vyšetřovacích úkonů

Z pohledu počátečních operativně pátracích a vyšetřovacích úkonů při oznámení o právě probíhající krádeži vozidla se jedná především o opatření, která jsou zaměřená k zadržení pachatele na místě činu a pronásledování pachatele po horké stopě.

V situaci pozdějšího nebo dodatečného oznámení, týkajícího se odcizení motorového vozidla, se provádí výhradně níže uvedené úkony:

- šetření za účelem ověření posledního místa odstavení vozidla, zdali nebylo např. odtaženo, nebo jestli není zaparkováno jinde,
- prověření skutečnosti, zda vozidlo není užíváno jinou oprávněnou osobou bez vědomí majitele,
- vyhlášení vozidla do pátrání (IS PATRMV) v případě ověření odcizení,
- ohledání místa činu (krádeže vozidla),
- šetření a operativní prověrka v lokálních autobazarech a vrakovištích,
- šetření ke kamerovým systémům a využitelným kamerovým záznamům,
- získání informací z případného sledovacího polohového zařízení,
- při zjištění odcizeného vozidla, provedení ohledání i v okolí místa činu či nálezu a zajištění stop.

4.4 Zvláštnosti vyšetřovacích verzí a plánování vyšetřovacího postupu

Vyšetřovací (kriminální) verze jsou stanovovány ve vztahu s doposud nashromážděnými a zjištěnými informacemi takovým způsobem, který zahrnuje i ostatní reálné způsoby možných spáchání. Z tohoto hlediska a vyhodnocením dosavadního penza informací se obvykle stanoví jednotlivé verze:

- a) krádež spáchaná osobou bez vztahu k osobě poškozeného či místu spáchání (situace nahodilé příležitosti ke krádeži vozidla),
- b) krádež spáchaná osobou, které je známo předmětné vozidlo, míra jeho zabezpečení i místo odcizení (pachatel je domácí osoba znalá situace, nebo osoba, která předem vozidlo a místo tipuje),
- c) krádež spáchaná jedním či více pachateli,
- d) krádež spáchaná osobou bez předešlých kriminálních zkušeností,

e) krádež spáchaná osobou znalou a legálně podnikající v automobilovém oboru (autoservisy, autodílny, vrakoviště, lakovny, karosárny, prodej autodílů apod.),

f) krádež spáchaná jen na základě objednávky a zadání třetí osoby.

Při prověřování všech skutečností a nashromážděných informací k případu je nutné brát vždy zřetel na možnost, že konkrétní skutek může mít na svědomí organizovaná skupina pachatelů. A také brát v úvahu to, že daný dílčí skutek může být součástí již probíhající sériové trestné činnosti krádeže vozidel. V případě sériové trestné činnosti je zapotřebí počítat s územním přesahem vícero krajů, a pravděpodobně i s přeshraničním dosahem. Stejně tak nelze opomíjet verzi, kdy pachatel (domnělý poškozený) inscenuje krádež svého motorového vozidla, aby tak získal finanční výhodu v podobě plnění z pojištění proti krádeži. Impulsů k takovému jednání může být hned několik, nejčastějším důvodem bývá náhlá potřeba financí (dluhy, exekuce, nesplácené půjčky), ale také prostý kalkul a vidina výtěžku (účelově nadhodnocené pojištění vozidla, které faktickým stavem neodpovídá realitě – zakoupený vrak na oko opravený), nebo případy jinak pojištěných vozidel, které však utrpí nepojištěné a mnohdy neopravitelné či drahé poškození, a majiteli se vyplatí riziko oznámit vozidlo jako odcizené. Výjimkou nejsou ani případy fingovaných krádeží, kdy pachatel zpeněží vozidlo, které má pronajaté z půjčovny nebo na leasing, a již nemá na úhradu splátek. V těchto případech se jedná zejména o pojistné podvody.

4.5 Zvláštnosti následné etapy vyšetřování

Fáze, které následují v jednotlivých etapách trestního řízení, se pojí s uceleným postupem tak, jak jsou popsány trestním řádem. Tyto jednotlivé procesní úkony jsou prováděny na základě toho, v jaké etapě trestního řízení se daný případ nachází. Mezi související typické úkony v rámci autokriminality patří především níže uvedené. Každý z nich se vyznačuje specifickými zvláštnostmi, které jsou vlastní právě předmětné trestné činnosti.

4.5.1 Výslech obviněného

Tento procesní úkon si v praxi žádá, aby osoba vyslychajícího byla zkušená jak profesně, tak osobnostně. Je žádoucí, aby vyslychající byl schopen z výpovědi obviněného vytěžit maximum potřebných informací, aniž by došlo k jakýmkoliv negativním faktorům, které mohou výpověď obviněného ovlivnit nebo směřovat nežádoucím směrem. Schopnost vyslychajícího pozitivně zaktivovat paměťovou stopu ve vědomí obviněného je důležitá i pro následné trestní řízení a celkovou důkazní situaci. Zároveň je zapotřebí, aby byl při výslechu kladen důraz na detailní výpověď obviněného, a aby vypovídal co možná nejpřesněji k důležitým okolnostem. Z takové výpovědi by měly vzejít veškeré informace k okolnostem předcházejícím krádeži vozidla, k tomu, kde a jak se pachatel na krádež připravoval, jaké nástroje a pomůcky použil, zda užil i nějakou specifickou techniku a kde jí pořídil. Dále také informace o způsobu provedení a následném počínání s odcizeným vozidlem, a s tím související informace k osobám spolupachatelů, k jejich vzájemné komunikaci a případným poznámkám o související činnosti s krádeží (seznamy spolupracujících osob, členů organizované skupiny, kontaktů, adres, odcizených vozidel a finančních toků apod.). Důležitými informacemi jsou i poznatky o následném nakládání s vozidlem po krádeži, především k osobám, se kterými se dohodl na prodeji celého vozidla nebo jeho částí a dílů. Případně informace k tomu, pokud odcizené vozidlo prodal nebo rozprodal na díly sám, a dále k místům, kde vozidlo ukrýval, prováděl jeho úpravy nebo jiné způsoby legalizace (padělání dokladů a způsob jejich obstarání, následné nakládání s tabulkami registračních značek).

Vysoká míra podrobnosti a kvalita informací získaných výslechem obviněného zvyšuje jeho celkovou výpovědní hodnotu. Celý proces výslechu a jeho výpovědní hodnotu však může ovlivnit několik dílčích faktorů, jako osobnost pachatele, jeho trestní minulost a kriminální zkušenost, znalost policejních postupů, a také okolnosti, které předcházely výslechu samotnému.

V praxi jsou rozdíly ve výsledku a výpovědi prvopachatele nebo recidivisty. U pachatele bez předchozí kriminální zkušenosti je dán určitý předpoklad snadnější spolupráce a přiznání svého jednání. Naopak recidivista již má zkušenost i s postupy policie, a má přehled o úkonech trestního řízení, kdy jeho přímé doznání je v praxi nepravděpodobné. Obvykle jejich výslech netrvá dlouho, jelikož odmítají vypovídat nebo vše negují a vymýšlí si. Avšak v některých případech recidivista spontánně přizná dílčí jednání, aby zakryl jiné své závažnější skutky. Z hlediska taktiky výslechu je příznivější ponechat jej vypovědět volně svou verzi předmětné události, a následně vhodným zapojováním důkazů a ověřených informací vyvracet jeho lživá tvrzení, a dospět tak k pravdivému základu.

4.5.2 Výslech svědka

Výpověď, získaná na základě kvalitního a detailního výslechu osoby svědka, je pro objasňování konkrétního skutku nenahraditelným pramenem informací. V rámci výpovědi svědka je nutné dávat pozor na případné zkreslující, zavádějící až nepravdivé informace o tom, jak se skutek doopravdy stal nebo v případě svědka (poškozeného) i na nepravdivé údaje uváděné k odcizenému vozidlu. K takové výpovědi mohou osobu svědka vést důvody navýšení možného pojistného plnění, případně zatajení důležitých skutečností, pro které by mohlo být pojistné kráceno nebo neplněno vůbec. Z toho plyne, že je zapotřebí zaujmout obdobnou taktiku výslechu jako u obviněného, tedy snažit se získat maximum přesných a úplných informací o předmětném skutku a odcizeném vozidlu. Stejně tak je možné i osobu svědka – poškozeného konfrontovat se zajištěnými důkazy a ověřenými informacemi, aby byly minimalizovány zmíněné negativní vlivy výpovědi. Zjišťování informací o odcizeném vozidle a souvisejících skutečnostech koresponduje s údaji zjišťovanými od osoby oznamovatele – poškozeného. Jsou-li patrné rozpory výpovědi svědka s již zjištěnými a ověřenými informacemi, je nutné v rámci dialogu vyslychajícím

tyto rozpory objasnit dalším doptáváním vyslýchaného. Informace získané svědeckou výpovědí by měly být v praxi následně ověřitelné. Z hlediska osob svědků, kterými mohou být i osoby blízké pachateli, jako rodinní příslušníci nebo přátelé, je potřeba dávat pozor na jejich možné cílené ovlivňování vlastní výpovědi, aby tak ztížili další prověřování dílčích informací.

4.5.3 Domovní prohlídky a prohlídky jiných prostor

Tyto specifické úkony se konají obzvláště v případech, kdy jsou výpověďmi svědků, obviněného, nebo jiných zainteresovaných osob, případně vlastním šetřením policie, zjištěny důvodné informace o místech souvisejících s odcizeným vozidlem. Takovými místy a prostory mohou být zejména ty, kde byla krádež připravována a plánována nebo, kde bylo vozidlo po krádeži ukryto, upravováno, pozměněno, demontováno na díly, nebo jeho díly a části uskladněny, případně také ložné prostory vozidla, kterým byly díly převáženy. Zároveň je dán vysoký předpoklad, že takovým úkonem budou získány věcné důkazy (jednotlivé díly, části karoserie, celé vozidlo, náčiní a pomůcky užívané ke krádeži aj.) a ostatní kriminalisticky relevantní stopy, které mohou pomoci k objasnění případu.

Současně je důležité, aby byl kladen důraz na identifikaci osob, které se v době úkonu na předemných místech zdržují. Spolu s tím zjišťovat i důvod, proč se na oněch místech při prohlídce nacházejí, jaký mají vztah k tomuto místu, nalezeným věcným důkazům a zajištěným stopám. V neposlední řadě zjišťovat, v jakém vztahu jsou tyto osoby k osobě pachatele. Při zajišťování stop a věcných důkazů se v rámci domovní prohlídky, prohlídky nebytových a jiných prostor, vyhledává i technika, kterou mohl pachatel užít ke komunikaci se spolupachateli nebo jinými zájmovými osobami (notebook, stolní PC, mobilní telefon, záznamník, a jiné komunikační prostředky). Po realizaci prohlídek je zapotřebí provést identifikaci zajištěných věcných důkazů v podobě částí karoserie vozidla a jednotlivých autodílů.

4.5.4 Kriminalistické expertízy

Kriminalistická expertizní činnost se v souvislosti s vyšetřováním autokriminality zabývá zkoumáním širokého okruhu objektů zájmu, mezi které lze řadit hlavně:

- odcizené vozidlo a díly z něj pocházející (znalecké zkoumání může přispět k bližšímu určení výše vzniklé škody),
- zkoumání zásahu do identifikačních prvků vozidla mechanoskopickou a metalografickou expertízou (mechanické odstranění nebo úprava identifikátoru – vybroušení, ražba),
- řídicí jednotky vozidel (výčet paměti a expertizní analýza dat),
- komunikační software a komfortní systém vozidla (analýza historie dat),
- identifikační prvky vozidla, kódy VIN (expertizní určení a umístění značení dle výrobce vozidla),
- pomůcky a nástroje k úpravě identifikátorů (raznice, obráběcí nástroje, pneumatické gravírovací pero, gravírovací laser apod.),
- technika určená k odcizení vozidla nebo jeho usnadnění (univerzální řídicí jednotky, čtečky radiové frekvence, rušičky GPS/GSM/GPRS/WIFI),
- barvy a laky užívané k úpravě a zastření původu vozidla (analýza vzorků),
- daktyloskopické a biologické stopy zajištěné na nalezeném vozidle nebo jeho demontovaných dílech (odborná a znalecká činnost za účelem identifikace),
- tiskové pomůcky a výpočetní technika užitá k padělání a výrobě dokumentů (tiskárny, tonery, datová uložení, počítače, grafické předlohy a softwary, polotovary dokumentů apod.)
- výpočetní systémy, aplikace a softwary ke změně nastavení dat řídicí jednotky (expertízy z oblasti elektrotechniky, IT a kybernetiky).

Zjištění a výsledky z provedených kriminalistických expertíz, znaleckých a odborných vyjádření, formují kvalitu důkazní situace, ale mohou být zdrojem i zcela nových informací. Současné moderní automobily a pracovní stroje disponují softwarem s komunikační technologií, která v reálném čase v určitých intervalech a v případě aktivace konkrétních úkonů, které vozidlo činí, komunikuje se vzdáleným komunikačním servisním centrem výrobce. Na základě této komunikace a výměně aktuálních provozních a technických dat lze stran tohoto komunikačního centra ve spolupráci s policií vyhledat údaje o poloze v reálném čase. Takovou technologií je však vybaven jen úzký okruh vozidel a strojů (zejména vozidla luxusních značek, vozidla vyšší třídy a některé elektromobily, dále například zemědělské a stavební stroje využívající polohovou technologii při své činnosti). Ovšem přítomnost těchto systémů je kvalifikovanému pachateli rovněž známa, a tak se mnohdy na deaktivaci těchto systémů předem připravují. Proto následná lokalizace polohy takových vozidel a strojů je v praxi spíše výjimečná.

4.5.5 Rekognice

Procesní úkon v podobě rekognice se v policejní kriminalistické praxi z hlediska autokriminality užívá jako zvláštní způsob dokazování, kdy se jedná o specifickou formu výslechu, jehož účelem je především znovupoznání osob, které mají s krádeží vozidla něco společného. Zejména se jedná o znovupoznání osoby pachatele či spolupachatelů osobou svědka jejich dílčích jednání nebo přímého spáchání krádeže. V praxi, avšak méně často, se praktikuje i rekognice věcí, kdy jsou znovupoznávány například nástroje či pomůcky užitá pachatelem při krádeži motorového vozidla, které svědek popsal při svém popisu věci do výpovědi. Specifické jsou hlavně jedinečné markanty a podoby poznávané věci.

4.6 Zvláštnosti zapojení veřejnosti do vyšetřování

Automobilismus, jako obecný souhrn veškerých činností spojených s motorovými vozidly, je celosvětový fenomén, který zasahuje do mnoha oblastí lidského života a průmyslu. Automobily jsou nedílnou součástí každodenních činností společnosti. Krádež motorového vozidla tak z objektivního hlediska významně zasahuje nejen do vlastnického práva osob, ale současně i do jejich subjektivního soukromí a narušení komplexního pocitu bezpečí. Krádež vozidla je schopna běžnému člověku uškodit nejen z pohledu mnohdy vysoké finanční ztráty, ale též psychickou formou, kdy je narušeno jejich soukromé vlastnictví, a náhle bez předchozího varování jsou, mimo jiné, připraveni o možnost neomezené mobility, která jim dodává jistou svobodu pohybu za pomoci vozidla.

Automobilová kultura v Evropě, potažmo v České republice je na vysoké úrovni. Lidé jsou zvyklí užívat osobní vozidlo ke každodenní potřebě a v některých případech jeden člověk či rodina vlastní i více než jedno osobní vozidlo. S množstvím osobních vozidel souvisí i problematika jejich parkování, odstavení a umístění. Většina vozidel je odstavena na veřejných parkovištích či venkovních parkovacích stáních, která nejsou nijak blíže zabezpečena. To nahrává právě autokriminalitě a pachatelům krádeží motorových vozidel.

Ze statistického hlediska celkového počtu provozovaných vozidel v České republice (k prosinci roku 2021, tj. 8 558 529 kusů), je většina vozidel osobních (k prosinci roku 2021, tj. 6 293 125 kusů).³⁶ V běžné praxi se veřejnost do vyšetřování krádeží motorových vozidel téměř vůbec nezapojuje. Důvodů této skutečnosti může být nespočet. V některých případech však poškozený k vyšetřování výrazně přispěje přístupem k zabezpečení, kdy poskytne například záznam ze svého soukromého kamerového systému, díky němuž je znám popis pachatele a ostatní související informace o krádeži jeho vozidla.

³⁶ Svaz dovozců automobilů: *Přehled stavu vozového parku* [online]. [cit. 7.2.2022]. Dostupné z: <https://portal.sdac.cz/stat.php?v#rok=2021&mesic=12&kat=stav&vyb=&upr=&obd=m&jine=false&lang=CZ&str=vpp>

Některé poškozené osoby mohou být ke spolupráci s policií a zapojení se do procesu vyšetřování odrazeny zdlouhavým průběhem všech souvisejících úkonů a administrativy. Případně může být jejich vůle ke spolupráci ovlivněna negativní zkušeností z minulosti, nebo například všeobecnou averzí k policii a státním orgánům z důvodu své vlastní kriminální minulosti.

4.6.1 Kriminologická prevence

Pokud je z hlediska prevence v problematice autokriminality zapojení veřejnosti minimální, je zapotřebí působit na prevenci v této oblasti jinými prostředky, a to především ve formě:³⁷

- a) legislativní – regulace různých oblastí právními normami (například zákon č. 253/2008 Sb., o některých opatřeních proti legalizaci výnosů z trestné činnosti a financování terorismu – problematika prodejců ojetých vozidel, zákon č. 56/2001 Sb., o provozu na pozemních komunikacích – úprava technické způsobilosti v souvislosti se zásahem do identifikátorů vozidla),
- b) organizační – na základě nápadu trestné činnosti rozdělení výkonu služby bezpečnostních sborů, jak příslušníků Policie České republiky, tak i strážníků obecní a městské policie. Průběžná reakce na aktuální vývoj kriminality.
- c) efektivní využívání technologických nástrojů a systémů v rámci pátrání po vozidlech – systémy AKV, LOOK, chytré kamerové systémy aj.
- d) technologické a technické řešení prevence autokriminality – městské a obecní kamerové systémy, kamerové systémy obsluhované operátory městské policie, stavební řešení a úpravy v místech parkovišť, garáží, parkovacích domů, v podobě bezpečnostních systémů, kamer, cíleného osvětlení, obsluhy parkovišť, security služby apod.

³⁷ NĚMEC, Miroslav. *Teorie a metodologie kriminalistiky pro magisterské studium*. Praha: Abook, 2019. ISBN 978-80-906974-2-3. str. 139-140.

e) Prevence v pojišťovnictví – preventivní programy pojišťoven v podobě výhod v případě doplňkového zabezpečení vozidla. Důkladná kontrola vozidla, jeho dokumentace a identifikátorů před samotným pojištěním.

f) vlastní dodatečná zabezpečení – vlastník vozidla sám své vozidlo zabezpečí nad míru standardu výrobce (skryté sledovací zařízení, přerušovače zapalování, mechanické zabezpečení volantu či řadicí páky, prostorové alarmy, komerční vyhledávací služby, úpravy zámků vozidla zaslepením apod.)

g) mezinárodní spolupráce – systémy modulu Prüm na základě Prümské dohody o vzájemné policejní spolupráci, zejména v oblasti autokriminality se využívá systém EUCARIS, díky kterým lze provádět výměnu dat o konkrétním vozidle, jeho vlastníkovi a provozovateli, o pojištění, a také zájmové informace k vozidlu z členských států. Z dalších systémů lze uvést systém CBE, umožňující výměnu informací k vybraným dopravním deliktům v oblasti bezpečnosti provozu, a dále systém RESPER pro výměnu informací o vydávání, výměně a ověřování řidičských průkazů, potírání podvodů s doklady a jejich padělení.

II. Praktická část

5. Statistika autokriminality – vybrané oblasti

Jak již bylo uvedeno v kapitole 4.6, zabývající se zapojením veřejnosti do vyšetřování a její spoluprací při objasňování majetkové trestné činnosti – krádeží motorových vozidel, bylo dle posledních statistických dat Svazu dovozců automobilů registrováno k prosinci 2021 v České republice celkem 6 293 125 kusů osobních vozidel z celkového počtu 8 558 529 všech druhů motorových vozidel. Z logického hlediska se tento početní fakt odráží i na samotném celkovém počtu krádeží motorových vozidel, a především pak na vyšším počtu krádeží vozidel osobních oproti ostatním druhům. Jen za rok 2021 bylo v České republice registrováno 206 876 osobních aut, což je v porovnání s přechodným rokem o 3 905 více.³⁸

Počty nově registrovaných vozidel dlouhodobě meziročně stoupají, ačkoliv období spojené s pandemií Coronaviru v roce 2019 do současnosti tento trend pozastavilo, a vrátilo jej na počty registrací přelomu roku 2014-2015. Nutno však podotknout, že i když celkový počet vozidel v ČR dlouhodobě stoupá, tak naopak počty krádeží motorových vozidel mají stále klesající tendenci. Na tuto statistiku má vliv více faktorů, mezi které je možné řadit zvyšující se úroveň zabezpečení vozidel stran výrobců i samotných uživatelů, ale i opatření činěná Policií České republiky (např. celostátní akce ČISTKA, cíleně zaměřené dopravně bezpečnostní akce, lepší spolupráce celostátních, krajských, územních i zahraničních policejních útvarů). Pozitivní vliv na tento trend v problematice autokriminality měla i kvalitnější spolupráce se sousedními státy a dalšími státy Evropské unie (EU). Stejně tak přispěla i činnost Ministerstva dopravy České republiky a zapojení se do projektu PRÜM a systému EUCARIS, který umožňuje lepší boj proti legalizaci odcizených vozidel, snazší odhalování, a ztížení možnosti registrace takových vozidel pocházejících z trestné činnosti. Určitý vliv, na množství krádeží vozidel a autokriminality obecně, má dlouhodobě

³⁸ Svaz dovozců automobilů: *Registrace nových OA v ČR* [online]. [cit. 7.2.2022]. Dostupné z: <https://portal.sda-cia.cz/stat.php?n#str=nova>

i skutečnost relativně volného pohybu v rámci Schengenského prostoru. Pachatelé z České republiky tak páchají tuto trestnou činnost i v zemích EU, nejčastěji však v příhraničních oblastech sousedních států.

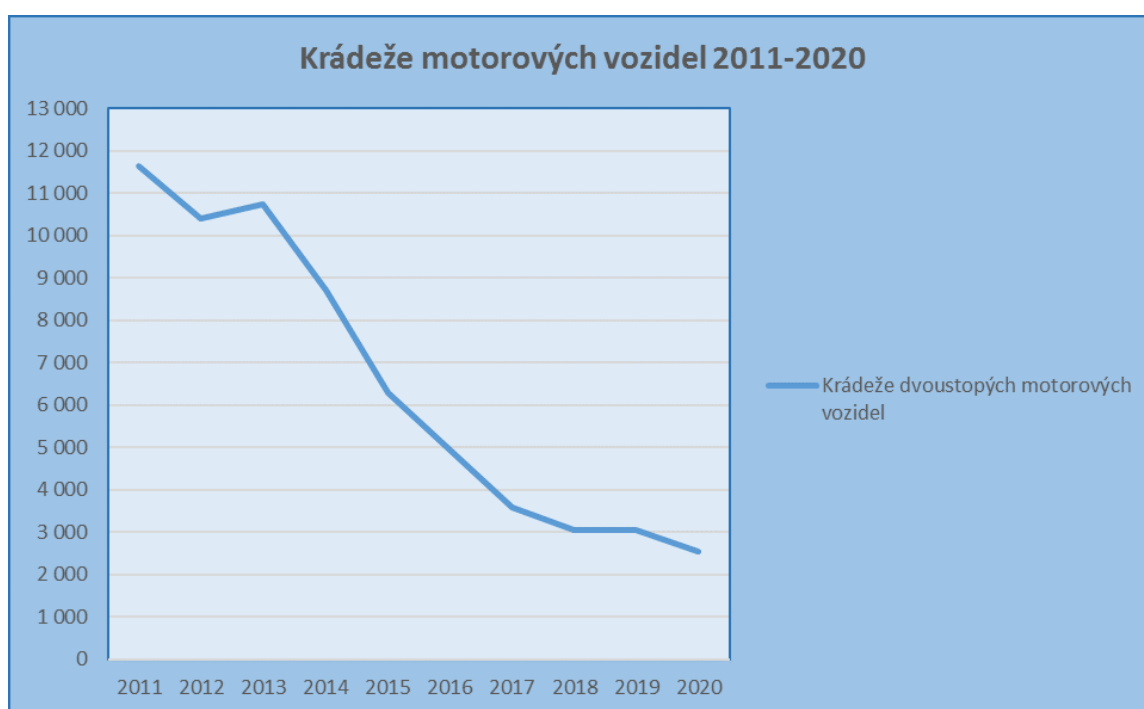
5.1 Stav krádeží motorových vozidel v letech 2011-2020

Zjištěno krádeží	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
dvoustopých motorových vozidel	11 647	10 403	10 736	8 720	6 292	4 920	3594	3052	3033	2526
jednostopých motorových vozidel	746	724	905	741	594	427	428	417	524	472
věcí z automobilů	33 230	28 751	30 899	22 976	18 457	14 513	13121	12250	11862	9695
součástek motorových vozidel	9 967	9 577	10 761	8 641	5 036	3 814	4191	3558	3112	3089

Obrázek 1. Počty krádeží motorových vozidel v letech 2011-2020. Zdroj: Statistické přehledy kriminality Policie ČR, Zpráva o situaci v oblasti vnitřní bezpečnosti a veřejného pořádku na území České republiky

Z výše uvedené statistiky je během desetiletého období vidět zjevný pokles krádeží dvoustopých motorových vozidel, zejména tedy vozidel osobních. Během této doby klesl počet těchto krádeží o více jak tři čtvrtiny. Klesající trend nápadu trestné činnosti je možné spatřovat i u ostatních druhů autokriminality, kdy v uvedeném mezidobí klesl nápad krádeží věcí z vozidel a jejich součástí na méně jak třetinu stavu z roku 2011. O něco mírnější pokles je však patrný u krádeží jednostopých motorových vozidel, tedy především motocyklů, u kterých se v tomto období snížil počet krádeží ze 746 kusů v roce 2011 na počet 472 případů za rok 2020 s určitou stagnací v letech 2016-2018 a výraznějším výkyvem v roce 2019. Všeobecně lze tento vývoj přisuzovat i skutečnosti, kdy vlastní krádeže jsou často spáchány v zahraničí a přes území České republiky jen tranzitují. Svůj vliv má i skutečnost, že formy klasických krádeží vozidel se čím dál častěji mění i na různé druhy podvodů. Obvyklými případy jsou vývozy zapůjčených vozidel na falešnou identitu z ČR do zahraničí.

Na níže znázorněném grafu je patrný relativně prudký meziroční pokles krádeží dvoustopých motorových vozidel. Zřejmý výkyv je zaznamenán v roce 2013, kdy však lze tento jev vysvětlovat, mimo jiné, i tehdejší ekonomickou a hospodářskou krizí v České republice a v některých zemích Evropské unie. V tomto období byla průměrná nezaměstnanost v ČR na hodnotě až 8 %, což je výrazný kriminogenní faktor. V současné době se nezaměstnanost pohybuje okolo 3,5 %.³⁹ Tento jev taktéž ovlivňuje současný stávající pokles nápadu autokriminality. Z hlediska dlouhodobého výhledu, vlivem celosvětové pandemie s onemocněním Covid 19, a s tím spojenými ekonomickými dopady na společnost, je však možné očekávat stagnaci či mírný nárůst autokriminality.

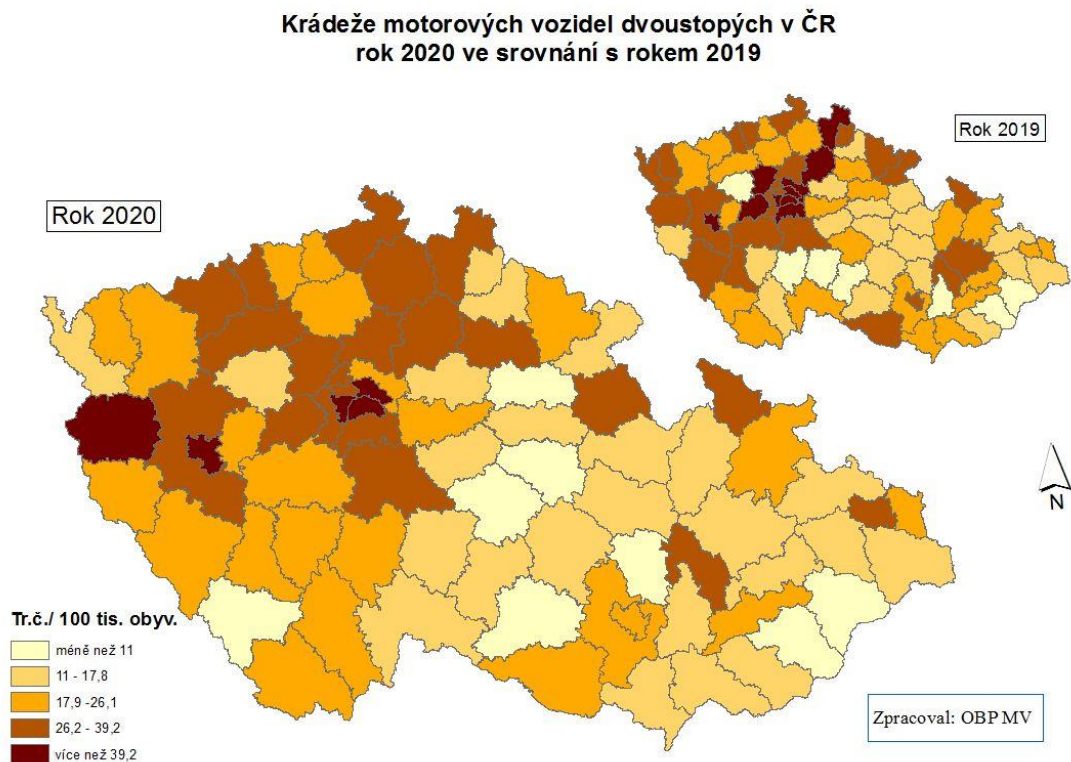


Obrázek 2. Graf krádeží motorových vozidel v letech 2011-2020. Zdroj: Statistické přehledy kriminality Policie ČR, Zpráva o situaci v oblasti vnitřní bezpečnosti a veřejného pořádku na území České republiky

³⁹ Míra nezaměstnanosti v ČR: *Nezaměstnanost v ČR, vývoj, rok 2022* [online]. [cit. 7.2.2022]. Dostupné z: <https://www.kurzy.cz/makroekonomika/nezamestnanost/?G=4&A=2&page=1>

5.1.1 Krádeže vozidel podle krajů

Uvedená grafika znázorňuje zobrazení rozčleněného území České republiky na základě počtu krádeží v jednotlivých krajích v meziročním srovnání let 2019 a 2020.



Obrázek 3. Infografika počtu krádeží motorových vozidel dvoustopých – srovnání let 2019 a 2020. Zdroj: Statistické přehledy kriminality Policie ČR, Zpráva o situaci v oblasti vnitřní bezpečnosti a veřejného pořádku na území České republiky

Z pohledu krajů a rizikovosti krádeže vozidel bylo za rok 2020 zjištěno nevíce skutků v krajích: hl. m. Praha (tj. 23 % všech krádeží dvoustopých vozidel v ČR), Středočeský kraj (nejvíce na policejním územním odboru Kladno – 17 %), Moravskoslezský kraj (nejvíce Ostrava – 39 %), Ústecký kraj (Chomutov – 18 %), Plzeňský kraj (Plzeň – 43 %) a Jihomoravský kraj (Brno-město – 38 %). V roce 2020 však došlo v uvedených krajích k meziročnímu úbytku krádeží automobilů oproti roku 2019 (poklesy: Praha o 30 %, Jihomoravský kraj o 25 %,

Středočeský kraj o 14 %). V kraji Plzeňském ale naopak oproti roku 2019 došlo k nárůstu počtu krádeží dvoustopých motorových vozidel, a to o 12 %. Mezi místa s výrazným počtem krádeží lze počítat i Liberecký kraj, konkrétně v Liberci bylo odcizeno 52 % všech krádeží vozidel v Libereckém kraji.⁴⁰

5.1.2 Nejčastěji vyhledávaná vozidla v pátrání (2018-2020)

Pořadí	Typ VOZIDLA	CELKEM VYHLÁŠENO 2018-2020
1.	ŠKODA	6249
2.	VW	1297
3.	FORD	756
4.	MERCEDES	614
5.	BMW	597
6.	AUDI	582
7.	RENAULT	535
8.	PEUGEOT	455
9.	OPEL	315
10.	FIAT	305
11.	CITROEN	237
12.	TOYOTA	208
13.	SEAT	178
14.	HYUNDAI	167
15.	MAZDA	124

ŠKODA OCTAVIA	1422
ŠKODA FABIA	645
ŠKODA FELICIA	349
ŠKODA SUPERB	331
ŠKODA RAPID	90
ŠKODA 135	35
ŠKODA 120	32
ŠKODA CITIGO	29
ŠKODA ROOMSTER	29
ŠKODA YETI	23
ŠKODA 105	18
ŠKODA FAVORIT	16
ŠKODA 100	9
ŠKODA FORMAN	9
ŠKODA 110	6
ŠKODA 130	4
ŠKODA 706	4

Obrázek 4. Tabulka počtu vyhlášených vozidel v PATRMV dle výrobce – období let 2018-2020. Zdroj: Statistické přehledy kriminality Policie ČR, Zpráva o situaci v oblasti vnitřní bezpečnosti a veřejného pořádku na území České republiky

Z dosavadní statistiky policejního informačního systému PATRMV (Pátrání po motorových vozidlech), kterou znázorňuje shora uvedené pořadí, je patrné, že tovární značkou automobilů, která byla v letech 2018 až 2020 nejčastěji vyhledávána do pátrání, je Škoda. Tato skutečnost není ovšem v rámci České republiky nijak výjimečná, jelikož vozidla značky Škoda jsou dlouhodobě předmětem zájmu pachatelů krádeží motorových vozidel. Z hlediska modelu

⁴⁰ Mvcr.cz: *Bezpečnostní politika – Autokriminalita* [online]. [cit. 7.2.2022]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/clanek/bezpecnost-a-prevence-kradeze-motorovych-vozidel.aspx>

značky Škoda, jsou předmětem krádeže nejčastěji modely Octavia. Uvedená data vyhlášených vozidel v PATRMV však vždy nekorrespondují jen s pátráním po odcizených vozidlech. V některých případech se jedná o pátrání po vozidlech, u kterých je podezření na trestné činy zpronevěra nebo neoprávněné užívání cizí věci. Z výčtu nejčastěji vyhledávaných továrních značek automobilů v informačním systému PATRMV, jsou jako další uvedeny značky Volkswagen, Ford, Mercedes, BMW a Audi. Zejména poslední tři jmenované jsou značkami, na které se zaměřují organizované zločinecké skupiny a pachatelé krádeží luxusních a drahých vozidel. Odcizená vozidla těchto značek zpravidla končí v zahraničí (východní Evropa – Ukrajina, Moldavsko, Rumunsko, Rusko), kam jsou převážena na objednávku zadavatele.

5.2 Vývoj ostatních druhů autokriminality

Vyjma krádeží kompletních motorových vozidel se pachatelé autokriminality zaměřují i na krádeže věcí umístěných ve vozidlech nebo jejich úložných prostorech (zavazadlové prostory, střešní úložné boxy, přívěsy, návěsy). Tento druh autokriminality je ze všech nejčastější, kdy za rok 2020 bylo řešeno 9 695 případů, což je dle výše uvedené statistiky téměř čtyřikrát více skutků než v případě počtu odcizených automobilů.

V posledních letech se rozmáhají krádeže věcí z přívěsů a návěsů v rámci nákladní autodopravy. Jedná se především o několik organizovaných skupin pachatelů z Polska a zemí východní Evropy, kteří si vyhlédnou kamion naložený pro ně zajímavým zbožím (drahá elektronika, počítače, mobily, parfémy a kosmetika, nebo třeba nové pneumatiky aj.). Způsobů spáchání mají hned několik, avšak základním modem operandi nejčastěji bývá, že si pachatelé vytipují návěs s plachtou na parkovišti čerpacích stanic a odpočívadlech, kterou mnohdy i na více místech proříznou, nahlédnou na převážené zboží, a pokud se jim zamlouvá, tak plachtu zcela rozříznou a zboží odcizí. Většinou využívají momentu, kdy je řidič mimo vozidlo nebo čerpá povinnou pauzu a spí.

Tato problematika se stala natolik závažnou jak do množství skutků za relativně krátkou dobu, tak i výší způsobené škody, která se v některých případech pohybovala i v řádech miliónů korun. Z tohoto důvodu byl vytvořen celorepublikový policejní tým KAMION, do kterého byli zařazeni zejména vybraní příslušníci kriminální policie zabývající se problematikou autokriminality. Byl vytvořen i samostatný informační systém IS KAMION, kam je zanášen především nápad této trestné činnosti a veškeré informace s ní související.

Dalším vybraným druhem velmi rozšířené formy autokriminality poslední doby, se stalo vloupání do motorových vozidel nenásilným způsobem za užití speciálního technického vybavení pachatele. Takto provedené skutky se týkají krádeží věcí z vozidel, ale i jich samotných. V praxi se jedná výhradně o moderní vozidla vybavena tzv. bezklíčovými systémy zapalování KEYLESS a KESSY. U takto vybavených vozidel se lze za použití jednoho či několika různých technických přípravků dostat do vozidla a odjet s ním doslova do několika vteřin. Jedná se o jeden z nejsofistikovanějších a nejrychlejších způsobů krádeže vozidla. V tomto případě pachatel disponuje zařízením (rušičkou/čtečkou radiofrekvenčního signálu), které je schopné zachytit a načíst unikátní kód vyslaný dálkovým klíčem směrem k vozidlu, a to i u klíčů s tzv. plovoucím kódem (umožňující algoritmus generující vždy jedinečné kódy k uzamčení a odemčení vozidla). Vzhledem k tomu, že tyto klíče vysílají jak signál pro zámky vozidla, tak i pro immobilizér, je možné po jejich získání speciální čtečkou i nastartovat vozidlo.

Praktický příklad: Nejčastějšími případy jsou krádeže vozidel stojících před domem, kdy jsou většinou dva až tři pachatelé vybaveni touto technikou, jeden má při sobě čtečku/zesilovač signálu (jsou různé druhy – se zesilující anténou nebo bez ní), se kterou se přiblíží ke vchodu do domu a naskenuje bez problému signál klíče přes zeď a dveře, jelikož klíč neustále vysílá signál (zde je největší předpoklad, že majitel vozidla ponechal klíč od vozidla někde na policii za dveřmi nebo na věšáku). Druhý pachatel stojí s přijímačem signálu u vozidla a čeká, až mu komplic se čtečkou zesílí naskenovaný signál natolik,

že je jej schopný přijmout do svého zařízení, ve kterém se kód signálu uloží, a následně jím odemkne vozidlo a bezklíčově, jen startovacím spínačem, nastartuje a odjíždí. To vše mnohdy netrvá ani jednu minutu.

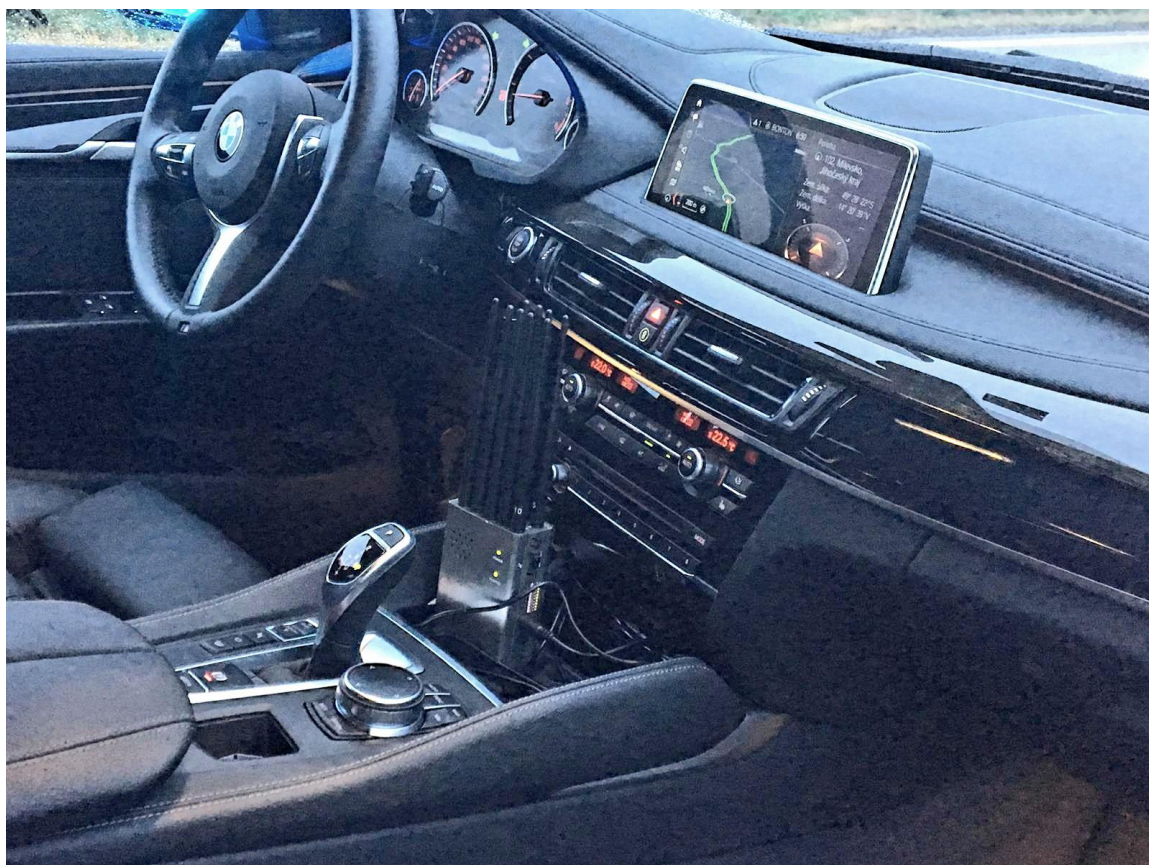
Takto však mohou pachatelé jednat, i když je člověk třeba v nákupním centru. Stačí jen, aby se pachatel u vyhlídnuté oběti pohyboval po dobu, než naskenuje jeho klíč, který má poškozený u sebe, a následně s uloženým kódem (v praxi jich je mnoho – viz plovoucí kód), může dojít k jeho vozidlu, odemknout jej, vykrást nebo s ním odjet, než se poškozený vrátí z nákupu. Ovšem zachytávání kódu klíče mohou pachatelé provádět i v době, kdy majitel opouští své vozidlo a na dálku jej chce zamknout. V současné době je velkým problémem i relativní dostupnost takových zařízení.



Obrázek 5. Zleva: RF detektor, rušička signálu – příruční, rušička signálu – stálá. Zdroj: www.agentshop.cz, www.dstechnik.cz, www.signalprofi.cz

Druhy zařízení znázorněných na obrázku 5, jsou zařízeními typu, která využívají pachatelé k usnadnění spáchání krádeže, a znemožnění vypátrání vozidla vybaveného sledovacími zařízeními. Zařízení typu RF detektor, používají výhradně pro detekci GPS a GSM sledovacích zařízení ukrytých v zájmovém vozidle. Příruční rušičku signálu užívají po vniknutí do vozidla,

než vozidlo nastartují a následně při jízdě, aby mohli po celou dobu rušit signál vyhledávacího zařízení, dokud nedojedou na místo úkrytu, kde je nastálo umístěna výkonná rušička signálů GSM, GPS, Wi-Fi, 3G, 4G, 5G sítí. Na tomto místě jsou pak s vozidlem provedeny další úkony, aniž by bylo lokalizováno. Níže uvedený obrázek 6 ukazuje použití příruční rušičky pachatelem v praxi, v případě jeho zadržení po krádeži luxusního BMW X6.



Obrázek 6. Rušička signálu GPS, GSM v reálném případě krádeže BMW X6. Zdroj: vlastní

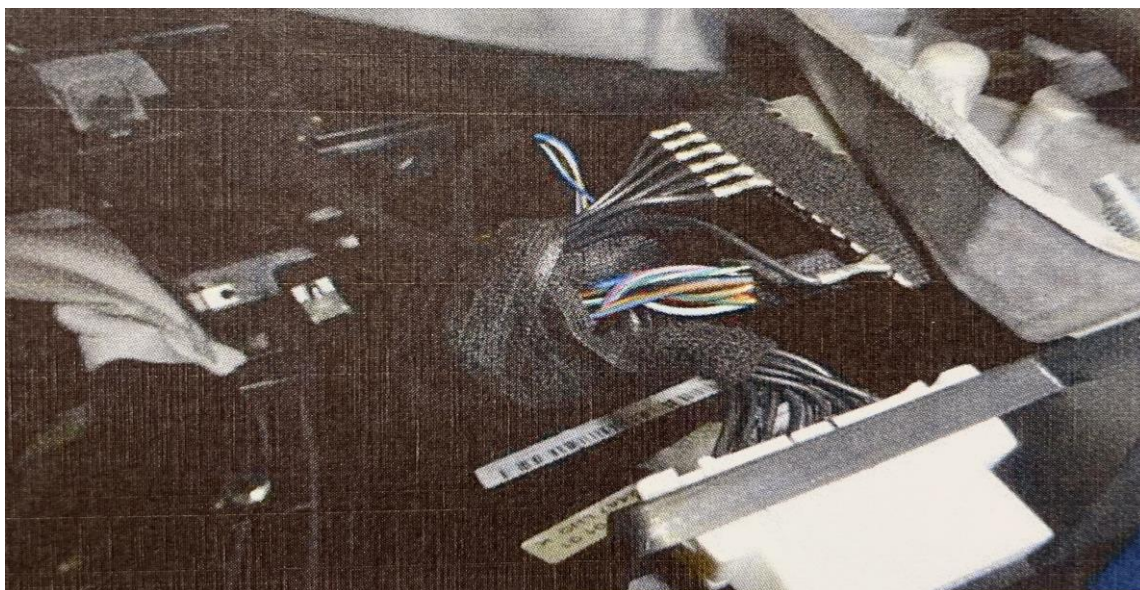
Mezi další pomůcky, které pachatelé užívají pro usnadnění krádeže vozidla, její samotné provedení a následné krytí proti vysledování polohy, jsou zejména předem naprogramované řídicí jednotky i s vlastním kódem imobilizéru pro nastartování vozidla a rušička GPS signálu v podobě OBD zařízení (On board diagnostic – konektor pro diagnostiku vozidla a elektronickou komunikaci). Někteří pachatelé využívají tento způsob výměny vlastní předem účelově naprogramované řídicí jednotky, jelikož jim umožní využít svůj klíč,

jehož kód imobilizéru je již ve vyměněné jednotce nahraný. Současně, aby předešli vypátrání možným přítomným sledovacím zařízením na principu GPS, použijí speciální OBD zásuvku (viz Obrázek 7.), jenž ruší GPS signál, kterou zapojí do OBD konektoru vozidla (ve vozidlech jsou v EU od roku 2001).



Obrázek 7. OBD rušička GPS signálu. Zdroj: www.signalprofi.cz

Dalším specifickým způsobem, který pachatelé již v praxi užívali, aby zastřeli původní VIN legalizovaného vozidla (změna VIN kódu – vybroušení, nová ražba), byla instalace (přemostění) komunikačního kabelu od řídicí jednotky motoru k OBD konektoru. Ten tak při zajištění vozidla policií s podezřením na jeho legalizaci, a jeho kontroly načtením diagnostických dat prostřednictvím OBD diagnostiky, vykazoval shodný VIN kód s VIN kódem na karoserii. V konkrétním případě bylo však podezření i na padělané doklady vozidla, na základě čehož bylo následnou důkladnější kontrolou elektroinstalace zjištěno, že propojení řídicí jednotky a OBD konektoru bylo přemostěno neoriginálním kabelem s propojovacím konektorem, ve které byly účelově nainstalovány informace o padělaném kódu VIN. Toto zapojení znázorňuje následující fotografie na obrázku 8, kdy se jedná o případ pokusu legalizace vozidla tovární značky Range Rover Velar, přičemž dále na obrázku 9 je fotografie samotného demontovaného kabelu, který byl účelově upraven.



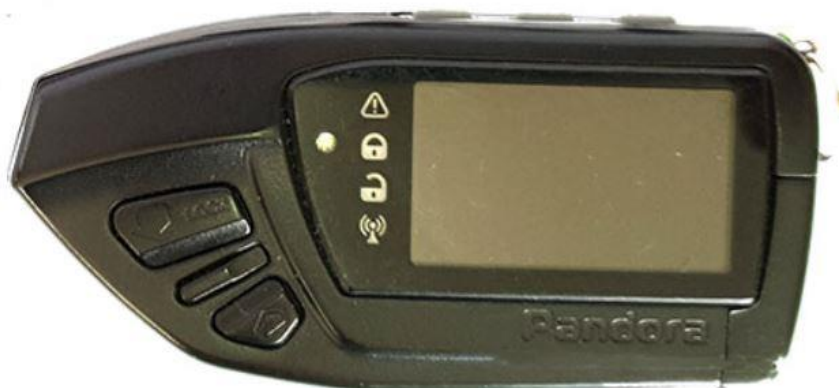
Obrázek 8. Upravený kabel propojení řídicí jednotky motoru a OBD konektoru. Zdroj: vlastní



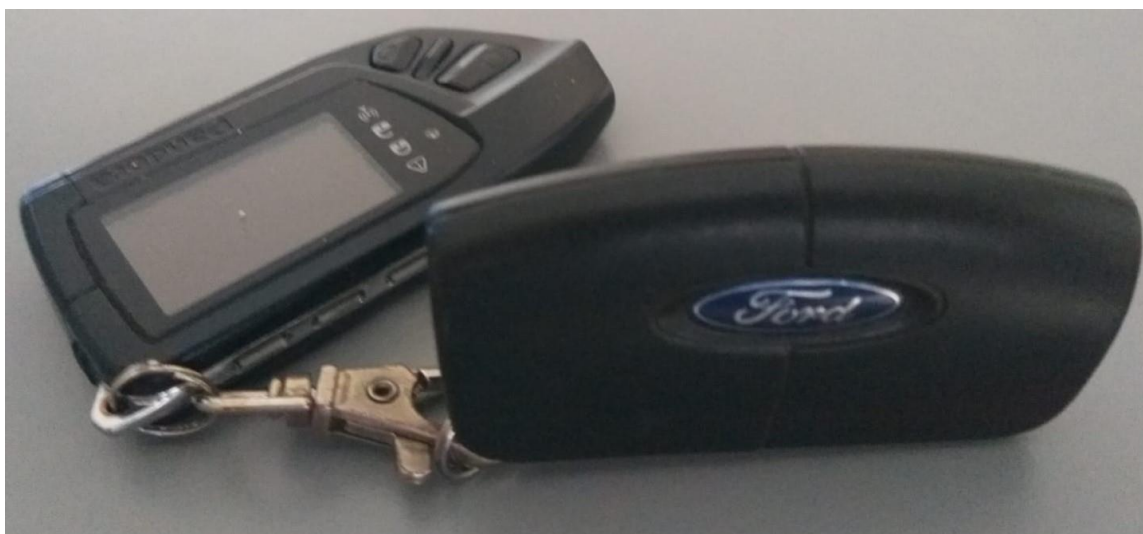
Obrázek 9. Upravený kabel propojení řídicí jednotky motoru a OBD konektoru. Zdroj: vlastní

Z vlastní praxe operativce na linii autokriminality, jsem se měl možnost sám setkat, při odhalování série nedestruktivních vloupání do vozidel, i s velice specifickým zařízením Pandora (výrobce zabezpečovacích zařízení pro širokou škálu továrních značek aut). Toto zařízení však díky své univerzálnosti bylo zneužito pachateli autokriminality, kterými bylo pozměněno tak, aby dokázalo otevřít zámky téměř jakéhokoliv auta. Na obrázcích 10 a 11

je vyobrazeno zařízení, které je zejména mezi pachateli známo pod názvem Codegrabber Pandora (chytač kódů).



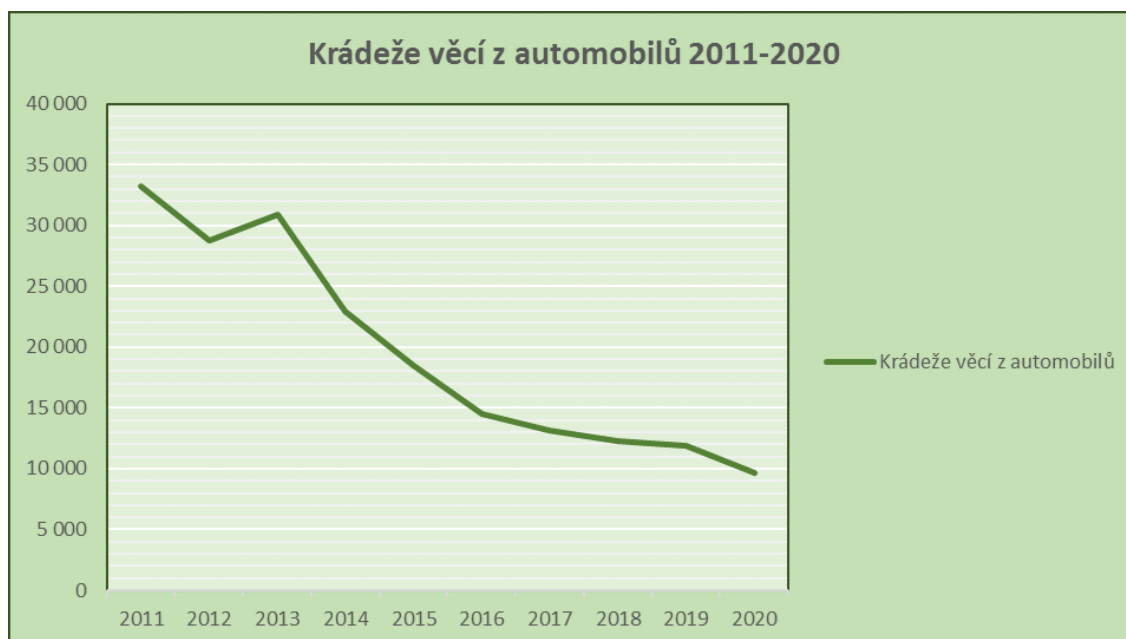
Obrázek 10. Dálkové zařízení Pandora D605. Zdroj: vlastní



Obrázek 11. Dálkové zařízení Pandora D605 – věčná stopa (série vloupání do OA). Zdroj: vlastní

Za pomoci tohoto zařízení skupina pachatelů, na přelomu roku 2018 a 2019, spáchala v teritoriu územního odboru Praha venkov – jih sérii nejméně devíti vloupání do motorových vozidel s celkovou škodou na odcizených věcech přesahující několik set tisíc korun. Skupina pachatelů čítala čtyři osoby, tři muže páhající přímo jednotlivé skutky a jednu ženu, která poskytovala na krádeže

své vozidlo. Tyto typy zařízení o velikosti klíčenky v podobě dálkového ovládání jsou na černém trhu k dostání za cenu v přibližném rozmezí 1 500 – 8 500 EUR, záleží jen na množství značek a modelů vozidel, které s nimi lze odemknout.



Obrázek 12. Graf krádeží věcí z vozidel v letech 2011-2020. Zdroj: Statistické přehledy kriminality Policie ČR, Zpráva o situaci v oblasti vnitřní bezpečnosti a veřejného pořádku na území České republiky

Shora uvedený graf znázorňuje klesající trend v krádežích věcí z motorových vozidel. Je zřejmé, že nápad této trestné činnosti klesl na méně než třetinu během desetiletého období let 2011 až 2020. Ačkoliv celkový počet krádeží se rapidně snížil, jejich způsob a provedení se dostalo na pokročilejší úroveň. Čím dál více případů vloupání do vozidel je provedeno nedestruktivním způsobem (viz výše).

6. Problémy soudobé policejní praxe v rámci autokriminality

V České republice jsou krádeže nejrozšířenější trestnou činností vůbec, a krádeže v oblasti autokriminality se na jejich celkovém počtu podílejí nemalým dílem. Počty krádeží týkající se motorových vozidel na území České republiky

mají sice z hlediska statistiky klesající tendenci, ale problémem zůstávají i v současné společnosti. Z kriminalistického hlediska však není problémem ani tak celkový počet krádeží, ale zejména způsob jejich provedení. Tyto způsoby se totiž postupem času velice specifikují a mají naopak rychlý vývoj a pokrok spolu s vysokou mírou kvalifikace vlastního provedení, včetně používání stále vyspělejší techniky a nástrojů. Za svůj život se oběti krádeže v jakékoliv formě stane téměř každý člověk ve společnosti, a někteří lidé jsou viktimizováni i opakovaně. Problematika metodiky vyšetřování není z obecného hlediska jen určitým předmětem akademického pojetí, ale především i dennodenní praxí mnoha policistů, kteří se zabývají širokou škálou činností v rámci potírání trestné činnosti. Klesající trend autokriminality se v současné době může výrazně zpomalit. Negativními kriminogenními faktory, které mohou mít v současnosti, ale i do budoucna vliv na stav autokriminality, mohou být dopady ekonomické krize ve spojitosti s celosvětovou pandemií Covidu-19, ale i dopady spojené s energetickou krizí a výrazným zdražováním základních lidských potřeb.

6.1 Vybrané specifické případy související kazuistiky

Jedna z mnoha forem specifických případů autokriminality je legalizace odcizených automobilů, které jsou předmětem krádeže zejména za účelem dalšího prodeje se záměrem maximalizace zisku. Nejčastěji si pachatel opatří havarované vozidlo zájmové tovární značky, přičemž si takové vozidlo pečlivě vybírá, aby nebyly poškozeny díly a části karoserie s výrobními štítky a identifikátory. Zpravidla taková vozidla pachatel opatřuje v cizích státech, jakými jsou Německo, Rakousko, Francie, Itálie, Španělsko aj. V takových zemích je posuzování míry poškození při nehodě či havárii automobilu velmi přísné. To, co je v těchto zemích považováno za totální škodu, a vozidlo je stran bezpečnosti provozu a technické způsobilosti označeno příslušnými orgány za již neopravitelné, tak v České republice takto striktní posuzování stavu vozidla není.

Pro pachatele je to tak možnost nejen zakoupit takové vozidlo relativně levně, ale i jednoduchá cesta k získání legálních identifikátorů typově totožného vozidla, které má v úmyslu užít pro legalizaci vozidla odcizeného. Obyčejně takto poškozená vozidla jsou prodávána jen na náhradní díly nikoli však k další opravě. Paradoxem je i skutečnost, že některé pojišťovny sami, po likvidaci nehody, prodávají taková vozidla formou internetové dražby a nezdědka tyto havarované automobily vykupují účelově právě osoby páchající trestnou činností na úseku autokriminality. A v tomto ohledu skýtá další z mnoha problémů při následném vyšetřování, kdy takové aukce se lze účastnit i pod smyšlenými osobními údaji či padělanou identitou kupce, což znesnadňuje zjištění totožnosti konkrétní osoby. Ze zakoupeného havarovaného vozidla pachatel odstraní typové a výrobní identifikační štítky výrobce a stejně tak i čísla kódů VIN, které vcelku vyřízne z karoserie a demontuje například z umístění pod čelním sklem apod. Takto získané identifikátory následně aplikuje na vozidlo odcizené, kdy dle svého místa určení umístí sejmuté štítky a nejčastěji do vyříznuté části karoserie s původním číslem VIN navaří část karoserie s VIN kódem pocházející z havarovaného vozidla. Při následném zjišťování zásahu do identifikátorů a karoserie vozidla lze tyto úkony mnohdy pohledem přímo rozeznat, případně zjistit za užití příslušných kriminalisticko-expertizních metod (metalografie, chemické leptání kovu).

6.1.1 Praktický příklad – legalizace vozidla Range Rover sport

Jako klasický případ legalizace odcizeného vozidla, kterého se pachatel dopouští za účelem maximalizace zisku ze své protiprávní činnosti, uvádím níže skutek z vlastní praxe kriminalisty, jehož se dopustil recidivista autokriminality. Jedná se o případ, kdy pachatel P. M. zakoupil ve Francii vrak vozidla tovární značky Land rover, model Range rover s originálním VIN kódem, a to i s doklady. Následně jej dovezl do ČR, kde se pokusil na blíže nezjištěném místě přenést identifikátory tohoto vozidla na kradené vozidlo stejné tovární

značky a typu s jiným kódem VIN v hodnotě 2.500.000,- Kč. To vše za účelem následné registrace kradeného vozidla s pozměněnými identifikátory, a tím zastřít jeho pravý původ pocházející z trestné činnosti.

Následnými úkony trestního řízení, zejména pak provedenou domovní prohlídkou a prohlídkou jiných prostor, byly v tomto případě nalezeny nejen jednotlivé díly a části vozidla z výše uvedeného vraku, ale také prostředky pro výrobu falzifikátů výrobních (typových) štítků a identifikátorů.



Obrázek 13. Legalizace vozidla Range rover – padělání typových štítků. Zdroj: vlastní

Na shora uvedené fotografii jsou znázorněny falza výrobních štítků, které si pachatel ve snaze zastřít původ vozidla vytiskl na speciálně upravené tiskárně, jež byla též prohlídkou nalezena a zajištěna. Spolu s padělkou byla nalezena i příprava tisku. Z této přípravy je zřejmé i to, že se pachatel předem pečlivě připravoval co do rozměrů štítku, tak i typu a fontu písma, aby byl padělek věrohodný. Pachatel měl v úmyslu přenést ražbu VIN kódů

z vozidla na vozidlo in-natura (vyříznutím a navařením), avšak sejmut typové štítky z karoserie bez poškození by bylo náročné, a proto se rozhodl pro výrobu a tisk falzifikátů (viz obrázek 14).



Obrázek 14. Legalizace vozidla Range rover – padělaní typových štítků. Zdroj: vlastní

V rámci tohoto případu bylo předmětné odcizené vozidlo operativní činností kriminalistů nalezeno již před samotným úkonem domovní prohlídky a zajištěno na hlídaném odstavném parkovišti. Pachatel však natolik toto vozidlo potřeboval k zisku kýženého finančního prospěchu, že si vyhotovil padělané dokumenty pro jeho vydání (Plnou moc pojišťovny, Protokol o vydání věci). Spolu s dalšími spolupachateli se poté vydávali za policisty, a takto na parkoviště přijeli provést smyšlené předání na základě zplnomocnění pojišťovny. Polotovary těchto dokumentů byly při prohlídce nalezeny a zajištěny jako listinné důkazy (viz obrázek 15). Během prohlídky vytipovaných prostor, kde byl dán důvodný předpoklad, že se v nich nachází věci pocházející z trestné činnosti, a že jsou v nich ukryty nástroje a prostředky užitě k legalizaci, bylo nalezeno i velké množství automobilových dílů. Z kriminalistického hlediska to skýtalo problém v tom, že bylo zapotřebí zjistit spojitost těchto dílů a ztotožnit je jednoznačně s konkrétním automobilem. K tomu dopomohly právě skryté štítky s tzv. PKN kódy a informacemi o vozidle (viz kapitola 3.2), které mnohdy pachatel nenajde, nebo se jimi nezabývá v domnění, že podle nich nelze díl ztotožnit s určitým vozidlem. V tomto se však pachatel mýlil.



Obrázek 15. Legalizace – Polotovary k padělání listinných dokumentů. Zdroj: vlastní

Na těchto fotografiích je znázorněno, s jakou důsledností si pachatel počínal, avšak jeho nedostatečné ponětí o vzhledu policejního protokolu a administrativních náležitostí k vydání vozidla ze zajištění se mu stalo osudným.



Obrázek 16. Legalizace – Motor Land rover a vyhledaný štítek s PKN kódem. Zdroj: vlastní

Podle některých PKN štítků lze s relativní přesností ztotožnit nalezený díl či část vozidla s konkrétním automobilem a identifikovat jej jako díl pocházející z tohoto vozidla. V případě tohoto štítku (viz obrázek 16) je mimo jiné možné vyčíst i přesný čas a datum výroby motoru, a ztotožnit jej s konkrétním vozidlem Range rover, do kterého byl výrobcem při kompletaci vozidla namontován.

Takto lze ztotožnit i některé ostatní autodíly a části karoserie, ale ne všechny jsou tímto způsobem označovány. Mnohdy je již štítek s údaji nečitelný nebo poškozený. A také ne všechny automobilky tyto díly štítky při výrobě opatřují. V uvedeném případě se však ve spolupráci s automobilkou podařilo ztotožnit většinu takto označených dílů. Při domovních prohlídkách a prohlídkách

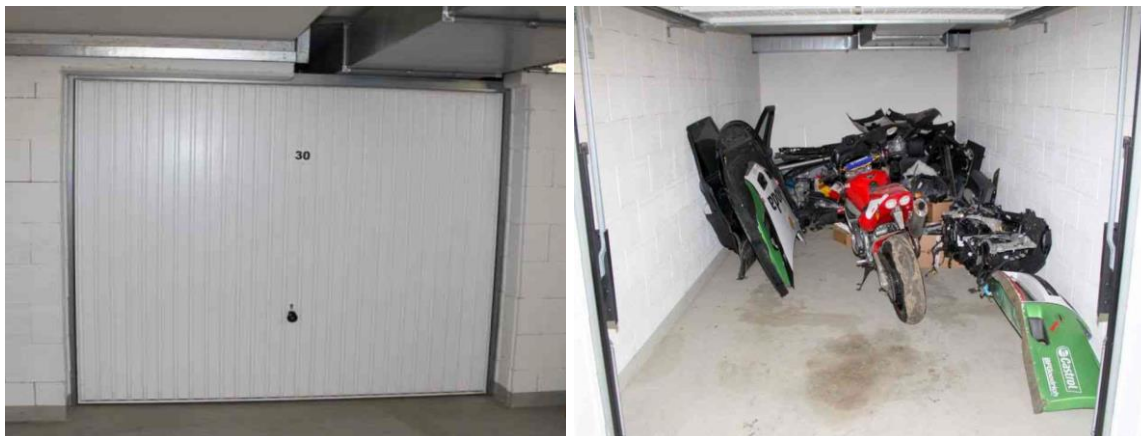
jiných prostor je tedy velmi důležité mít ponětí o těchto štítcích a PKN kódech, dbát na jejich vyhledávání a fotografické zajišťování včetně zajištění věci samotné, ačkoliv se nemusí na první pohled zdát, že díl souvisí se zájmovým vozidlem. Příkladem mohou být níže uvedené komponenty s PKN štítky.



Obrázek 17. Vyhledané typy štítků s PKN kódem na jednotlivých autodílech. Zdroj: vlastní

Tyto štítky obsahují z kriminalistického hlediska maximální vypovídající hodnotu, a pro vyšetřování autokriminality jsou nenahraditelné. V přeneseném slova smyslu se jedná o jakési „občanské průkazy“ samotných vozidlových dílů. Například z levého štítku se lze dozvědět, že se jedná o karosářský díl panoramatické střechy s označením L494, což je výrobní označení pro panoramatickou střechu montovanou pouze do modelu Range rover sport. Dále je zde uveden i kód a označení výrobce, barva, vlastní osobní číslo dílu, a dokonce osobní číslo a jméno osoby, která díl kompletovala, to vše včetně data a času kompletace dílu na konkrétní vozidlo. Stejně tak je tomu i na štítku vpravo, kde označení L494 určuje, že se jedná o díl z modelu Range rover sport, a jedná se o interiérové obložení dveří řidiče s příslušenstvím v barevném provedení obložení ebony (ebenové dřevo). Identifikace jednotlivých autodílů a karosářských částí vozidla je tak mnohdy mravenčí prací kriminalistů, jelikož v dílnách a na místech, kde dochází k jejich úkrytu či demontáži, je těchto dílů většinou velké množství pohromadě a pochází z různých vozidel (viz obrázek 18, 19). Pečlivá identifikace a prohlídka všech dílů však napomáhá

k usvědčení pachatele, a silná důkazní situace je pozitivní pro celé vyšetřování a objasnění konkrétního skutku.



Obrázek 18. Podzemní garáž – úkryt autodílů a věcí původem z trestné činnosti. Zdroj: vlastní



Obrázek 19. Autodíly a věci pocházející z trestné činnosti. Zdroj: vlastní

Z uvedeného případu vyplývá vícero problémů, které mohou při vyšetřování tohoto druhu autokriminality nastat. Mezi ně lze řadit jednoznačně samotnou identifikaci a ztotožňování demontovaných dílů. Spolu s tím se pojí mnohdy problematická spolupráce s výrobcí či samotnými automobilkami za účelem identifikace jednotlivých dílů a spárování s konkrétním vozidlem. Obšírnost a mnohá specifika této majetkové trestné činnosti si žádá i jistou míru odbornosti a znalostí stran kriminalistů, kteří danou problematiku řeší. Z kriminalistického pohledu je zde určitý problém i v době vyhodnocování zajištěných stop.

6.1.2 Praktický případ – krádeže GPS systémů z agrotechniky

Tento případ se týká jednání zahraniční organizované zločinecké skupiny, jejíž členové se dopouštěli sériové majetkové trestné činnosti na území celé ČR. V rámci tohoto skutku vnikli pachatelé na uzavřený areál jednoho zemědělského podniku ve středočeském kraji, kde byla volně zaparkovaná zemědělská technika převážně v podobě traktorů a pásových strojů určených k orbě. Z pěti zemědělských strojů odcizili speciální navigační techniku, konkrétně moduly GPS, antény, monitory a ovládací prvky, to vše v celkové škodě 2.057.000,- Kč. Tato specifická navigační technika dokáže provádět orbu s přesností v řádu jednotek centimetrů, a i proto jedna taková sestava vyjde na stovky tisíc korun. Pachatelé tak museli být předem připraveni a mít znalosti k jejich demontáži.



Obrázek 20. Pásový traktor Challenger – místo demontáže kabinové GPS sestavy. Zdroj: vlastní

Na výše uvedené fotografii vlevo je pásový traktor Challenger, ze kterého byla odcizena navigační sestava, která byla předmětem zájmu pachatelů. Ta se sestává z více komponent, které jsou umístěny jak uvnitř kabiny, tak i vně na karoserii traktoru. Pachatel tak musí mít před spácháním takového skutku kvalifikované znalosti, aby demontoval celou sestavu, jelikož jedna část bez dalších není funkční. Navíc polohu těchto zařízení lze při jejich aktivaci sledovat z aplikace výrobce, který vyvíjí tyto komponenty i specializovaný software. Proto pachatel musí mít i odborné znalosti, jak s takovou technikou dále nakládat. Obvykle jsou vybaveni již zmíněnými rušičkami GPS signálu,

keré tento signál vyruší do doby, než se pachateli podaří v zařízení tento systém deaktivovat. V tomto případě byla provedena úzká spolupráce policejního orgánu s výrobcem (distributorem) tohoto zařízení, avšak lokalizovat se tyto komponenty nepodařilo. Výrobce má své obchodní zastoupení i na Ukrajině, kde bylo následně prověřováním zjištěno, že se tam někdo pokoušel zřejmě některé z těchto zařízení prodat. Prodej byl však anonymní z neznámého telefonního čísla. Následný pokus o spolupráci s Ukrajinskou pobočkou výrobce a místními policejními orgány však nebyl úspěšný, bližší informace k prodeji nebyly zjištěny.



Obrázek 21. Jednotlivé díly vnější a kabinové GPS sestavy. Zdroj: vlastní

Na trojdílném obrázku 20 jsou zobrazeny jednotlivé komponenty GPS navigačního systému, jenž se stal předmětem zájmu pachatele a zcela vpravo je již znázorněn stav po jeho demontáži. Při šetření ke způsobu spáchání a způsobu, jak se pachatel dostal do kabiny jednotlivých traktorů, byl zjištěn relativně závažný problém. Ohledáním bylo zjištěno, že zámky dveří jednotlivých traktorů jsou obdobné konstrukce, a lze je tak všechny otevřít jediným klíčem (nebo předem účelově upraveným přípravkem). Této skutečnosti zřejmě využil i pachatel, jelikož překonání zabezpečení nebylo provedeno násilnou formou.

V rámci ohledání bylo zajištěno relativně velké množství kriminalistických stop, a to především stopy daktyloskopické (otisky dlaně na čelním skle) a biologické (stěry z konektorů kabeláže navigace). Na základě provedeného zkoumání odborem kriminalistické techniky a expertíz bylo však zjištěno,

že zajištěné daktyloskopické a biologické stopy jsou neupotřebitelné. Zajišťování stop je mnohdy v takových případech problematické, jelikož vozidlo užívá větší množství osob, a sám pachatel jedná tak, aby stop po sobě zanechal co nejméně (používá rukavice, znehodnocuje případné stopy – např. chemicky).

Dalším problémem, který se během šetření a prověřování skutku samotného projevil, byla vážnoucí komunikace a zajišťování informací z Ukrajiny k možnému pachateli, který se snažil druhově a typově stejné zařízení odprodat. Vyžadování informací ze zahraničí, ať již cestou OMPS (odboru mezinárodní policejní spolupráce), či na základě Evropského vyšetřovacího příkazu, je samo o osobě zdlouhavé. Vzhledem k tomu, že Ukrajina není součástí Evropské unie, je zjišťování informací v rámci trestního řízení více než problematické. Není výjimkou, že na odpověď zdejší dožadující policejní orgán čeká měsíce i roky.

6.1.3 Praktický případ – fingovaná krádež motocyklu KTM

Tímto skutkem se pachatel dopustil pojistného podvodu a následně též legalizace, kdy se záměrem získat pojistné plnění nahlásil na policii smyšlenou krádež svého motocyklu tovární značky KTM, kterou mu měl neznámý pachatel odcizit v Praze na ulici Durychova. Tímto smyšleným odcizením mu měla být způsobena škoda 230.000,- Kč. Následně skutek dokonal písemným oznámením na pojišťovnu, která mu na základě pojistné smlouvy a projednané pojistné události vyplatila pojistné plnění ve výši 190.000,- Kč. Pachatel dva měsíce na to zlegalizoval tento motocykl a to tak, že přerazil původní identifikátor na fiktivní VIN kód jiného tvaru, dále odstranil výrobní číslo motoru, a následně s přeraženým identifikátorem přihlásil tento motocykl do registru vozidel s legendou, že se jedná o dovoz z ciziny.

V tomto případě bylo využito záznamů z městských a policejních kamerových systémů, kdy na základě jejich vyhodnocení bylo zjištěno, že ve výpovědi fiktivního oznamovatele (poškozeného) jsou zjevné nesrovnalosti. Především bylo zjištěno, že na místě, které bylo označeno

oznamovatelem jako místo posledního odstavení a následné krádeže motocyklu, vůbec předmětný motocykl neparkoval. Následnou domovní prohlídkou a prohlídkou jiných prostor a pozemků byl tento motocykl nalezen, a to již ve stavu po jeho legalizaci. Následným ohledáním a odborným zkoumáním bylo zjištěno, že byl proveden zásah do identifikátorů. Ve VIN kódu na rámu motocyklu bylo přeraženo několik znaků a plocha s číslem motoru byla zcela vybroušena. Provedeným metalografickým zkoumáním byla zjištěna původní ražba identifikátorů, které odpovídaly motocyklu KTM, jež byl fiktivně oznámen jako odcizený.



Obrázek 22. Nález motocyklu KTM – zjištění zásahu do identifikátorů motoru a VIN. Zdroj: vlastní

Fotografie identifikátoru VIN kódu na obrázku 22 (VBKVS94078M947568) zobrazuje již přeražený VIN kód, přičemž původní tvar VIN kódu byl VBKLS403EM764202. Alfamerický tvar tohoto VIN je tedy přepsaný téměř celý, což byla stran pachatele snaha o maximální změnu a zakrytí původního VIN kódu motocyklu. Zpravidla totiž pachatelé mění jen několik znaků, a zejména ty, které lze zaměnit nejsnadněji (např. 1-4, 3-8, 3-B, aj.) V případě čísla motoru toto pachatel zcela vybrousil, a již nenahradil jiným.

Mezi problematické faktory vyšetřování se, v případě pojistného podvodu, může řadit zejména skutečnost jeho relativně snadného spáchání a získání pojistného plnění z pojištění proti krádeži. Pokud by si pachatel počínal od počátku tak, aby byla minimalizována možnost odhalení jeho fiktivního oznámení krádeže, tak by byla důkazní situace velmi ztížena. Pachatel si v předestřeném případě neuvědomil vysokou možnost odhalení jeho tvrzení, které bylo vyvráceno mimo jiné vyhodnocením kamerových záznamů. Pojišťovna, která provádí své vlastní šetření ve věci pojistné události, nedisponuje takovými prostředky, aby byla fingovaná krádež jednoduše odhalena. V rámci svého rozhodnutí o plnění pojistného poškozené osobě jí mnohdy stačí jen konečné rozhodnutí policejního orgánu ve věci samé (tj. Usnesením dle § 159a trestního řádu). Jestliže by na sebe pachatel neupozornil nepromyšleným způsobem fingované krádeže, a dále po krátké době registrací totožného typu motocyklu s pozmeněnými identifikátory do registru silničních vozidel, je až znepokojující, jak lehce získal neoprávněně finanční plnění od pojišťovny.

6.1.4 Praktický příklad – krádež vodního skútru Yamaha

Jako další z druhově specifických případů autokriminality je možné uvést krádež vodního skútru, jakožto speciálního dopravního prostředku. Ačkoliv se na první pohled může zdát, že se jedná o ojedinělý případ krádeže, opak je pravdou. Ke krádežím těchto motorových plavidel dochází zejména v jarních a letních měsících, kdy jsou využívána jejich majiteli na vodních plochách a jsou

ponechávána poblíž vodních toků. Stejně tak jsou předmětem zájmu i lodní motory, které ponechávají majitelé na svých plavidlech. Škody na takto odcizených plavidlech a motorech se mnohdy pohybují v řádu statisíců i milionů korun, především v případech sériových krádeží.

K takové sériové trestné činnosti došlo v roce 2016 ve Středočeském kraji na povodí řeky Vltavy v katastru obce Slapy a Davle, kde bylo v průběhu měsíce ledna až března odcizeno 23 kusů lodních motorů a jeden vodní skútr. Celková škoda v souhrnu následně přesahovala dva miliony korun.

V případě vodního skútru tovární značky Yamaha, byl tento kriminalisty vypátrán na základě nálezu spodní části tohoto skútru, tj. plováku, který byl nalezen při jiné domovní prohlídce a ustanoven, jako věc pocházející z trestné činnosti. Následným zkoumáním a provedeným odborným vyjádřením pracovníkem odboru kriminalistické techniky a expertíz, spolu s přizvaným asistentem odborníkem na vodní skútry, bylo zajištěno výrobní číslo plováku, které bylo ztotožněno s odcizeným vodním skútre Yamaha. Další činností kriminalistů a výsledkem zájmových osob včetně osoby podezřelé, byl zjištěn úkryt zbylé části skútru, který byl při následné domovní prohlídce nalezen a ztotožněn spolu s plovákem dříve, než byl zbaven identifikátorů a ostatních jedinečných markantů.



Obrázek 23. Úkryt a nález vodního skútru Yamaha. Zdroj: vlastní

Výše uvedené fotografie na obrázku 23 znázorňují úkryt kradeného vodního skútru. Zde jej pachatel ukryl v přístavku své garáže a dílny, kde měl

v plánu (dle své pozdější výpovědi) skútr zbavit identifikátorů a opatřit jej jinými, včetně jiného nástřiku a polepů. To se mu však již nepovedlo, a nestihl svůj záměr realizovat. Podle popisu odcizeného vodního skútru včetně doložených fotografií poškozeným, výrobního čísla a dalších jedinečných markantů, byl tento skútr spolehlivě identifikován.



Obrázek 24. Jedinečné markanty a výrobní štítek vodního skútru Yamaha. Zdroj: vlastní

První dvě fotografie znázorňují jedinečné markanty vodního skútru v podobě kombinace zbarvení, motivu a číselného rozlišovacího označení. Na dalších fotografiích je demonstrován výrobní štítek s číselným identifikátorem a označením konkrétního modelu. U většiny druhů těchto vodních skútrů je problematické, že identifikátory jsou často v podobě nalepovacích etiket anebo umělohmotných štítků (viz obrázek 25), které lze z podkladu snadno odstranit a nahradit padělkou. Dalším specifickým znakem těchto motorových plavidel je to, že pokud jsou schváleny pro provoz na vodních plochách, musí být viditelně označeny na svém povrchu jedinečným identifikačním číslem (plavebním označením)

pro případnou kontrolu a identifikaci policií nebo plavební správou (viz obrázek 25). To pro pachatele skýtá určité omezení, jelikož není jednoduché toto označení jen tak nahradit jiným znakem jako u VIN kódu automobilu.



Obrázek 25. Identifikátory vodního skútru – číslo skeletu a vnější plavební značení. Zdroj: vlastní

Identifikátory vodních plavidel, stejně tak vodních skútrů, jsou sami o sobě specifické. Jejich forma a umístění je dle výrobce víceméně individuální. U některých typů jsou rozdílné identifikátory skeletu, plováku i motoru, proto může být jejich nalezení a identifikace jednotlivých dílů ke konkrétnímu celku složitá. Samotné krádeže lodních motorů, ale i motorových plavidel a lodí jsou velice zvláštní kategorií majetkové trestné činnosti, která je též řešena kriminalisty zařazenými na odděleních autokriminality. Vyšetřování tohoto specifického druhu kriminality si stran policistů žádá také jistou míru odborných znalostí, a taktéž úzkou spoluprací s výrobcí a prodejci těchto plavidel, zejména za účelem jejich identifikace.

6.2 Vzájemná komparace vybraných případů autokriminality

Na zvoleném výběru případů praktické kazuistiky je možné poukázat na obsáhlou problematiku specifického druhu majetkové kriminality, kterou představuje právě autokriminalita. Tento pojem v sobě na první pohled může nést význam ve smyslu toho, že se zabývá výhradně krádežemi automobilů. Pravda je však taková, že policisté se na úseku autokriminality

zabývají nejen samotnými krádežemi vozidel, ale i vším tím, co je s autokriminalitou spojováno. Od zdánlivě banálního vloupání do vozidla a odcizení uvnitř ložených věcí, přes krádeže motorových vozidel, podvodná jednání, zpronevěry, legalizace, stáčení tachometrů, obchodování s kradenými vozidly, pojistné podvody, až po sériovou trestnou činnost, a trestnou činnost organizovaných zločineckých skupin se zahraničním přesahem. I z pohledu předmětu zájmu pachatele se zde nabízí široká škála motorových vozidel, jejich dílů a součástí, od motocyklu po speciální a zemědělské stroje, ale jak bylo uvedeno v praktickém příkladu, tak i motorovými plavidly, veškerým příslušenstvím a technikou. Problémů, na které lze při vyšetřování této trestné činnosti narazit, nejen z hlediska metodiky vyšetřování, ale i zejména pak z praktického hlediska, je vícero. Avšak těmi, na které jsem chtěl poukázat a demonstrovat je z pohledu praxe kriminalisty, jsou především následující oblasti:

- důraz kladený na široké odborné znalosti, technické specifikace vozidel,
- znalost a povědomí o originálním značení a skrytých identifikátorech,
- zvláštnosti vyhledávání souvisejících stop a důkazních materiálů,
- zvláštnosti při zajišťování stop ve spojitosti s autokriminalitou,
- specifika ztotožňování a identifikace jednotlivých dílů a částí,
- efektivní a optimální využívání souvisejících kriminalistických metod,
- práce s operativní technikou a operativně pátracími pomůckami,
- spolupráce s výrobcí a poskytování informací při identifikaci vozidel,
- efektivita expertizní a znalecké činnosti – časový faktor,
- efektivita národní a mezinárodní spolupráce – výměna informací,
- problematika vyžadování a získávání informací ze zemí mimo EU,
- důsledný sběr informací a jejich ověřování při příjmu oznámení,
- obsáhlost problematiky – pokrok techniky a vývoj způsobů spáchání.

7. Návrhy řešení vybraných problémových aspektů

Z hlediska možných řešení široké škály problémů současné autokriminality, především pak na úseku krádeží motorových vozidel, je možné uvést nejprve základní faktor, který se odráží i v mnoha dalších druzích trestné činnosti. Tímto elementárním faktorem, který má velký vliv na vyšetřování a objasňování řešené problematiky je personální situace. Nejen současný stav, ale již dlouhodobější personální situace, v rámci obsazení pozic policistů, kteří se zabývají autokriminalitou, je v souvislosti s touto problematikou nedostačující. V poslední době několika let se tento jev projevuje především na úrovni územních odborů a krajských ředitelství. Zejména pak na odděleních obecné kriminality územních odborů (vyjma obvodních ředitelství, kde je personální situace na lepší úrovni), a to vlivem změn ve věcné příslušnosti (viz § 17 trestního řádu) v souvislosti se zvýšením hranic způsobené škody v trestním řízení (viz § 138 trestního zákoníku – novela účinná od 1. října 2020). Již před touto změnou měli policisté územních odborů z oddělení obecné kriminality se zařazením na úseku autokriminality, vzhledem k jejich počtu, k řešení početný nápad této trestné činnosti. Touto úpravou tak ve věcné příslušnosti územních odborů zůstávají případy autokriminality, které z hlediska hranice způsobené škody nepřesáhnou škodu velkého rozsahu (tj. nejméně 10.000.000,- Kč), a současně dolní hranice trestní sazby nepřesáhne 5 let. Na úroveň kriminální policie krajských ředitelství tak pomyslným sítem propadne o to méně případů, než tomu bylo před samotnou změnou. Problém je spatřován zejména v nerovnoměrném rozdělení celkového nápadu autokriminality. Závažnou formou autokriminality, tedy trestnými činy podle § 17 trestního řádu, a na základě interních aktů řízení i organizovanou a sériovou trestnou činností, by se měly zabývat útvary policie krajských ředitelství. Operativních pracovníků a specialistů, zabývajících krádežemi motorových vozidel a související problematikou, je však vzhledem k její obsáhlosti, na obou úrovních (územní i krajské) všeobecně málo. Například ve středočeském kraji, kde je nápad autokriminality jeden z nejvyšších z celé

České republiky, není výjimkou, že na úseku autokriminality jsou průměrně zařazení jen dva policisté či v některých případech jen jeden. To je obecně velice málo, a z hlediska efektivity je to až tristní stav. Nemluvě o tom, že tito policisté mnohdy vykonávají i jiné činnosti nesouvisející s danou problematikou nebo jsou navíc pověřeni zpracováním trestné činnosti i z jiných oblastí. Na některých útvarech se stává skutečností i slučování jednotlivých oddělení autokriminality s odděleními, které řeší ostatní majetkové trestné činy.

Navrhovaná řešení:

Tento stav by měl být změněn, a to výrazným posílením personálního zastoupení jednotlivých oddělení tak, aby nemuselo docházet k jejich slučování, a aby každé oddělení mohlo provádět svou práci na odhalování a objasňování trestné činnosti řádně a efektivně. Především podpořit stávající pracovníky i nově příchozí zájemce o tato místa dlouhodobými benefity (finanční, sociálně-pracovní, aj.), pozitivním výhledovým hlediskem konkrétní pracovní náplně, adekvátní pracovní prostředí i přístup, stejně tak zatraktivnit tyto pozice pro možné zájemce z řad uniformované policie (pořádkové, dopravní, cizinecké apod.), ale i z ostatních útvarů a problematik, kde není personální stav v negativních tendencích. Určitou možností je, i v rámci uniformované policie, vyčlenit proškolené jednotlivce, kteří by se zabývali v rámci své pracovní činnosti výhradně trestnou činností na úseku autokriminality (vloupání do vozidel, odcizení jejich částí atd.), a kteří by úzce spolupracovali s pracovníky linie autokriminality služby kriminální policie. Dalším faktorem ke zlepšení je rovina materiálně vzdělávací podpory pracovníků (zejména na tzv. okresní úrovni pracovníků kriminální policie jednotlivých územních odborů), a větší možnosti ve využívání operativní techniky a prostředků (např. materiální zázemí a hrazené preventivní akce pracovníků operativy). V praxi se na okresní úrovni kriminální policie ve vztahu k oddělením autokriminality koná minimum instruktážně metodických zaměstnání (IMZ), a stejně tak odborných školení a instruktáží v jednotlivých provozech automobilových výrobců a jejich bezpečnostních odděleních (oddělení bezpečnosti a ochrany značky apod.). Tato školení

se mnohdy provádí jen na úrovni krajské a útvarů s celorepublikovou působností, kdy se takto získané informace na územní úroveň (okresní) nedostanou, nebo jen v minimální a omezené podobě. Vzhledem ke skutečnosti, že územní útvary kriminální policie, zabývající se autokriminalitou, jsou obvykle v první linii celkového nápadu této trestné činnosti a nezřídka svou policejní a operativní činností rozkrývají sériovou trestnou činnost pachatele nebo získají informace o organizované trestné činnosti určité skupiny pachatelů, mělo by se jim dostávat stejných informačně vzdělávacích aktivit a možností, jako u útvarů na vyšších úrovních. Kontakty a určitá míra spolupráce, v rámci poskytování informací o identifikačních znacích vozidel, byla navázána s některými výrobci, v největší míře s automobilkou Škoda, koncernem Volkswagen (VW), a následně i s importéry vozů značky Audi, Mercedes, BMW a dalšími. Informace česká policie (NCOZ – národní centrála proti organizovanému zločinu) čerpá též ze systému EUVID (European Vehicle Identification Database – evropská databáze identifikačních údajů o vozidle), který poskytuje informace o identifikačních údajích a dalších identifikátorech a jejich umístění na konkrétním vozidle, ale také informace k vozidlové dokumentaci a typů jejich klíčů. V tomto ohledu by bylo vhodné, aby i pracovníci linií autokriminality na nižších úrovních měli autorizovaný přístup do této evidence prostřednictvím všeobecně využívaných informačních systémů.

Patřičný důraz by měl být kladen na to, aby nemohlo být zavedenou praxí, že jsou linioví pracovníci jednotlivých problematik (autokriminality, násilí, drog, mravnostní aj.) zahlcováni řešením případů se zcela nesouvisející problematikou. Přerozdělování celkového nápadu trestné činnosti pověřeným pracovníkem, by nemělo být určováno personálním stavem v jednotlivých liniích a vynahrazován tak neadekvátní personální stav pracovníků v nich zařazených. Hledisko efektivity činnosti konkrétní problematiky a ofenzivnosti v trestním řízení jednotlivých případů, by tak nemělo být na újmu neschopnosti adekvátního personálního zabezpečení.

V souvislosti s výše uvedeným elementárním faktorem, tj. personální situací, jež ovlivňuje veškerou oblast pracovních činností dané problematiky, jde současně o faktor potřeby široké odborné znalosti, povědomí o technické specifikaci vozidel, a jejich identifikačních náležitostech stran pracovníků linie autokriminality. Jak bylo shora zmíněno, tak zejména automobilový výrobce Škoda auto umožňuje v rámci České republiky relativně úzkou spolupráci s policejními orgány, včetně školení a odborného poradenství. Je však zapotřebí, aby jednotlivá oddělení územně vymezených policejních útvarů, zabývajících se autokriminalitou, mohla těchto odborníků využívat i v praxi při konání konkrétních realizací domovních prohlídek a následných identifikačních činností. Ze statistického pohledu ve vztahu ke značce vozidla, které je nejčastějším předmětem zájmu pachatelů, je uvedená spolupráce více než žádoucí. Vítaným přínosem je skutečnost, že je Škoda auto součástí koncernu VW, což rozšiřuje množství informací i o modelech jiných značek (Audi, Bentley, Bugatti, Porsche, Lamborghini, Man, Scania, Seat, Cupra a Ducati).

Ze znalostí potřebných odborných informací a postupů k vyhledávání důležitých identifikačních údajů vozidel, vychází i efektivita vyhledávání souvisejících stop a důkazních materiálů. Stejně tak vědomost specifických postupů a zvláštností při zajišťování stop během odhalování a objasňování autokriminality.

V neposlední řadě je zapotřebí posílit i personální stav na odděleních kriminalistické techniky a expertíz jednotlivých krajů (OKTE), kde se mnohdy pracovníci linie autokriminality potýkají zejména s vysokou zaneprázdněností specialistů. V některých případech, kdy je zapotřebí například provedení zkoumání VIN kódu a legalizace motorového vozidla na místě zajištění v policejním skladě či parkovišti, stává se, že je policista zařazen se svým požadavkem hluboko v pořadníku žádostí o provedení zkoumání. To je jeden z hlavních důvodů, kvůli kterému se objasňování případu zbytečně prodlužuje a požadovaná efektivita vyšetřování je nízká. V případě efektivit národní a mezinárodní spolupráce při výměně informací, týkajících se informací

v trestním řízení nejen z oblasti autokriminality, by bylo možné na základě komplexního informačního systému, který by zahrnoval již stávající dílčí systémy, ale například i systémy charakteristické výhradně pro jednotlivé problematiky. A to jak na úrovni národní, tak i mezinárodní. V rámci tohoto systému by měly být k dispozici zjednodušené formuláře a žádosti o různé druhy informací a možnost vytěžování poznatků o kriminalitě i mezi širší okruh policejních útvarů. Několikastupňové dotazování při získávání konkrétní informace a obsáhlá administrativní zátěž je pro efektivitu vyšetřování a objasňování trestných činů zásadní. Tento systém by měl být zredukován a optimalizován pro konkrétní dotaz. Stejně by se mělo postupovat i při vyžadování a získávání informací ze zemí mimo Evropskou unii.

Z hlediska důsledného sběru informací a jejich ověřování je nejen důležité, aby byl kladen důraz na maximální vytěžení oznamovatele, ale také vytěžování svědků stran účelně kladených otázek, kterými lze získat potřebné informace k osobě pachatele a činu samotnému. Kvalita prvotního vytěžení je nejdůležitější, a na to lze poté efektivně navázat dalšími následnými šetřeními, jako vytěžování a analýza kamerových systémů nebo šetření v zájmových prostředích. Kvantita informací a úkonů, které je zapotřebí v rámci prověřování a následného vyšetřování stran policejních orgánů provést zcela odpovídá obsáhlosti problematiky. Tento aspekt souvisí i s velkým pokrokem techniky, kterou pachatelé v posledních několika letech používají při různých způsobech spáchání. Je tak zapotřebí, aby mohla tomuto vývoji autokriminality adekvátně čelit i činnost a prostředky policie. To je však otázka zejména finančního rozpočtu, který je vynakládán na tyto účely.

Závěr

Problematika, kterou demonstruje metodika vyšetřování trestné činnosti v oblasti krádeží motorových vozidel, je natolik obsáhlým souborem jednotlivých tematických okruhů, že tato diplomová práce pojímá výhradně její vybrané aktuální problematické faktory. S těmito specifickými aspekty se policie, konkrétně policisté věnující se odhalování a vyšetřování této kriminality, potýkají dennodenně a je záhodno, aby se s nimi v praxi dokázali adekvátně vypořádat. K tomu přispívají zejména efektivně a kvalitně zpracované metodické postupy, které je zapotřebí neustále podrobovat aktuálnosti a praktické aplikovatelnosti v souvislosti s vědeckým poznáním a prostředky, jimiž česká policie disponuje.

Obsahem první části této práce byla především teoretická rovina metodického pojetí samotného vyšetřování v podobě obecné charakteristiky metodiky vyšetřování trestných činů, a následně také konkrétní metodiky vyšetřování ve vztahu s trestnou činností krádeží motorových vozidel. Vzhledem ke skutkové obsáhlosti majetkové trestné činnosti, mezi níž se řadí i autokriminalita, byla tato problematika rozebrána v dalších podkapitolách i z hlediska trestněprávního pojetí souvisejících trestných činů. To vše je popisováno s akcentem na praktické souvislosti běžné policejní činnosti ve vztahu k autokriminalitě. K jednotlivým souvisejícím trestným činům jsou uváděny i praktické příklady, podle kterých lze tyto souvislosti lépe pochopit. Největší prostor je v této části dán trestnému činu legalizace, který je spojený s krádežemi motorových vozidel nemalou měrou. Jednání pachatele, vyplývající z krádeží vozidel a jejich následné legalizace, se prolínají skrze celý proces od plánování, přípravu, přes samotné spáchání, až po snahu o legalizaci a následný profit, a proto jim byl věnován náležitý prostor. Dále byla popsána a charakterizována obecná kriminální situace autokriminality od jejího počátku po současnost, kde jsou vymezena i jednotlivá specifika předmětu zájmu. V rámci této kapitoly jsou uvedeny i jednotlivé způsoby spáchání a faktory určující jejich podobu a rozhodovací proces pachatele. Charakterizovány zde byly způsoby autokriminality počínaje prostými krádežemi věcí z vozidel

jednotlivci, až po vysoce kvalifikované způsoby krádeží celých vozidel nebo nákladů kamionové dopravy skupinami pachatelů, které jsou součástí zločineckých organizací. Definovány byly jednotlivé předměty zájmu podle kvalifikace pachatele nebo skupin pachatelů, jež se zaměřují na autokriminalitu v oblasti motocyklů, osobních vozidel, ale i zemědělských a speciálních strojů.

Následně zde byly popsány i případy současných problémů autokriminality, kdy pachatelé zejména kvalifikované krádeže používají ke spáchání různé výpočetní techniky a elektroniky. Uveden a demonstrován je především případ krádeží, kdy pachatelé překonávají s využitím speciální techniky bezklíčové systémy vozidel, a následně užívají další techniky k zastření svého počínání při odcizení vozidla, jako jsou rušičky GPS/GSM/GPRS/Wi-Fi signálu. Tento způsob je v poslední době velmi rozšířený mezi pachateli krádeží vozidel a proto, jako aktuálně stále problematické formě autokriminality, mu byl věnován širší prostor a popsán jeho princip. Z hlediska odhalování a vyšetřování problematiky legalizace odcizených vozidel, nezákonné úpravy identifikátorů a jejich částí, je charakterizována i oblast identifikace dílů vozidel za pomoci PKN štítků a dalších skrytých značení ve spolupráci s automobilkami.

V práci byla také definována jak osoba pachatele, tak osoby jejich obětí. Uvedeny byly jejich typické charakteristiky, typologie osobností, a také metodické usuzování a tipování osoby pachatele podle způsobu spáchání, zjištěných stop a informací. V charakteristice osoby pachatele byly popsány i jednotlivé motivy, které jej vedou ke spáchání trestné činnosti ve spojitosti s motorovými vozidly. V souvislosti s vyšetřováním byly uvedeny a definovány kriminalistické stopy typické pro autokriminalitu, a to výhradně stopy související s krádežemi motorových vozidel. Definovány byly stopy, které lze nalézt na místě odcizení vozidla, a to jak stopy materiální, tak i stopy paměťové ve více formách. Popsány byly i problémy, které zajišťování těchto stop provází, zejména proto, že vozidlo jako předmět zájmu se na místě ohledání nenachází a i to, že zajištění stop je do jisté míry závislé i na časové prodlevě oznámení. V takovém případě pak materiální i paměťové stopy degradují, a stanou se

pro další objasnění skutku nevyužitelnými. V rámci typických stop autokriminality byly dále popsány stopy, které lze vyhledat a zajistit na odcizeném vozidle samotném a také na místech, která s krádeží vozidla souvisí a je nutné jim klást významnou pozornost.

Další kapitoly této práce byly věnovány typickým vyšetřovacím situacím, kde byly uvedeny situace od té nejideálnější pro samotné vyšetřování přes ty, které jsou nejčastější, až po situace, jež jsou pro vyšetřování nejméně příznivé. V návaznosti byla popsána charakteristika zvláštností předmětu vyšetřování, která se odvíjí především od záměru pachatele a účelu krádeže. Definovány byly i podněty k vyšetřování z hlediska formy oznámení o krádeži samotné, a to z pohledu zvláštností oznámení poškozené osoby, svědka události nebo na základě vlastního zjištění policejního orgánu. S tím souvisí i zvláštnosti počátečních operativně pátracích a vyšetřovacích úkonů, které jsou policií činěny na základě přijatých oznámení. Jednotlivé úkony jsou definovány dílčími šetřeními k vozidlu a informacemi s ním souvisejícími, včetně úkonů týkajících se pátrání, ohledání a zajišťování důkazních prostředků. V následující kapitole byly interpretovány zvláštnosti vyšetřovacích verzí, jejich stanovování a plánování samotného vyšetřovacího postupu na základě nashromážděných informací. Závěr teoretické části charakterizuje zejména zvláštnosti následné etapy vyšetřování a související typické úkony policie, jenž se pojí s postupem trestního řízení podle trestního řádu. Z následných etap a úkonů byly popsány ty, které jsou vlastní předmětné trestné činnosti, a to výslech obviněného, výslech svědka, domovní prohlídky a prohlídky jiných prostor, kriminalistické expertízy, a rekognice. U každého z těchto uvedených úkonů byly definovány jejich charakteristiky v souvislosti se zvláštnostmi při vyšetřování autokriminality. Zcela poslední kapitola byla věnována zapojení se veřejnosti do vyšetřování a formám kriminalistické prevence.

Počátek praktické části práce popisuje vybrané oblasti ze statistiky autokriminality, které pojímají především dílčí data z aktuálně posledního statistického období od roku 2011 až po rok 2020 včetně. Na tomto desetiletém

časovém úseku je následně v konkrétních datech a zaměřeních přehledně patrné, jak se vyvíjela problematika autokriminality. Z hlediska statistiky bylo poukázáno zejména na celkový stav vozového parku v České republice, stav krádeží motorových vozidel i v souvislosti s krádežemi věcí z automobilů a jejich součástí. To vše v praktických souvislostech statistiky a souvisejících případů autokriminality. Následně byl popsán vývoj ostatních druhů autokriminality, a to hlavně aktuální problémy poslední doby, v podobě krádeží nákladů v kamionové dopravě a specifická problematika krádeží osobních vozidel s bezklíčovými systémy. Tento způsob krádeží byl následně názorně interpretován a charakterizován na vybraných způsobech spáchání spolu s konkrétními použitými pomůckami a nástroji pachatele. V rámci této problematiky byla užitá obrazová a fotografická znázornění i z reálných případů, aby bylo možné si udělat maximální představu a vhled do praktické činnosti pachatelů. A tím lépe chápat specifika a nástrahy odhalování a vyšetřování speciálních druhů autokriminality. Na toto volně navázala kapitola charakterizující problémy soudobé policejní praxe v rámci autokriminality, ve které jsou, mimo jiné, popsány vybrané související specifické případy kazuistiky a jejich formy. Uvedeny byly dílčí praktické příklady, které demonstrují aktuální problematiku především kvalifikované autokriminality, a to spolu s fotografiemi reálných stop a důkazů v souvislosti s jednotlivými skutky. Demonstrovány byly celkem na čtyřech případech, a to na případě legalizace vozidla Range Rover, na případě krádeže navigačních systémů z agrotechniky, dále na praktickém případě fingované krádeže motocyklu KTM, a případě krádeže vodního skútru Yamaha. U všech těchto demonstrovaných praktických případů byl kladen důraz na jejich detailní popis z hlediska praktické činnosti vyšetřování v souvislosti se specifickými stopami a důkazy, se kterými je možné se setkat při odhalování této trestné činnosti. Zejména bylo poukázáno na důležitost odborných znalostí, které jsou zapotřebí v rámci tohoto druhu majetkové trestné činnosti, a na neméně důležitou spolupráci s výrobcem vozidel a autodílů při jejich identifikaci.

Na základě těchto jednotlivých případů a obecných zvláštností autokriminality byla provedena jejich vzájemná komparace, která umožnila determinovat výčet problémových oblastí. V návaznosti na tyto oblasti byly v poslední kapitole praktické části práce navrženy jednotlivá doporučení a návrhy problémových aspektů současné autokriminality.

Seznam použité literatury

FRYŠTÁK, Marek, et al. *Trestní právo hmotné: zvláštní část*. 2. Vyd. zcela přepracované. Ostrava: KEY Publishing, 2009, str. 50-53.

KONRÁD, Zdeněk, Viktor PORADA, Jiří STRAUS a Jaroslav SUCHÁNEK. *Kriminalistika: kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2015. ISBN 978-80-7380-547-0, str. 166.

NĚMEC, Miroslav. *Teorie a metodologie kriminalistiky pro magisterské studium*. Praha: Abook, 2019. ISBN 978-80-906974-2-3. str. 139-140.

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 25. 4. 1967, sp. zn. 7 Tz 13/67 in DRAŠTÍK, Antonín, et al. *Přehled judikatury: Trestné činy proti majetku – krádež*. Praha: ASPI Publishing, 2003. str. 100.

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 15.3.1966, sp. zn. 11 Tz 11/1966 in DRAŠTÍK, Antonín, et al. *Přehled judikatury: Trestné činy proti majetku*. Praha: ASPI Publishing, 2004. str. 4.

Rozhodnutí Vrchního soudu v Praze ze dne 7. 12. 2000 sp. zn. 4 To 97/2000 in DRAŠTÍK, Antonín, et al. *Přehled judikatury: Trestné činy proti majetku – krádež*. Praha: ASPI Publishing, 2003. str. 82

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR ze dne 5.9. 1972, sp. zn. 2 Tz 6/72 in DRAŠTÍK, Antonín, et al. *Přehled judikatury: Trestné činy proti majetku*. Praha: ASPI Publishing, 2004. str. 7.

Rozhodnutí Najvyššieho súdu SSR ze dne 30.6.1977, sp. zn. 6 Tz 39/77 in DRAŠTÍK, Antonín, et al. *Přehled judikatury: Trestné činy proti majetku*. Praha: ASPI Publishing, 2004. str. 10.

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 23.7.1996, sp. zn. 2 Tzn 126/1996 in DRAŠTÍK, Antonín, et al. *Přehled judikatury: Trestné činy proti majetku*. Praha: ASPI Publishing, 2004. str. 19.

Rozhodnutí Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 26.1.1998, sp. zn. 3 To 999/1991 in DRAŠTÍK, Antonín, et al. *Přehled judikatury: Trestné činy proti majetku*. Praha: ASPI Publishing, 2004. str. 21.

Usnesení Vrchního soudu v Praze ze dne 8.4. 1994, sp. zn. 11 To 46/94 in DRAŠTÍK, Antonín, et al. *Přehled judikatury: Trestné činy proti majetku*. Praha: ASPI Publishing, 2004. str. 16.

Zákon č. 40/2009 Sb., *trestní zákoník* v posledním znění

Internetové zdroje

Míra nezaměstnanosti v ČR: *Nezaměstnanost v ČR, vývoj, rok 2022* [online]. [cit. 7.2.2022]. Dostupné z:

<https://www.kurzy.cz/makroekonomika/nezamestnanost/?G=4&A=2&page=1>

Mvcr.cz: *Bezpečnostní politika – Autokriminalita* [online]. [cit. 7.2.2022].

Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/clanek/bezpecnost-a-prevence-kradeze-motorovych-vozidel.aspx>

Svaz dovozců automobilů: *Přehled stavu vozového parku* [online]. [cit. 7.2.2022].

Dostupné z: [https://portal.sda-](https://portal.sda-cia.cz/stat.php?v#rok=2021&mesic=12&kat=stav&vyb=&upr=&obd=m&jine=false&lang=CZ&str=vpp)

[cia.cz/stat.php?v#rok=2021&mesic=12&kat=stav&vyb=&upr=&obd=m&jine=false&lang=CZ&str=vpp](https://portal.sda-cia.cz/stat.php?v#rok=2021&mesic=12&kat=stav&vyb=&upr=&obd=m&jine=false&lang=CZ&str=vpp)

Svaz dovozců automobilů: *Registrace nových OA v ČR* [online]. [cit. 7.2.2022].

Dostupné z: <https://portal.sda-cia.cz/stat.php?n#str=nova>

Seznam obrázků

Obrázek 1. Počty krádeží motorových vozidel v letech 2011-2020. Zdroj: Statistické přehledy kriminality Policie ČR, Zpráva o situaci v oblasti vnitřní bezpečnosti a veřejného pořádku na území České republiky

Obrázek 2. Graf krádeží motorových vozidel v letech 2011-2020. Zdroj: Statistické přehledy kriminality Policie ČR, Zpráva o situaci v oblasti vnitřní bezpečnosti a veřejného pořádku na území České republiky

Obrázek 3. Infografika počtu krádeží motorových vozidel dvoustopých – srovnání let 2019 a 2020. Zdroj: Statistické přehledy kriminality Policie ČR, Zpráva o situaci v oblasti vnitřní bezpečnosti a veřejného pořádku na území České republiky

Obrázek 4. Tabulka počtu vyhlášených vozidel v PATRMV dle výrobce – období let 2018-2020. Zdroj: Statistické přehledy kriminality Policie ČR, Zpráva o situaci v oblasti vnitřní bezpečnosti a veřejného pořádku na území České republiky

Obrázek 5. Zleva: RF detektor, rušička signálu – příruční, rušička signálu – stálá. Zdroj: www.agentshop.cz, www.dstechnik.cz, www.signalprofi.cz

Obrázek 6. Rušička signálu GPS, GSM v reálném případě krádeže BMW X6. Zdroj: vlastní

Obrázek 7. OBD rušička GPS signálu. Zdroj: www.signalprofi.cz

Obrázek 8. Upravený kabel propojení řídicí jednotky motoru a OBD konektoru. Zdroj: vlastní

Obrázek 9. Upravený kabel propojení řídicí jednotky motoru a OBD konektoru. Zdroj: vlastní

Obrázek 10. Dálkové zařízení Pandora D605. Zdroj: vlastní

Obrázek 11. Dálkové zařízení Pandora D605 – věcná stopa (série vloupání do OA). Zdroj: vlastní

Obrázek 12. Graf krádeží věcí z vozidel v letech 2011-2020. Zdroj: Statistické přehledy kriminality Policie ČR, Zpráva o situaci v oblasti vnitřní bezpečnosti a veřejného pořádku na území České republiky

Obrázek 13. Legalizace vozidla Range rover – padělání typových štítků. Zdroj: vlastní

Obrázek 14. Legalizace vozidla Range rover – padělání typových štítků. Zdroj: vlastní

Obrázek 15. Legalizace – Polotovary k padělání listinných dokumentů. Zdroj: vlastní

Obrázek 16. Legalizace – Motor Land rover a vyhledaný štítek s PKN kódem. Zdroj: vlastní

Obrázek 17. Vyhledané typy štítků s PKN kódem na jednotlivých autodílech. Zdroj: vlastní

Obrázek 18. Podzemní garáž – úkryt autodílů a věcí původem z trestné činnosti. Zdroj: vlastní

Obrázek 19. Autodíly a věci pocházející z trestné činnosti. Zdroj: vlastní

Obrázek 20. Pásový traktor Challenger – místo demontáže kabinové GPS sestavy. Zdroj: vlastní

Obrázek 21. Jednotlivé díly vnější a kabinové GPS sestavy. Zdroj: vlastní

Obrázek 22. Nález motocyklu KTM – zjištění zásahu do identifikátorů motoru a VIN. Zdroj: vlastní

Obrázek 23. Úkryt a nález vodního skútru Yamaha. Zdroj: vlastní

Obrázek 24. Jedinečné markanty a výrobní štítek vodního skútru Yamaha. Zdroj: vlastní

Obrázek 25. Identifikátory vodního skútru – číslo skeletu a vnější plavební značení. Zdroj: vlastní