

**ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE**

**PROVOZNĚ EKONOMICKÁ FAKULTA**

**OBOR VEŘEJNÁ SPRÁVA A REGIONÁLNÍ ROZVOJ**

**KATEDRA PRÁVA**



**DIPLOMOVÁ PRÁCE**

**Problematika zcizování motorových vozidel**

**v právní úpravě a praxi ČR**

**Vedoucí práce:** Mgr. Ivana Hájková

**Vypracoval:** Bc. Miloš Moravec

© 2010

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že předložená diplomová práce je původní a zpracoval jsem ji samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná, že jsem v práci neporušil autorská práva (ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském a o právech souvisejících s právem autorským).

Souhlasím s umístěním diplomové práce v Univerzitní knihovně ČZU.

Byl jsem seznámen s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 (školní dílo).

Beru na vědomí, že ČZU má právo na uzavření licenční smlouvy o užití mé diplomové práce a prohlašuji, že **souhlasím** s případným užitím mé diplomové práce (prodej, zapůjčení apod.).

Jsem si vědom toho, že užití svou diplomovou práci či poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem ČZU, která má právo ode mne požadovat přiměřený příspěvek na náhradu nákladů vynaložených univerzitou na vytvoření díla (až do jejich skutečné výše).

Ve Svobodě nad Úpou dne 20. března 2010.

Tímto bych chtěl poděkovat paní Mgr. Ivaně Hájkové za projevenou ochotu a odborné vedení při zpracování diplomové práce.

Miloš Moravec

**Problematika zcizování motorových vozidel  
v právní úpravě a praxi ČR**

**Problems of vehicles theft in legislation and practice  
of the Czech Republic**

## **Souhrn:**

Diplomová práce by měla především přiblížit velmi složitou oblast majetkové kriminality a to kriminalitu krádeží motorových vozidel, včetně zákonných norem upravujících toto protiprávní jednání.

V úvodu práce je poukázáno na vývoj automobilové kriminality v České republice po roce 1989 a dále upozorněno na to, že krádeže motorových vozidel je přetrvávající a vážný problém majetkové trestné činnosti.

Nejrozsáhlejší část práce je věnována rizikovým faktorům, které ovlivňují pachatele této trestné činnosti, včetně jejich charakteristik. Dále jsou zmíněny jednotlivé fáze autokriminality a struktura kriminálních skupin. Nemalá část je rovněž věnována identifikaci motorových vozidel, včetně identifikačního čísla VIN, která je významnou oblastí tohoto druhu kriminality. V této části práce je ještě popsána prevence k předcházení zcizování motorových vozidel a statistický pohled na stav a vývoj krádeží motorových vozidel v České republice a v konkrétním regionu Královéhradeckého kraje. Následují vybrané příklady z vlastní policejní praxe.

V závěru práce jsou zevšeobecněny významné poznatky a zkušenosti v boji proti automobilové kriminalitě.

## **Klíčová slova:**

zcizování vozidel, motorová vozidla, kriminální činnost, kriminální skupina, prevence

## **Summary:**

First of all diploma thesis should approximate a very complex area of property crime and a motor vehicles theft, including the legal standards procesing the unlawful conduct.

In the introduction of this work is highlighted on the crime of motor vehicles development in the Czech Republic since 1989 and i tis also pointe dout that motor cehicles theft is a persistent and servus problem of property crime.

The largem part of this thesis is devoted to risk factors that affect the crime perpetrator, including thein characteristics. There are also discussed variol phases of the motor vehicles crime and strukture of criminal Gross. A large part i salso dedicated to the motor vehicles identification, including VIN number identification, which is an important area of this type of crime. There i salso described a prevention of motor vehicles theft precede and statistical view of the situation and motor vehicles stolen evolution in the Czech Republic and specific Hradec Králové region. The following examples are selected from own police practice.

There are relevant knowledges and experiences against to the motor vehicles crime generalized in the conclusion.

## **Key words:**

theft of vehicles, motor vehicles, criminal aktivty, criminal group, prevention

## **SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK:**

- ČR** - Česká republika
- EU** - Evropská unie
- MD ČR** - Ministerstvo dopravy České republiky
- MF ČR** - Ministerstvo financí
- MPO ČR** - Ministerstvo průmyslu a obchodu
- MV ČR** - Ministerstvo vnitra České republiky
- MŽP ČR** - Ministerstvo životního prostředí České republiky
- P ČR** - Policie České republiky
- PP P ČR** - Policejní prezidium Policie České republiky
- RZV** - registrační značka vozidla
- STK** - stanice technické kontroly
- V.D.S.** - Vehicle Descriptor Section (popisný kód vozidla)
- VIN** - Vehicle Identification Number (identifikační číslo vozidla)
- V.I.S.** - Vehicle indicator Section (rejstříkový kód vozidla)
- W.M.I.** - World Manufacturer Identifier (světový kód výrobce vozidla)

## OBSAH:

1. Úvod .....	10
2. Cíl práce a metodika .....	12
2.1. Cíl práce .....	12
2.2. Metodika práce .....	12
3. Přehled platné právní normy .....	13
3.1. Dynamika vývoje krádeží motorových vozidel .....	13
3.2. Charakteristika krádeží motorových vozidel .....	14
3.3. Rizikové faktory ovlivňující krádeže motorových vozidel .....	19
3.3.1. Faktory sociálně – ekonomické .....	20
3.3.2. Faktory legislativní .....	21
3.3.3. Faktory související s mírou objasněnosti .....	23
3.3.4. Faktory související s identifikací motorových vozidel a dokladů .....	23
3.3.5. Faktory související s režimem na státní hranici .....	23
3.3.6. Faktory geografické .....	24
3.3.7. Faktory axiologické .....	24
3.3.8. Jiné faktory .....	25
3.4. Jednotlivé fáze autokriminality .....	25
3.5. Struktura kriminálních skupin a jejich činnost .....	27
3.6. Identifikace vozidel .....	29
3.6.1. identifikační číslo VIN .....	30
3.6.2. Nadstandardní možnosti identifikace vozidel .....	32
3.6.3. Kriminalisticko technické zkoumání změněných znaků vozidel .....	33
3.7. Prevence proti krádežím motorových vozidel .....	35
3.7.1. Zabezpečovací zařízení motorových vozidel .....	35
3.7.2. Spolupráce s veřejností .....	37
3.7.3. Opatření státních orgánů .....	38
3.7.4. Shrnutí preventivních opatření .....	43
3.8. Statistický pohled na krádeže motorových vozidel .....	43
3.8.1. Vývoj autokriminality v ČR .....	44
3.8.2. Krádeže motorových vozidel v Královéhradeckém kraji .....	51
3.8.3. Počty krádeží vozidel v EU .....	55
4. Případové studie z Královéhradeckého kraje .....	57
4.1. Kazuistika č. 1 .....	57
4.2. Kazuistika č. 2 .....	59
5. Poznatky a jejich vyhodnocení .....	62
6. Závěr .....	69
7. Seznam literatury .....	72
8. Přílohy .....	75



## 1. Úvod

Lidé se snaží být od počátku svého vývoje nějakým způsobem mobilní. K přepravě na delší vzdálenosti začali nejprve používat zvířata a až poté vznikl automobil. Vynálezem automobilu došlo ke změně života lidí na všech kontinentech. Jeho výroba se stala nejmohutnějším průmyslovým odvětvím na světě. Během svého vývoje se postupně stal nejenom symbolem majetnosti a postavení, ale i snem či přáním méně majetných lidí. Vzhledem k tomu, že všichni lidé nemají pouze poctivé myšlenky, dochází i ke krádežím vozidel.

Je evidentní, že krádeže vozidel mají svůj původ v sociálně-ekonomické oblasti a tak velice dynamicky reagují na každou zásadní společenskou změnu. Jedna z těchto změn proběhla počátkem devadesátých let 20. století, kdy došlo ve střední a východní Evropě ke společenským zvrátům, které se bezpochyby dotkly i naší společnosti. Vlivem těchto událostí došlo k mnoha změnám a to jak k pozitivním, tak zároveň i k negativním. Jedna z těchto nežádoucích změn, která byla na počátku 90 let minulého století zaznamenána a která se dotýká nejen občanů této republiky, ale i jejich případných návštěvníků z ciziny, je prudký nárůst kriminality a organizované trestné činnosti v mezinárodním měřítku. Charakteristickým jevem je nárůst závažných trestných činů a její zvyšující se společenská nebezpečnost, která se projevuje agresivitou a brutalitou konání pachatelů.

Jak vyplývá ze statistik, dominantní podskupinou kriminality je majetková trestná činnost, která každoročně způsobuje mnohamiliardové škody. V rámci této kriminality tvoří výraznou část krádeže motorových vozidel, které jsou co do počtu spáchaných případů a způsobené škody nejzávažnější. Tyto škody dosahují závratných částek a to až několika miliard korun ročně. Odhaduje se, že se po obchodu s narkotiky a obchodu s lidmi jedná o třetí nejvýnosnější druh trestné činnosti.

Zatímco se počty krádeží motorových vozidel od roku 1990 prudce zvyšují, objasněnost se vydala opačným směrem. S tím souvisí i pravděpodobnost navrácení odcizeného motorového vozidla jeho majiteli, která je velmi malá. Vzhledem k tomu, že se častým terčem organizovaných skupin stávají cizinci, kteří k nám přijíždějí svými luxusními vozy, ovlivňuje to i názor na naši společnost v zahraničí, který je v těchto případech negativní.

Jedním ze základních problémů je, že na tuto problematiku bylo dlouhá léta pohlíženo jako na běžnou majetkovou trestnou činnost a nebyla dlouhodobě koncepčně řešena.

V posledních letech je snaha tento palčivý problém řešit. Jedná se spíše o teoretickou rovinu, ale i tak je příznivé, že všechny strany, tzn. poškozené z řad fyzických a právnických osob, resorty příslušných ministerstev, vláda ČR, pojišťovny, výrobci vozidel a další, mají snahu bojovat s tímto fenoménem dnešní doby.

Kromě naší republiky tato trestná činnost trápí i občany dalších okolních států Evropy a lze konstatovat, že se jedná o celosvětový problém. Vlivem globalizace světového trhu mají krádeže vozidel stále více mezinárodní charakter.

Je mylné se domnívat, že téma krádeží motorových vozidel se nás nemůže nikdy dotknout. Nikdo z nás nemůže s určitostí tvrdit, že právě on, nebo někdo z jeho blízkých se nestane obětí této trestné činnosti, se kterou jsou spojené i další závažné trestné činy.

Ve své práci se tak chci věnovat shora popsané trestné činnosti, tedy krádeží motorových vozidel, neboť dle mého názoru je toto téma značně závažné a stále není z hlediska společnosti dostatečně řešeno.

## **2. Cíl práce a metodika**

V další části bude popsán cíl této práce a metodika, která byla zvolena pro tuto diplomovou práci.

### **2.1. Cíl práce**

Cílem mé práce je provést na základě studia odborné literatury, zákonů a dalších odborných materiálů analýzu organizované trestné činnosti krádeží motorových vozidel a pokusit se vytvořit obecný přehled zaměřený k danému tématu. Práce je rozdělena do dvou částí. V teoretické části bude cílem provést základní přehled problematiky odcizování motorových vozidel, kde se pokusím analyzovat faktory ovlivňující automobilovou kriminalitu a ukázat preventivní opatření v boji proti tomuto fenoménu. Ve druhé, praktické části je pak provedena analýza statistiky krádeží motorových vozidel v České republice a v Královéhradeckém kraji a na konkrétních příkladech z tohoto kraje jsou uvedeny možné přístupy řešení problémů související s touto trestnou činností.

### **2.2. Metodika práce**

Pro svou práci jsem zvolil neinvazivní metodu studia dokumentů. Při sběru dat budou využity informace ze Sbírký zákonů, odborných článků, běžně dostupných tiskovin a internetu, přičemž bude proveden jejich rozbor. Na základě analýzy bude vytvořena řada grafů a tabulek s cílem získání základních statistických údajů. V praktické části bylo využito konzultací s odborníky na danou problematiku a nemalou částí přispěla i vlastní zkušenost z provedených realizací konkrétních případů dané kriminality. V závěru práce byly veškeré poznatky shrnuty a vyhodnoceny.

### **3. Přehled platné právní normy**

Krádeže motorových vozidel jsou v České republice posuzovány jako trestný čin krádež. V době, kdy je psána tato práce dochází k novele trestního zákona, tedy zákona č. 140/1961 Sb. a dnem 1. ledna 2010 nabývá v účinnost zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. Po novelizaci bude tento trestný čin posuzován dle § 205 – krádež, kdy charakteristický znak krádeží se nemění, přičemž se jedná o zmocnění se cizí věci s úmyslem si ji přisvojit, tedy nakládat s ní dále jako s věcí vlastní.

Důležité jsou pak znovelizované tresty za způsobené krádeže. Stručně je můžeme vyhodnotit takovým způsobem, že při způsobení nejvyšší škody, tzv. škody velkého rozsahu, což v praxi znamená, škody způsobené nad 5 mil. korun, bude pachatel potrestán odnětím svobody na pět až deset let. V zákonu č. 140/1961 Sb. bylo dle § 247 – krádež možné za takto způsobenou škodu potrestat pachatele odnětím svobody na dobu od pěti do dvanácti let. Je tedy zřejmé, že novelizací došlo ke zmírnění trestu horní hranice z dvanácti na deset let.

Některá jednání pachatelů automobilové kriminality mohou být dále kvalifikována dle dalších ustanovení trestního zákoníku jako například trestný čin neoprávněného užívání cizí věci, různé druhy podvodů jako finančních nebo pojistných, legalizace výnosů z trestné činnosti, podílnictví nebo zpronevěra.

#### **3.1. Dynamika vývoje krádeží motorových vozidel**

Do roku 1989 byly krádeže motorových vozidel prakticky bezproblémovým druhem trestné činnosti. Co se týče počtu krádeží, tak ty nedosahovaly 5000 případů za rok s objasněností cca 75%. Nejvyšší počet případů pak činily skutky, kdy pachatel odcizil vozidlo za účelem svého převozu na jiné místo, kde ho jako nepotřebné odstavil. Další z důvodů byl i celkový počet zaregistrovaných osobních vozidel, který se pohyboval kolem 1,2 milionu automobilů. Protože v celkovém složení vozového parku převažovaly automobily tuzemských značek, popřípadě značek ze zemí Rady vzájemné hospodářské pomoci, tedy tzv. východního bloku, nebyla zde možnost pro pachatele dále se rozvíjet.

Po otevření hranic došlo k prudkému nárůstu celé majetkové trestné činnosti, včetně krádeží motorových vozidel. Od roku 1990 do roku 1993 se počet odcizených vozidel

vyšplhal až na 25522 případů, což oproti roku 1989 znamenal pětinasobný nárůst. V dalších letech můžeme sledovat další mírný nárůst, kdy v roce 1997 dosáhly počty ukradených vozidel v České republice svého maxima, když bylo odcizeno celkem 29422 automobilů. Od této doby začal počet odcizených vozidel mírně klesat až pod hranici 23000 vozidel ročně, kromě roku 2002, kde došlo k nárůstu na cca 25000 odcizených vozidel. Od tohoto okamžiku se každoročně počet kradených vozidel snižuje. Za uplynulý rok 2009 bylo nahlášeno celkem 13954 případů krádeží vozidel.

Jak je již poznamenáno v úvodu práce, od doby, kdy se strmě zvyšují počty odcizených vozidel po roce 1989, se objasněnost vydává opačným směrem. V roce 1990 můžeme ještě zaznamenat objasněnost na 44,09%, ale do roku 1993 klesla až k hranici cca 20%, kterou od roku 1996 nepřesáhla. Od roku 2006 se pohybuje mezi 15% až 17%, což je alarmující výsledek.

Další z faktorů, které souvisejí s vývojem kriminality na úseku krádeží vozidel, jsou celkové počty registrovaných vozidel. Od roku 1990, kdy bylo registrováno 1,2 milionu všech vozidel, vystoupal tento počet do roku 1998 na 5,4 milionu všech registrovaných vozidel. Ke konci roku 2009 bylo v České republice registrováno zhruba 4,5 milionu pouze osobních aut s průměrným stářím 13 let. Vozidel starších deseti let bylo zhruba 60%. Ve vyspělých evropských zemích se toto číslo pohybuje mezi 25% až 35%. Na českých silnicích je dokonce zhruba jeden a půl milionu aut starších dvanácti let, z nichž nejméně desetina by se tam kvůli technickému stavu vůbec neměla dostat.

Škody na odcizených vozidlech dosahují vysokých částek. V roce 1990 byla způsobena celková škoda zhruba 348 milionu korun. V roce 1999 však můžeme zaznamenat celkovou škodu ve výši cca 4,8 miliardy korun. Od této doby v souvislosti s poklesem oznámených odcizených vozidel došlo k poklesu těchto škod na cca 2 miliardy korun v roce 2009.

### **3.2. Charakteristika krádeží motorových vozidel**

Krádeže motorových vozidel jsou páčány různými způsoby a prostředky. Od použití „hrubého“ násilí až po nejdokonalejší technické přípravky k překonání technického zabezpečení. Předmětem útoku jsou vždy motorová vozidla a jednání pachatele musí vždy směřovat k zmocnění se motorového vozidla v úmyslu ho trvale užívat nebo toto motorové

vozidlo zpeněžit nebo výměnou za něj získat jinou výhodu, zejména materiální. V odborné literatuře se pak krádeže vozidel klasifikují dle následujících kritérií: <sup>1</sup>

- Podle složitosti způsobu páchání
- Podle okolnosti, zda krádež je páchána vnitřními nebo vnějšími pachateli
- Podle stupně připravenosti
- Podle faktu použití nástroje
- Podle objektu zaměření pachatele nebo předmětu zájmu

**Podle složitosti způsobu páchání** je rozlišujeme:

- krádeže prosté (jednoduché)
- krádeže složité (kvalifikované)

**Prosté (jednoduché) krádeže** – obvykle jsou předmětem vozidla, která nevyžadují přípravu na spáchání trestného činu, ani nástroje nebo pomůcky a způsob je reaktivně jednoduchý. Mezi tyto řadíme zejména vozidla starší výroby, která nebyla výrobcem dostatečně zajištěna proti krádeži. Pachatelé bez velkých problémů vnikají do těchto vozidel například pomocí vytlačení trojúhelníkového okénka a bez větších potíží s vozidlem odjíždějí. Jedná se například o vozidla tovární značek Škoda typ 105, 120 nebo o vozidla tovární značky VAZ. V současné době se však jedná již o minimum případů v celkové statistice odcizených vozidel.

**Složité (kvalifikované) krádeže** – nesou znaky kvalifikovanosti. U těchto krádežích se po pachateli požaduje příprava, jejíž stupeň a úroveň je odvozena od natypovaného vozidla, respektive od jeho stupně a kvality zabezpečovacího systému a tedy i předpokládanou náročností spáchání jeho krádeže. Jedná se o případy:

- jakým způsobem pachatel do vozidla vnikne (vyháčkováním, rozlomením zámků u dveří vozidla)
- jakým způsobem překonává mechanické zabezpečení (přeštípnutí zajišťovací volantové tyče, vypáčení tyče uzamykatelné převodovky) a elektronické zabezpečení (překonání immobilizéru, výměna řídicí jednotky)

---

<sup>1</sup> Chmelík, J. a kol., Rukověť kriminalistiky, s. 367-369

- odtáhnutí vozidla (na laně popřípadě na připravené odtahové vozidlo)
- využití pohrůžky násilí nebo lstí – „*carjacking*“ – z trestně právního hlediska se jedná o trestný čin loupeže, kdy pachatel pod pohrůžkou násilí přinutí řidiče vystoupit z vozidla, nebo lstí donutí řidiče vystoupit z vozidla (například fingovaná porucha) a jeho spolupachatel s vozidlem odjede.

**Podle okolnosti, jakým pachatelem je krádež je páchána, dělíme tyto pachatele na:**

- vnitřní pachatelé
- vnější pachatelé

Krádeže páchané ***vnitřními pachateli*** jsou omezeny na osoby, které mají k předmětu zájmu přístup. Jedná se například o pracovníky autobazarů, či autosalonů, kteří přichází do styku s vozidly z důvodu svého pracovního zařazení. V některých případech se pachatelé snaží svoji trestnou činnosti utajovat, což má za následek, že trestný čin zůstává určitou dobu latentní.

U krádeží páchaných ***vnějšími pachateli*** je okruh pachatelů neomezený, kdy tímto může být libovolná osoba. Krádež je zpravidla rychle zjištěna a k utajení prakticky nedochází. Oproti předchozímu případu zde schází vztah mezi pachatelem a odcizenou věcí.

**Podle stupně připravenosti** můžeme krádeže rozdělit na:

- připravované
- nepřipravované

***Připravovaných krádeží*** se dopouštějí zejména organizované skupiny, kdy jednotliví specialisté vyhledávají vhodné motorové vozidlo. Při přípravě pachatelé analyzují vhodnou situaci pro odcizení (čas, místo, způsob provedení samotné krádeže), rizikové faktory, zabezpečují akci (krytí, smluvené signály, plánování místa převozu, vývoz do zahraničí, příprava cestovních dokladů) a připravují způsob využití vozidla (zda bude po krádeži demontováno na náhradní díly nebo s vozidlem bude provedena další trestná činnost apod.)

Do ***nepřipravovaných krádeží*** patří krádeže, kterých se dopouštějí pachatelé ihned po svém rozhodnutí skutek spáchat. Z toho je zřejmé, že se jedná zejména o jednoduché

krádeže, kdy pachatel nepotřebuje žádné speciální nástroje. Většinou se jedná o automobily, které nemají příliš kvalitní zabezpečení proti krádežím.

**Podle faktu použití nástroje** dělíme krádeže páchané:

- s použitím nástroje
- bez použití nástroje

Při krádežích motorových vozidel jsou téměř vždy **použity nástroje**. Vzhledem ke stále dokonalejším zabezpečení vozidel, jsou si pachatelé schopni připravovat různá speciální zařízení, nebo přípravky pro provedení krádeže. Jedná se například o tzv. „rozlamováky“ (viz. přílohy obr. č. 3), které pachatelé využívají k překonání zámků u vozidla a spínací skříňky, dále přípravky pro vytržení zámků u dveří vozidla (viz. přílohy obr. č. 2), nebo tekutý dusík pro překonání mechanických zabezpečení u řadící páky, popřípadě využití náhradní, připravené řídicí jednotky, či speciální elektronické krabičky pro překonání imobilizéru a následného nastartování vozidla (viz. přílohy obr. č. 1). Při použití mechanických nástrojů ke krádeži, je v některých případech možná kriminalistická identifikace, ale pouze při zajištění odcizeného vozidla a příslušného speciálního nástroje.

Pro krádeže **bez nástroje** platí, že se jedná především o prosté krádeže, kdy je pachateli vozidlo jednoduše dostupné. Jedná se o případy, kdy jsou předmětem zájmu vozidla zejména starší výroby, nebo kdy majitel ponechá vozidlo s klíčky ve spínací skříňce, tedy jednoduché nepřipravované krádeže.

**Podle objektu zaměření pachatele nebo předmětu zájmu** krádeže dělíme např. na krádeže jednostopých nebo dvoustopých vozidel, krádeže osobních nebo nákladních vozidel, krádeže dle různých značek apod.

Samostatnou skupinou automobilové kriminality tvoří **pojišťovací podvody**. Samotný pojišťovací odvod není žádný nový fenomén. Tento existuje již od vzniku pojišťovnictví. Dle statistik se nejvíce podvodů objevuje v rámci pojištění motorových vozidel. V některých případech škoda vůbec nenastane, neboť skutečné pojistné plnění je menšího rozsahu, než které deklaroval klient. Podvody vznikají i v případech motorových vozidel zakoupených na leasing, která jsou dále nelegálně prodávána do zahraničí a v ČR nahlášená jako odcizená.



Pojišťovací podvody provádějí nejen běžní klienti, ale na tuto trestnou činnost se specializují i celé mezinárodní organizované skupiny. Podle pojišťovny bývají někdy jejich členy právníci, policisté, nebo bývalí zaměstnanci pojišťovny, kteří poskytují důležité informace, jak nejlépe a s co nejmenším rizikem pojišťovnu oklamat. Mezi nejčastější výskyty pojišťovacích podvodů řadíme:<sup>2</sup>

- fingované dopravní nehody
- fingovaná krádež vozidla a jejích částí
- nepřiměřené vysoké nároky na výplatu pojistného plnění
- zamlčení skutečného technického stavu motorového vozidla při pojišťování
- fingované poškození smluvně pojištěných motorových vozidel
- uplatnění si více nároků na pojistné plnění za stejnou věc a pro stejný důvod.

Odhalování pojišťovacích podvodů je často velmi komplikovanou záležitostí a jako podobně u krádeží vyžaduje spolupráci mezi policií, pojišťovnou a znaleckých expertů, protože zejména znalecké posudky tvoří základ pro dokazování trestné činnosti.

Jak jsem již uvedl dříve, jedná se o samostatnou skupinu autokriminality, kterou se však již blíže v této práci nebudu zabývat, neboť se jedná o specifickou část trestné činnosti.

Samotné rozdělení osobností pachatelů trestné činnosti krádeží motorových vozidel není snadné. Kromě shora uvedeného z praxe lze tyto osoby rozdělit následujícím způsobem na:

- **Neorganizované**
  - jedná se osoby, které páchají jednoduché krádeže bez předchozí přípravy, popřípadě k vlastnímu transportu z místa na místo.
- **Organizované**
  - opakem neorganizovaných pachatelů jsou organizovaní pachatelé, kteří se dopouštějí kvalifikovaných krádeží motorových vozidel ve skupinách.

---

<sup>2</sup> TALLO, A. a kol., Prevencia automobilovej kriminality na celoštátnej úrovni, s. 12

Z charakteristik těchto osob lze usuzovat, že se jedná o osoby sociálně narušené. Jedná se rovněž o recidivisty, kteří si takto shánějí prostředky pro svoji obživu. Odcizená vozidla prodávají za podhodnocené ceny nebo je rozebírají na náhradní díly, které následně prodávají.

- **Vysoce organizované**

- jedná se o skupiny pachatelů zejména jiných národností a svoji trestnou činnost páchají systematicky a organizovaně s přesnou dělbou práce. Na území České republiky buď fungují samostatně bez jakéhokoliv kontaktu s českými občany, nebo s osobami české národnosti spolupracují. Odcizují luxusní motorová vozidla nejvyšších hodnot, která buď vyvázejí mimo území České republiky, kde je prodávají zahraniční klientele, nebo jsou pomocí dokladů z havarovaných vozidel, případně zfalšovaných dokladů vrácena zpět do evidence motorových vozidel, již s novou identitou.

Největší procento u krádeží motorových vozidel zaujímají *recidivisté*. Tento fakt má značný kriminalistický význam, který je využíván zejména při odhalování této trestné činnosti. V přístupu vyšetřování je z tohoto hlediska stanoven odlišný taktický postup, protože tyto osoby páchají svoji trestnou činnost kvalifikovanějším způsobem než pachatelé netrestaní, důkladněji se na čin připravují, zabráňují vzniku stop, připravují si alibi, ovlivňují případné svědky apod.

### **3.3. Rizikové faktory ovlivňující krádeže motorových vozidel**

Faktory ovlivňující krádeže motorových vozidel jsou ty, „které krádeže motorových vozidel bezprostředně vyvolávají, akcelerují, retardují, nebo celkem paralyzují.“<sup>3</sup> Profesor Tallo tyto faktory používá pro Slovenskou republiku, ale vzhledem ke skutečnosti, že jsme do roku 1993 byli jedna republika a i nadále docházelo k obdobnému vývoji na úseku krádeží motorových vozidel, lze tyto faktory jistě uvádět i jako faktory, které budou

---

<sup>3</sup> TALLO, A., Automobilová kriminalita, s. 18

pravděpodobně nejvýznamněji ovlivňovat nejbližší budoucnost autokriminality v České republice. Tyto faktory můžeme rozdělit na:<sup>4</sup>

- faktory sociálně – ekonomické
- faktory legislativní
- faktory související s mírou objasněnosti
- faktory související s identifikací motorových vozidel a dokladů
- faktory související s režimem na státní hranici
- faktory geografické
- faktory axiologické
- jiné faktory

### **3.3.1. Faktory sociálně – ekonomické**

Pro nárůst krádeží automobilů byl přelomový rok 1989, kdy došlo k sociálně - ekonomické proměně celé společnosti. Kromě naší republiky se tento nárůst objevuje i v dalších okolních zemích, zejména pak v postkomunistických státech, kde došlo k zavádění tržního mechanismu, který se nemohl nedotknout i takové sféry, jakým je automobilový průmysl.

Zvýšený nárůst cen jednotlivých automobilů pak znamenalo vyvolání poptávky po levných vozidlech, což ulehčilo odbytu odcizených vozidel, které se prodávají hluboko pod jejich skutečnou hodnotou.

V již zmíněných postkomunistických státech, zejména pak v bývalém Sovětském svazu byla situace s automobily ještě horší. Nedobrá ekonomická situace na jedné straně a špatně zásobený trh na straně druhé vyvolal zvýšený zájem o kradená vozidla. Stejně tak rozšířená korupce a špatně fungující státní správa. Sociálně – ekonomické faktory jsou však jedny z mnoha faktorů podílejících se na odcizování vozidel, protože krádeže vozidel se týkají i zemí s vyspělou ekonomikou a relativně vysokou životní úrovní obyvatelstva.

---

<sup>4</sup> TALLO, A., Automobilová kriminalita, s. 20-56

### 3.3.2. Faktory legislativní

Krádeže motorových vozidel se nějakým způsobem dotýkají každého státu v Evropě a tak by se dalo říct, že se jedná o celoevropský problém. Je však na každém státě, jak se s tímto fenoménem vyrovná. Otázka pak zní, zda objasněnost v určitém státě je problémem policie nebo zda za to mohou v určitém smyslu legislativní úpravy. Každý stát poté přistupuje k posuzování společenské nebezpečnosti protiprávního jednání jiným způsobem, respektive jiným způsobem toto jednání sankcionuje. Cílem každého státu by měla být taková právní úprava, která by umožňovala orgánům činných v trestním řízení účinný boj s touto problematikou a zároveň by preventivně působila na celou společnost.

Co se týče České republiky mezi základní právní normy, které se využívají při vyšetřování, odhalování a identifikaci motorových vozidel řadíme následující:

- zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů
- zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním, ve znění pozdějších předpisů
- zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů
- zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky
- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Shora uvedený výčet zákonů představuje nejzákladnější právní normy, se kterými orgány vyšetřující automobilovou kriminalitu pracují. Z tohoto výčtu je nutné upozornit na poslední jmenovaný zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, který vznikl na základě, do té doby, neúspěšného boje s touto kriminalitou, na jehož přípravě se podíleli specialisté z resortu Ministerstva vnitra a Policejního prezidia České republiky. Jmenovaný zákon se měl stát silným nástrojem, který měl utvářet účinné, systematické a celoplošné podmínky pro vyhledávání vozidel s padělanými, pozměněnými nebo záměrně odstraněnými identifikačními znaky a dále zamezovat legalizaci a následný provoz odcizených vozidel v České republice. Poprvé je zde uveden identifikační znak vozidla VIN (Vehicle Identification Number). Každý český výrobce automobilů, přípojných a návěšných vozidel, motocyklů a dalších vozidel je na základě tohoto zákona

povinen označovat vozidlo za pomoci VIN dle platných mezinárodních norem.<sup>5</sup> Další novinkou, která má kontrolovat identifikační znaky vozidla při jeho každém přihlášení do evidence a zabránit tak průniku vozidel s pozměněnými znaky, je protokol o evidenční prohlídce. Tuto prohlídku provádějí pracovníci technické kontroly, kteří tak ověřují údaje zapsané v technickém průkazu se skutečným stavem na vozidle. V případě, že jsou na vozidle jsou zjištěny pozměněné identifikační znaky, je vozidlo prohlášené za nezpůsobilé provozu na pozemních komunikacích. „*Silniční vozidlo je technicky nezpůsobilé provozu na pozemních komunikacích, pokud byly na vozidle provedeny neschválené změny anebo zásahy do identifikátorů vozidla, například VIN.*“<sup>6</sup> Z pohledu identifikátorů vozidla je důležitým § 37 uvedeného zákona, ve kterém se ukládá, že provozovatel nesmí provozovat vozidlo, která nemá v souladu identifikační údaje na vozidle a v dokladech s údaji v registru silničních vozidel. „*Kontrola jednoty identifikačních údajů na vozidle, v dokladech a informačním systému a ověření originalnosti identifikačních znaků (VIN, typový a homologační štítek apod.) se realizuje i před měřením emisí.*“<sup>7</sup> Tento paragraf je důležitý z toho důvodu, že se tím vozidlo během své životnosti dostává opakovaně pod kontrolu identifikátorů. Zákon rovněž umožňuje uložit sankci – pokutu do výše až 5 milionů Kč a to osobě, která pozměnila identifikační údaje na podstatných částech mechanismu nebo konstrukci silničního vozidla.

Pro boj s automobilovou kriminalitou mělo přijetí shora uvedeného zákona jistě pozitivní přínos. Jeho zavedením byly postupně odstraněny nedostatky v jednotě identifikačních údajů na vozidle, v dokladech a informačních systémech, což bylo důležité pro možnost správné identifikace vozidel. Do samotné objasňovací se však tento zákon tolik nepromítl. Jedním důvodem může být to, že se pachatelé trestné činnosti již tolik nepokouší o znovu zavedení vozidla zpět do evidence po změně identifikátorů, ale i to, že se příslušným orgánům nepodařilo tento zákon efektivně využívat. Z praxe jsou dokonce známy případy, kdy se pracovníci technických kontrol podíleli na trestné činnosti, což zapříčinilo vzniku statutu, kdy jsou STK kontrolovány on-line po internetu nadřizenými složkami.

---

<sup>5</sup> Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, § 24

<sup>6</sup> Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, §37

<sup>7</sup> Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, §44

### **3.3.3. Faktory související s mírou objasněnosti**

Česká republika se řadí mezi země s nízkou objasněností krádeží motorových vozidel oproti zejména severním zemím Evropy, jako například Švédsko, Finsko, Norsko a Dánsko, kde jsou v objasněnosti automobilové kriminality bezkonkurenční. Jako důvody, které negativně působí na objasněnost krádeží motorových vozidel lze označit neefektivní využívání legislativy, nedostatečná spolupráce mezi policejními složkami, dále spolupráce mezi dalšími státními i nestátními institucemi, dosud nedostatečná mezinárodní spolupráce, nedostatečné technické vybavení policistů, nedostatečná odborná připravenost policistů, otevření státních hranic a tím nedostatečná kontrola na hraničních přechodech, nedostatečná kontrola na silnicích apod. Podobných faktorů lze uvést podstatně více.

### **3.3.4. Faktory související s identifikací motorových vozidel a dokladů**

„Faktory související s mírou objasněností krádeží motorových vozidel jsou umocňované faktory souvisejícími s identifikací motorových vozidel a jejich dokladů. Zejména neuspokojivá identifikace (možná falzifikace) motorových vozidel a jejich agregátů, poměrně jednoduché falšování dokladů od motorových vozidel (technických průkazů, osvědčení o registraci silničního vozidla, řidičských průkazů atd.) přispívá k růstu trestné činnosti v tomto směru.“<sup>8</sup>

### **3.3.5. Faktory související s režimem na státní hranici**

Vstupem České republiky do schengenského prostoru, ke kterému došlo úderem půlnoci z 20. na 21. prosince 2007, byly zrušeny kontroly podél celé pozemní hranice se sousedními státy. Schengen je prostorem volného pohybu osob a stejně tak prostorem bezpečnosti a práva. Zrušené hraniční kontroly na vnitřních hranicích jsou nejviditelnějším, nikoliv však jediným znakem schengenské spolupráce. Členství v Schengenu znamená plné zapojení do schengenské spolupráce, která zahrnuje harmonizovaná pravidla týkající se ochrany vnějších hranic, vízových a konzulárních záležitostí, policejní spolupráce i ochrany osobních údajů.

---

<sup>8</sup> TALLO, A., Automobilová kriminalita, s. 37

Mezi hlavní změny související se vstupem do Schengenu patří kromě překračování pozemní hranice bez hraničních kontrol a bez zastavení i nové nástroje pro potírání kriminality. Schengen přinesl zintenzivnění spolupráce s policejními i justičními orgány schengenských států (v současné době se jedná o 25 států) při předcházení, odhalování a stíhání trestných činů. Kromě výměny informací prostřednictvím Schengenského informačního systému (SIS) ke spolupráci přispívají společná kontaktní centra se sousedními státy, nasazování společných smíšených hlídek nebo příhraniční sledování a pronásledování, které umožňují policejním orgánům jednoho státu za určitých podmínek pokračovat ve svých aktivitách i na území jiného státu (například při pronásledování osoby podezřelé z krádeže vozidla).

### **3.3.6. Faktory geografické**

Pro naši republiku je typická poloha ve střední Evropě, čímž se stáváme jakou-si transportní zemí mezi západní a východní Evropou. Celkem jsou známy tři cesty, odkud proudí odcizená vozidla ze západní, potažmo střední Evropy na východ. Jedná se o severovýchodní cestu, která vede do Polska a dále do zemí bývalého Sovětského svazu jako Litva, Lotyšsko, Rusko, dále je to východní cesta přes Slovensko na Ukrajinu a poté tzv. balkánská cesta, kdy jsou odcizená vozidla odvážena do balkánských zemí.

### **3.3.7. Faktory axiologické**

Shora jmenované kriminogenní faktory, které ovlivňují pachatele krádeží motorových vozidel, můžeme zahrnout do skupiny „vnějších“ faktorů a skupiny „vnitřních“ faktorů, které jsou tvořeny osobnostní strukturou pachatele. Významným prvkem těchto faktorů je hodnotový systém jednotlivce, který je v současné době více zaměřen na hmotné statky, které jsou nadřazeny duchovním hodnotám, jako například poctivost, čestnost, pracovitost a podobně. Přílišným nadřazováním majetkových hodnot pak zesilují startovací kriminogenní faktory vnější.

### 3.3.8. Jiné faktory

Do kategorie jiných faktorů, které ovlivňují krádeže motorových vozidel, můžeme zařadit celý soupis prvků, skutečností, vlivů a činností, které v konečném pořadí rozhodnou o tom, že pachatel konkrétní motorové vozidlo odcizí.

Jako příklad těchto faktorů můžeme uvést zaparkování vozidla, zda se jedná o obec s malým počtem lidí nebo město s velkým pohybem lidí na případném místě činu, zda je vozidlo nasvíceno pouličním osvětlením atd. Rozborem tohoto faktoru autokriminality bych chtěl poukázat na to, že se jedná o jeden z nejzásadnějších. Je potřebné, aby bezpečnostní složky ve svých regionech rozebraly konkrétní situace, kde dochází ke krádežím a následně přijaly z tohoto hlediska určitá opatření, která by vedla ke snížení počtu spáchaných krádeží motorových vozidel. V tomto směru je žádoucí, obracet se na pomoc k místní samosprávě, městské policii apod. V tomto směru by pomohlo vybudování komplexně chráněných a strážných parkovišť vybavených technickým zabezpečovacím zařízením.

Jako další příklad lze označit to, zda vozidlo obsahuje viditelný zabezpečovací mechanismus, jako je blikající kontrolka alarmu vozidla a další.

### 3.4. Jednotlivé fáze autokriminality

K lepšímu pochopení problematiky krádeží motorových vozidel, jakož i k efektivnímu způsobu jejího vyšetřování a dokazování, si rozdělíme krádeže do následujících fází:<sup>9</sup>

- ***poptávka po vozidle*** – je hybnou silou automobilové kriminality a většinou má ekonomický charakter s cílem zisku, který má nejrůznější podobu (samotný automobil, utržené peníze za prodej odcizeného vozidla popřípadě jeho náhradních dílů apod.). Poptávka zároveň odráží situaci na trhu ve společnosti, což z policejního hlediska nelze ovlivnit. O odcizený automobil může být zájem i z hlediska jeho dalšího využití, například pro dopravu pachatelů na místo spáchaní další trestné činnosti.

---

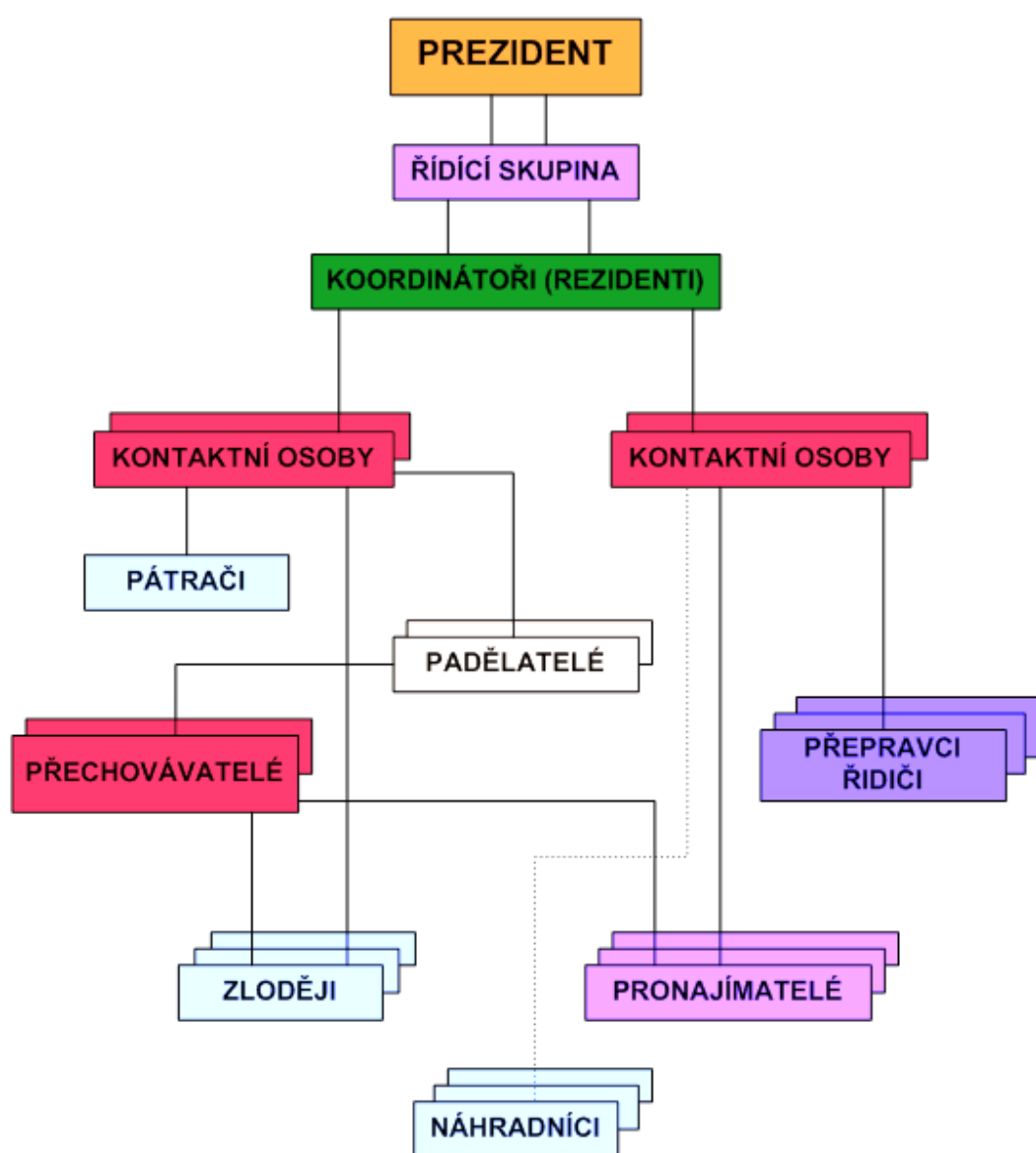
<sup>9</sup> RAK, R. a kol., Krádeže vozidel. Odhalování, vyšetřování a prevence, s. 186-187



- **příprava krádeže** – jedná se o typování vhodného vozidla k odcizení, studium typu vozidla z pohledu jeho zabezpečení, chování majitele, místa trestného činu, plánování převozu a úschovy vozidla po krádeži, zvážení rizika při akci a další.
- **krádež nebo fingovaná krádež (pojistný podvod)** – je samotná realizace přípravy krádeže. Z policejního hlediska je důležité místo, čas a okolnosti způsobu krádeže s přihlédnutím na ochranu vozidla proti krádeži. Zároveň je nutné sledovat pojišťovací a leasingové podvody, kde jsou páchány největší škody zejména organizovanými skupinami.
- **příprava vozidla na transport** – musí být tím kvalitnější, čím je transport odcizeného vozidla realizován na delší vzdálenost, v některých případech i do zahraničí. K tomu pachatelé připravují nové doklady, nové registrační značky, zajišťují opravu poškozených zámek atd.
- **transport odcizeného vozidla** – z praxe jsou známy transporty po vlastní ose, v kamiónech, vlacích nebo kontejnerech. V některých případech je již během transportu odcizené vozidlo rozebráno. U vozidel vybavených monitorovacími systémy je snaha pachatelů, vozidlo v co nejkratším čase uschovat do elektromagnetického odstíněného prostoru nebo tato vozidla pachatelé ponechávají odstavené na běžně dostupných místech, kde je nechávají tzv. „vychladnout“, aby zjistili, zda jsou sledovány. V dalších dnech je náhodně kontrolují a v případě ujištění, že odcizená vozidla nejsou sledována, je poté odvázejí.
- **příprava vozidla na prodej** – v této fázi je odcizené vozidlo vybavováno novou identitou. Na vozidle jsou odstraněny identifikační znaky a markanty svědčící o skutečném původu vozidla. Někdy je provedena i registrace vozidla pro nového majitele, k čemuž se využívají tzv. „bílé koně“.
- **prodej odcizeného vozidla** – je hlavním cílem pachatelů. Základním smyslem je vzbudit zájem o vozidlo a při tom vyvrátit pochybnosti nebo podezření o původu vozidla. Pro tuto činnost je připravena legenda nebo zdůvodnění výhodnosti koupi automobilu.
- **zisk** – může napomoci při rozpracování automobilové kriminality, nepřiměřené zbohatnutí, bankovní převody velkých peněžních sum mohou být důležitými signály při objasňování organizované skupiny.

### 3.5. Struktura kriminálních skupin a jejich činnost

Kradená vozidla jsou součástí ohromného automobilového trhu, a proto jsou krádeže vozidel záležitostí především organizované trestné činnosti. Na krádeži vozidel se podílí jeden nebo více pachatelů, organizovaných do skupin zpravidla s pevnou hierarchií a dělbou specializovaných činností, které jsou rozděleny do jednotlivých fází. Příklad organizační struktury skupiny pachatelů krádeží vozidel je představen na následujícím schématu:



Zdroj: TALLO, A., Automobilová kriminalita v Evropě, s. 11

V čele takovéto skupiny stojí **prezident**. V případě, že se na organizaci podílí více osob, hovoříme tak o **řídící skupině**. Ta má za úkol organizovat, řídit, rozdělovat úkoly, analyzovat trh, zabezpečit objednávky a v neposlední řadě financovat samotný obchod. Aby nedocházelo k jejímu odhalení, přijímá různé ochrany prostřednictvím konspirativních opatření, vytváří vlastní zpravodajskou síť, najímá falešné svědky, zajišťuje beztrestnost pachatelů. V takových to případech již můžeme hovořit o zločineckých organizacích (syndikátech), které se v praxi kvalifikují jako organizovaná zločinecká skupiny.<sup>10</sup>

Na dalším stupni stojí **koordinátoři**, kteří prostřednictvím kontaktních osob rozdělují úkoly tipařům, pro vyhledání vozidel dle konkrétních objednávek. Koordinátoři dále zajišťují spojení s řídící skupinou.

**Pátrači** po zaúkolování provádějí cílené i náhodné vyhledávání objednaného vozidla. K tomuto používají znalosti o typu vozidla daného výrobcem. Dále vozidlo prozkoumají, zda toto má další prvky zabezpečovacího mechanismu (dodatečně namontované uzamykací systémy, elektronické aktivní i pasivní prvky). Popřípadě zjišťují zvyky, chování, postavení majitele vozidla.

Na posledním stupni stojí osoby, které zajišťují jednotlivé činnosti. Mezi tyto řadíme samotné **zloděje, pronajmatelé, přechovatelé, přepravci, padělatelé**, popřípadě **náhradníci**. Tyto osoby se většinou mezi sebou neznají nebo mají malou povědomost o dalších členech a zejména neznají totožnosti osob vyšších článků skupiny. Úkoly dostávají od tzv. **kontaktních** osob.<sup>11</sup>

Většina odcizených vozidel prochází všemi fázemi shora uvedené struktury, včetně časové posloupnosti a návaznosti jednotlivých fází. Tato dělba práce krádeže má potom 3 příčiny:

- **nutnost specializace** (na odcizení a následnou realizaci vozidla na trh) – moderní vozidla jsou složitá technická zařízení, často s vysokým technickým stupněm zabezpečení proti krádeži (zejména vozidla vyšší a střední třídy), které je nutno bezpečně a rychle překonat a následně automobily technicky, administrativně a organizačně připravit tak, aby je bylo možno bez sebemenšího rizika s maximálním ziskem zpeněžit.

---

<sup>10</sup> Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, § 129

<sup>11</sup> TALLO, A., Automobilová kriminalita v Evropě, s. 9-10

- ***konspirativnost*** (ve všech fázích krádeže vozidla a jeho tržní realizace) – míra utajení pro všechny fáze krádeže vozidla. Dělbou účasti na jednotlivých úkonech se poté snižuje riziko odhalení především samotných organizátorů trestné činnosti.
- ***maximální zisk*** – který si přisvojují organizátoři, kdy poté vyplácejí jednotlivé specialisty jen zlomkem ceny automobilu. Většinou se jedná o jednorázovou odměnu za provedení samotné krádeže vozidla, ale může se jednat i o paušální plat, který je vyplacen nejen finanční hotovostí, ale i v naturáliích, jako například věcmi pocházející z trestné činnosti nebo drogami.<sup>12</sup>

Analýzou shora uvedených specializovaných činností i chyb z nich vyplývajících, kterých se pachatelé dopouštějí, mají význam pro objasňování této trestné činnosti a dále i pro samotnou prevenci v boji proti tomuto druhu kriminality. Precizní analýzou můžeme vyhledat tzv. slabá místa a využít je pro další zamezení nebo alespoň ztížení jejich činnosti.

### 3.6. Identifikace vozidel

Po celém světě brázdí po silnicích stovky miliony aut. Ročně jsou vyrobeny desítky milionů vozidel. Každé z nich je schvalováno k provozu na pozemních komunikacích, podléhá evidenci, po dobu provozu musí vyhovovat stanoveným technickým parametrům. Vzniká tedy potřeba, aby každé vozidlo bylo individuálně identifikovatelné a zároveň evidované.

Cílem evidence motorových vozidel není pouhé držení věcně správných informací o subjektech a poskytování informačního servisu, ale především možnost využití těchto dat k zabránění tzv. „*plechové kriminality*“.

Identifikaci vozidel rozdělujeme do tří základních skupin:

---

<sup>12</sup> Za odcizené vozidlo například Škoda Octavia cca 8 let staré dostávají pachatelé provádějící samotnou krádež vozidla částku okolo 20.000,-Kč u luxusnějších vozidel se poté tato odměna může vyšplhat až na částku 50.000,-Kč. Osoby, které provádějí demontáže odcizených vozidel dostávají finanční hotovost ve výši cca 1.000,-Kč za jedno vozidlo. Tyto informace byly získány při realizacích organizovaných skupin pachatelů krádeží motorových vozidel Službou kriminální policie a vyšetřování Krajského ředitelství Policie ČR Královéhradeckého kraje.

- **individuální identifikace** – využívá metody a postupy, které zaručují rozpoznání konkrétního existujícího vozidla, mající své individuální charakteristiky. Mezi tyto patří číslo VIN, registrační značka vozidla, výrobní čísla motoru, převodovky nebo dalších dílů, speciální kódy (vypískování na skle, elektronické identifikační čipy).
- **typová identifikace** – sdružuje vozidla do skupin se stejnými technickými a užitnými vlastnostmi. Tohoto způsobu se využívá zejména při typování odcizených vozidel na základě svědecké výpovědi.
- **druhovú identifikace** – nejobecnější identifikace, která vozidla zařazuje do skupin určitých druhů, kategorie užitných vlastností. Na tomto základě jsou zhotovovány seznamy vozidel vhodných k zásahům při mimořádných událostech (přírodní katastrofy, ekologické havárie).

### 3.6.1. identifikační číslo VIN

Většina motorových vozidel se v současné době vyrábí v samonosném provedení karoserie a tak pojem původního čísla podvozku nebo karoserie již dávno ztratilo svůj význam. Od roku 1985 byl na základě mezinárodních normativů zaveden pojem zcela nový a dnes již běžně používaný: **VIN – Vehicle Identification Number**. Tento 17-ti místný kód není v pravém smyslu jen číslem, ale obsahuje i písmena, která jsou seskupena tak, aby co nejvíce vypovídala o obecných individuálních vlastnostech vozidla. VIN se stal jedinečným identifikačním údajem motorových a přípojných vozidel.

Struktura čísla VIN je názorně zobrazena na příkladu vozidla tovární značky Škoda typ Octavia (viz. přílohy obr. č. 5). Identifikační číslo začíná třípísmenným kódem země výrobce tzv. **W.M.I.** kódem, ve kterém se kromě samotné země uvádí i tovární značka výrobce (v našem případě se jedná o písmena – TMB). Každý výrobce vozidel se snaží do tohoto kódu vnést část názvu tovární značky, což pak přináší nemalé potíže, poněvadž dle norem je zakázáno používat písmeno „O“. Výrobci jako Opel, Ford a další poté používají náhradu číslici „0“.

V další části jsou uvedeny technicko-konstrukční charakteristiky vozidla, které jsou pod popisným kódem **V.D.S.**. Jedná se o modelovou řadu, provedení karoserie, typ objem motoru, druh paliva, emisní systém, počet a umístění airbagů (v našem případě jde o písmena a číslice - CE6124), která není nijak dále mezinárodně normována. Veškerá

používaná skladba V.D.S. je v rukou výrobců. Záleží pouze na nich, jak účelný systém budou používat. Vzhledem k tomu, že v současné době je vyráběno mnoho typů vozidel, vzniká nutnost odlišit všechny možné rozdílnosti motorů, typů karoserií atd. Vzhledem k tomu, že se jedná pouze o šest pozic, nemusí tak být vždy dostatečně kombinačně bohaté.

V poslední části je rejstříkový kód vozidla – **V.I.S.**, kde se zpravidla na její první pozici uvádí modelový rok. Toto využívá většina světových výrobců, kdy je tedy modelový rok uveden na 10-té pozici VIN. Na další pozici V.I.S. se zapisuje montážní závod, kde bylo vozidlo vyrobeno. Je využíváno automobilkami, které mají více montážních závodů. Tato pozice pak rozlišuje jinak totožná vozidla, která jsou z kapacitních důvodů vyráběna na dvou místech zároveň. Posledních šest znaků je vždy sériové číslo. Čtyři poslední znaky musí být vždy číselné. Většinou se jedná o pořadová čísla, tak jak jsou vozidla kompletována (v našem případě jsou na těchto pozicích uvedeny číslice – 52123456).

Je na místě třeba zdůraznit, že číslo VIN jednoznačně určuje kompletní vozidlo, nevztahuje se jen k podvozku, jak je často uváděno.

Obecně platí, že VIN je umístěno na lehce viditelném místě, většinou v přední části vozu „pod kapotou“. Číslo se vyráží do karoserie nebo na popisné štítky, často obojím způsobem. Progresivní výrobci jej umísťují i pod přední sklo vozidla, což umožňuje policii lehkou identifikaci vozidla.

V této části je také vhodné se zmínit ještě o jednom aspektu kontroly pravosti vozidla, kterou umožňují čísla VIN. Výrobce motorového vozidla může na 8. nebo 9. pozici čísla VIN uvádět tzv. kontrolní číslici (check digit), jejíž hodnota musí být vypočítána speciálním algoritmem. Využívání mechanismu kontrolní číslice má v praxi (obzvláště při počítačově vedených evidencích) obrovský význam. Při jeho využívání je zajištěna 100% čistota položky VIN, která je zaváděna do informačního systému. Okamžitě jsou vyloučeny všechny chyby vzniklé nesprávným opisem čísla VIN i jakékoliv pokusy o falzifikaci tohoto identifikátoru motorového vozidla. Realizací účinných kontrol ve všech počítačových informačních systémech, které sám výrobce vozidel zavedením kontrolní číslice podpoří, může vést i k větší pravděpodobnosti nalezení odcizeného vozidla. Tím se zvětší i naděje jeho navrácení původnímu majiteli, následně i důvěra k výrobcí, stejně jako k policii.

Umístění VIN vozidla je mezinárodně normované a jsou součástí technické dokumentace každého vozidla. Obecně lze konstatovat, že VIN nalezneme na viditelném

místě většinou v přední části vozidla. Tento je vyražen do karoserie nebo na popisné štítky, často obojím způsobem. Z důvodu vizuálně přístupného VIN, výrobci vozidel ho umísťují pod přední sklo vozidla. Toto označení usnadňuje práci státním orgánům při zejména při odhalování nebo nalezení odstaveného vozidla.

Jak již bylo řečeno, VIN je jednoznačným identifikátorem, používanými všemi světovými výrobci vozidel, který pak nemůže mít na celém světě duplikát. Z tohoto důvodu hraje klíčovou roli i ve všech informačních systémech, kde se zpracovávají informace o motorových vozidlech. Na základě této položky lze potom vyhledat konkrétní vozidlo, propojovat různé informační systémy, provádět různé statistické vyhodnocení dle továrních značek, typů a dalších modifikací vozidel.<sup>13</sup>

### 3.6.2. Nadstandardní možnosti identifikace vozidel

Vzhledem ke skutečnosti, že je často snaha ze strany pachatelů krádeží vozidel měnit jednoznačný identifikátor vozidla číslo VIN, vyústila potřeba vozidlo zidentifikovat na jiném základě. Jedná se rovněž o případy, kdy je odcizené vozidlo rozebráno na náhradní díly a je nutné tyto díly identifikovat, ze kterého vozidla původně pocházejí. Automobilky proto vybavují svá vozidla vylepšenými identifikátory, mezi které můžeme zahrnout:

- označování vozidel a jeho částí UV označením
- označování vozidel a jeho částí mikrotečkami
- označování vozidel mikročipy
- identifikace vozidel dle PKN čísla
- identifikace vozidel na základě řídicí jednotky
- bezpečnostní označení skel

Jako téměř neodstranitelný identifikátor je označování vozidel a jeho částí *UV zářením*, které spočívá v nastříkání kódů na karoserii vozidla pomocí speciální UV barvy. Tyto barvy jsou viditelné pouze pod UV zářením a jsou známé jako Ultra Violet Security System. Některé informace jsou čitelné dokonce i po jejich odstranění.

---

<sup>13</sup> RAK, R. a kol., Krádeže vozidel. Odhalování, vyšetřování a prevence, s. 88-97

Další vylepšený identifikátor je označování vozidel a jeho částí **mikrotečkami**. Ty jsou rozptýleny na určité části vozidla pomocí nanoseného lepidla nebo laku. Jedná se o miniaturní částice polyesterového filmu v průměru cca 1mm a síle menší než 0,1mm. S úspěchem tuto metodu již 15 let používá automobilka Jaguar. Komerční sadu lze zakoupit i v ČR a je tak možné své vozidlo označit.

Vozidla, která jsou označována pasivními **mikročipy**, obsahují miniaturními válečky, které se umísťují skrytě a jejich odstranění by znamenalo provést destruktivní zásah do interiéru. Jejich přesné rozmístění ve vozidle majitel automobilu nezná. V mikročipech jsou uloženy informace o vozidle, které lze načíst na vzdálenost cca 75cm.

Identifikace vozidla pomocí **PKN** (Product Ken Number) je utajována a proto je zde uvedena pouze informativně, tato identifikace slouží zejména pro orgány činné v trestním řízení. Tuto identifikaci provádějí jen pověřeni pracovníci P ČR. Jedná se o 8 místný kód s kontrolní číslicí, která má určující význam. Rozmístění PKN po vozidle se nezveřejňuje.

Další utajovaný způsob identifikace je za pomoci **řídící jednotky** případně dalších elektronických součástí vozidla. K tomuto lze uvést to, že se jedná o napojení řídící jednotky nebo jiných elektronických součástí vozidla vybavených vlastní pamětí na přenosný počítač se speciálním softwarem, kterým je zjištěno přesné označení vozidla, včetně VIN. Obdobně jako v předchozím případě tuto identifikaci provádějí pouze určené osoby Policejní prezidia P ČR.

Naproti předchozímu případu mezi zřejmě nejznámější vylepšené identifikace patří **bezpečnostní označení skel** pískováním, leptáním nebo vypalování laserem. Těmito způsoby jsou na skla vyznačeny speciální kódy, na jejichž základě lze provádět individuální identifikaci vozidel. V určitých případech jsou na skla nanesena celá VIN vozidla. Výrobce vozidel Škoda začal provádět laserové označení skel na svá vozidla Škoda Octavia II. modelové řady, jako základní výbavu vozidla. Je zde uveden V.I.S. kód čísla VIN, který tak konkretizuje jednotlivá vozidla. Tyto kódy jsou zároveň zaznamenány v pátracích evidencích P ČR.

### **3.6.3. Kriminalisticko technické zkoumání změněných znaků vozidel**

Důležitou součástí vyhledávání a identifikace odcizených motorových vozidel je technické zkoumání vyražených identifikačních čísel vozidla VIN, čísla motoru, případně



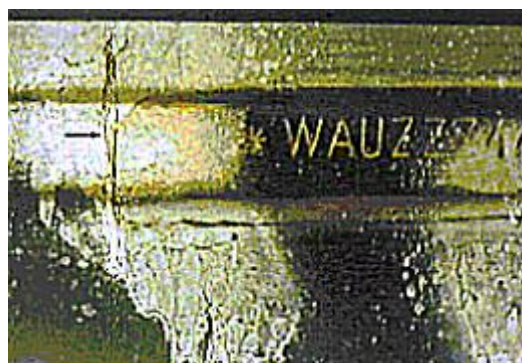
dalších dílů, podle kterých je možné zjistit původ vozidla. Postupy zkoumání můžeme rozdělit do dvou základních skupin<sup>14</sup>:

- nedestruktivní zkoumání
- destruktivní zkoumání

Při **nedestruktivním zkoumání** pozměněných nebo odstraněných identifikačních znaků není poškozen zkoumaný předmět. Výsledkem použitých metod je například zviditelnění zjištěné vevařené označení, tak jak je vidět na níže uvedených obrázcích po použití různých metod na vozidle Audi.



Vevařené označení



Vevařené označení

Naproti předchozímu zkoumání při **destruktivním zkoumáním** dochází k nevratnému a neopakovatelnému procesu, kterým dochází k poškození zkoumaného povrchu různou intenzitou v závislosti na použité metodě, kterou vybírá kriminalistický expert v závislosti na zvoleném postupu zkoumání v daném individuálním případě. Pro názorný příklad jsem vybral použitou elektrochemickou metodu, kdy následující obrázky ukazují stav před a po provedené expertíze.

<sup>14</sup> OČKAY, Štefan a kol., *Kriminalistická defektoskopická a metalografická expertíza. Souhrnná zpráva k úkolu technického rozvoje VIN*, s 9-19



Stav před expertízou.



Výsledek provedené expertízy.

### 3.7. Prevence proti krádežím motorových vozidel

V rámci boje proti krádežím motorových vozidel jsou bezesporu důležitá i různá preventivní opatření, která by po precizní analýze současných trendů měla v co největší míře klást překážky pachatelům k odcizování vozidel. Mezi základní prvky těchto opatření řadíme zabezpečovací zařízení motorových vozidel sloužících jak proti samotnému odcizení, tak i k dohledávání odcizených vozidel.

#### 3.7.1. Zabezpečovací zařízení motorových vozidel

Zabezpečovací zařízení můžeme rozdělit na několik kategorií:<sup>15</sup>

- mechanické zabezpečovací systémy
- elektronické zabezpečovací systémy
- systémy k vyhledávání odcizených motorových vozidel
- informační systémy a systémy bezpečnostního označení

**Mechanická zabezpečovací zařízení** jsou systémy, které jsou buď připevněná ke karoserii vozidla, nebo nejsou pevně spojená s motorovým vozidlem. Do systémů, které jsou pevně spojené s karosérií, řadíme systémy CONSTRUCT, DEFEND-LOCK, MEDVĚD BLOK. Podstatou mechanického zabezpečovacího systému **CONSTRUCT** je uzamčení řadicích tyčí nebo mechanismu řadicí páky a tím jejich spojení s pevnými částmi

<sup>15</sup> Chmelík, J. a kol., Rukověť kriminalistiky, s. 380-384

motorového vozidla za pomoci masivního mechanického systému odemykání. Důležitou součástí je zámková vložka trezorového typu, která je jediným prvkem zařízení, které vstupuje do interiéru. Toto zařízení vykazuje vysokou odolnost proti překonání, neboť důležité součásti mechanismu jsou ukryty uvnitř vozidla. Systémy **DEFEND-LOCK** a **MEDVĚD BLOK** jsou založeny na obdobném principu.

Mezi *elektronické zabezpečovací systémy* řadíme imobilizér, poplašné systémy (alarmy) a různé čipy. **Imobilizér** je doplňkem k mechanicky kódovanému klíči zapalování, které se aktivuje při vypnutí zapalování a s řídicí jednotkou motoru zamezuje neoprávněnému nastartování vozidla. **Poplašné systémy (alarmy)** mají za úkol upozornit majitele nebo okolí na neoprávněné manipulování s vozidlem, případně dokážou zablokovat další systémy motorového vozidla. Různé **čipy** mají pomocí čtecího zařízení poskytnout identifikační informace o vozidle, které do nich nechal majitel uložit. Tyto čipy mají význam pro posílení identity vozidla.

K další ochraně motorových vozidel řadíme *systémy k vyhledávání odcizených vozidel*, které slouží k lokalizaci odcizeného vozidla, případně k zastavení vozidla (pomocí dálkového vypnutí řídicí jednotky motoru) a provedení zásahu proti pachateli krádeže. Mezi nejpoužívanější patří systémy GPS a LO-JACK. **Systém GPS** pracuje na bázi vysílačů sestávajících z geostacionárních družic, pokrývajících celý povrch Země, které trvale vysílají signály, přijímané vozidlovými moduly. Tyto moduly po přijetí signálu vyhodnotí přijaté údaje a odešlou je do dispečerského centra s údaji o zeměpisné poloze vozidla, nadmořské výšce, rychlosti jízdy, datu a času pořízení. Jedinou podmínkou pro bezchybné fungování systému je vizuální kontakt mezi vozidlem a potřebným počtem družic. O spolehlivosti systému svědčí to, že byl původně vyvinut pro potřeby armády USA a kromě ní se již téměř 20 let osvědčuje v mnoha jiných zemích a oblastech. **Systém LO-JACK** je účinný aktivní pozemní systém, který využitím celostátní rádiové frekvence umožňuje lokalizaci a následné vyhledání odcizeného motorového vozidla. Do vozidla je umístěn skrytý minivysílač s vlastním záložním zdrojem, který poté co s vozidlem manipuluje neoprávněná osoba, vyšle kód přiřazený chráněnému vozidlu. Tento signál je zachycen stacionárními vyhledávacími body, které ho prostřednictvím datových komunikací přenesou do centrálního výpočetního systému. Pomocí unikátního

programového řešení je provedeno dekodování signálu, tj. zjištění, o jaké vozidlo se jedná, kde se nalézá a v jaké rychlosti. Vzniklou poplachovou situaci pak řeší stálá operační služba, která poplach prověří u majitele vozidla, zda nejde o planý poplach, nebo podává trestní oznámení na Policii ČR. Současně vysílá do terénu svoje výjezdová vozidla, která jsou vybavena vyhledávacím zařízením a do akce jsou připraveny vrtulníky a letadla firmy. S velmi vysokou pravděpodobností je vůz zajištěn a předán zpět majiteli.

*Informační systémy a systémy bezpečnostního označení* rovněž v neposlední řadě přispívají ke snižování počtu odcizených vozidel. Po vstupu do schengenského prostoru využívá ČR systém **SIS (Schengenský informační systém)**, který obsahuje společnou databázi, která je vytvářena a využívána všemi zapojenými státy. Kromě jiného se jedná i o údaje o hledaných vozidlech. Přístup k těmto údajům mají především policejní, celní a justiční orgány. Dále byl na internetových stránkách Ministerstva vnitra ČR ([www.mvcr.cz](http://www.mvcr.cz)) zpřístupněn informační systém pátrání po vozidlech, kde je možné dle získaných údajů ověřit, zda bylo po vozidle vyhlášeno pátrání. Systémy bezpečnostního označení a dalšími mezinárodními aktivitami napomáhajícími ke snižování počtu odcizených vozidel se v České republice zabývá společnost CEBIA s.r.o., která se zapojila do mezinárodní aktivity evropských zemí, zaměřené především na boj s krádežemi motorových vozidel v celoevropském měřítku, známe pod názvem OCIS (Open Car Information System).

### **3.7.2. Spolupráce s veřejností**

Jako další částí možné prevence proti zcizování motorových vozidel je zapojení a spolupráce s veřejností.<sup>16</sup>

Veřejnost může orgánům činných v trestním řízení poskytnout řadu cenných informací případně důležitých pro pátrání po pachatelích. Získané informace se musí důkladně prověřit, což vyžaduje systematickou a náročnou práci. K zapojení veřejnosti do vyšetřování se nejčastěji využívá sdělovacích prostředků. Jedná se o různé pořady, kdy se většinou pátrá po osobách, které se v kritické době pohybovaly v okolí místa spáchaného trestného činu.

---

<sup>16</sup> RAK, R. a kol., Krádeže vozidel. Odhalování, vyšetřování a prevence, s. 203

Informace tohoto typu je třeba hledat v široké veřejnosti. Přínosem jsou pak svědecké výpovědi osob, které mohly pachatele vidět nebo je jinak zaznamenat na nahrávací média.

Vzhledem k rozsáhlému výskytu trestných činů krádeží je nutno realizovat a zdokonalovat široká a rozsáhlá opatření. Jednou z možností je instalace dokonalých technických zabezpečovacích zařízení, která signalizují vniknutí pachatele do objektu (například do garáže, autosalonů apod.). U těchto objektů je možnou signalizaci napojit na pulty centralizované ochrany Policie nebo soukromých bezpečnostních agentur. S tím souvisí i seznamování veřejnosti s některými způsoby páchaní krádeží, jaké pachatelé používají při vniknutí do vozidla nebo objektu. Při zveřejňování takových informací se musí brát na zřeteli vhodné omezení těchto informací, aby uvedené způsoby nebyly spíše návodem než prevencí.

Pro samotnou prevenci je žádoucí dosáhnout větší angažovanosti jak fyzických tak právnických osob, kteří by měli mít přirozený zájem o kvalitní zabezpečení svého majetku. Zároveň je však nutné podotknout, že mnohem aktivnější roli, zde musí převzít i jiné organizace například pojišťovny.

### 3.7.3. Opatření státních orgánů

Na základě neuspokojivých výsledků na úseku autokriminality bylo Vládou ČR přijato usnesení pod č. 1044 ze dne 23. října 2000 jako koncepci boje proti organizovanému zločinu, kterou bylo resortu Ministerstva vnitra mimo jiné uloženo ve spolupráci s resortem Ministerstva dopravy navrhnout koncepci boje proti organizovaným krádežím motorových vozidel, zaměřenou zejména na přípravu a následnou realizaci legislativních a organizačních opatření k zabránění evidenční legalizace odcizených vozidel. V návaznosti na toto usnesení vedlo Ministerstvo vnitra ČR ke zpracování analytického materiálu, které bylo přijato Vládou ČR dne 14. května 2008 usnesením č. 542 k problematice krádeží motorových vozidel v České republice, jehož součástí je **Harmonogram prioritních opatření**, který obsahuje úkoly pro Policii ČR. Toto opatření bylo shrnuto do oblastí: registrace a evidenční kontrola, prodej odcizených vozidel a jejich součástí, práce policie a prevence. Jedním z opatření bylo vytvoření **Národní platformy** těchto subjektů: Ministerstvo vnitra, Ministerstvo dopravy, Ministerstvo životního prostředí a České inspekce životního prostředí, Ministerstvo průmyslu a obchodu, Ministerstvo financí,

zástupci samospráv, Česká asociace pojišťoven, Sdružení na ochranu vlastníků automobilů, Sdružení zpracovatelů autovraků, společnost Cebia, ad hoc: výrobci vozidel. Tato platforma začala pracovat na podzim roku 2008, kdy jejími hlavními cíli bylo zejména:

- výměna informací
- spolupráce kontrolních orgánů
- koordinace legislativy
- prevence.

V rámci Národní platformy pracují 3 základní pracovní skupiny a 2 průřezové:

- **policejní skupina**

- základním cílem je aktuálně spolupráce s výrobci vozidel (zejména výměna informací v oblasti druhotné identifikace vozidel, školení), rozjíždí se spolupráce s firmami, které zajišťují vyhledávání vozidel, s provozovateli kamerových systémů (Kapsch)
- výměna informací uvnitř policie pomocí informačních systémů, využívání nových analytických informačních systémů a systémů pro elektronické zpracování trestního spisu, spolupráce při kontrole vozidel (zejména s dopravní policií, která vykonává dohled nad bezpečností silničního provozu a šetří dopravní nehody) a to jak vizuální kontrola, tak kontrola pomocí systému LOOK (tj. porovnání RZV vozidel s databází odcizených vozidel), spolupráce s útvary zajišťujícími technickou podporu
- do struktury policejních útvarů zabývajících se autokriminalitou se v roce 2008 zapojil i celorepublikový Útvar pro odhalování organizovaného zločinu (koordinace, metodika, trestná činnost na území 3 a více krajů nebo s mezinárodním aspektem, kterou nebude možné zajistit běžnou spoluprací kraje se zahraničním partnerem, dle potřeby vedení společných týmů)
- NP = konzultační subjekt pro legislativu dotýkající se oblasti autokriminality (nový zákon o policii, zákon upravující registrace vozidel a jejich kontroly).

- **kontrolní skupina**

- provádět kontroly autovrakovišť a jiných provozoven zabývajících se nakládáním s vraky z vozidel (např. za poslední rok proběhlo celkem 33 kontrol autovrakovišť ve Středočeském kraji, při nichž bylo zajištěno 11 odcizených osobních vozidel, 3 speciální stroje, 776 dílů z odcizených vozidel, 14 RZV)
- policie se připojila ke kontrolní akci celních orgánů a České inspekce životního prostředí v rámci mezinárodní spolupráce zaměřené na příhraniční přepravu odpadu a v rámci této akce byly sledovány i přepravy vozidel deklarovaných jako ojetá, ale mající charakter odpadu
- kontrola bazarů a zastaváren
- výměna informací z kontrolní činnosti (signalizace nových trendů), dohoda s celníky ohledně dovozu vozidel, firmami provádějícími kontroly původnosti vozidel (Cebia), registračními místy popř. stanicemi technické kontroly
- Policie ČR uzavřela dohodu o spolupráci s Českou asociací pojišťoven (v rámci platformy se jedná zejména o spolupráci se Sekcí pro prevenci pojistného podvodu).

- **preventivní skupina**

- předcházení trestné činnosti na motorových vozidlech a prevenci vloupání do vozidel (zejména osvědčenou spoluprací s obcemi a zavádění kamerových systémů do míst zvýšeného nápadu trestné činnosti)
- informační projekt zaměřený na snížení rizika při koupi ojetého motorového vozidla. Veřejností bylo velmi kladně přijato vydání publikace, která pojednává o tom, na co si dát pozor při koupi ojetého vozidla, na jejímž vydání a reedici spolupracovalo Sdružení na ochranu vlastníků automobilů, firma Cebia, MV ČR a MD ČR. Publikace vycházela z konkrétních případů občanů, kteří si koupili závadové vozidlo (převážně šlo o individuální dovoz ze zahraničí). Publikace se zaměřila nejen na kontrolu základních identifikačních znaků a jejich původnosti, ale i historii vozidla, na případ tzv. omlazování vozidla a zastírání skutečného technického stavu vozidla, právní aspekty, problémy s doklady apod.

- projekty zaměřené na ztížení podmínek pro prodej některých odcizených věcí z automobilů. Jedná se o projekty „Auto není trezor“, projekt „Stop 24“ a projekt „LOOK“.
- **skupina pro havarovaná a vyřazená vozidla – důvody zřízení:**
    - starý vozový park a potřeba výměny náhradních dílů, které již nejsou na trhu
    - velké množství dopravních nehod a poptávka po levných náhradních dílech a levné opravě
    - dle dostupných dat a odhadů kriminalistů lze usuzovat, že v ČR je asi 70-80% odcizených vozidel demontováno na náhradní díly a cca 20% je určeno na export jako celek
    - případy krádeží dílů na zakázku
    - krádeže vozidel a jejich registrace s využitím identifikačních znaků a dokladů (totálně havarovaných vozidel obvykle dovozených ze zahraničí organizovaná kriminalita s mezinárodním aspektem)
    - krádež starších vozidel a jejich prodej do sběrných surovin jako kovový odpad.
  - **skupina pro informační systémy**
    - informační systém pro vyřazená vozidla (MŽP ČR). Původně byl zamýšlen jako systém pro odpadové hospodářství a sledování kvót pro vyřazená vozidla. Občan zažádá o vyřazení vozidla z registru, registrační úředník kromě kontroly vozidla v centrálním registru vozidel zkontroluje, zda vozidlo bylo skutečně vyřazeno a zda bylo vyřazeno certifikovaným subjektem. IS je propojen s webovou aplikací odcizených vozidel Policie ČR, při shodě je automaticky hlášena zpráva, policista informuje útvar, který vozidlo vyhlásil a na místo je vyslána výjezdová skupina. Provozovatel má povinnost vozidlo do 48 hodin nerozebírat. Do systému je zapojeno asi 470 certifikovaných provozoven (autovrakovišť). Do konce dubna 2009 prošlo systémem cca 44 tisíc vozidel. Trvale vyřazeno bylo z registru do konce dubna 2009 141.248 vozidel. Zjištěno bylo cca 40 vozidel v pátrání.



- informační systém pro stanice technické kontroly (MD ČR). Po zavedení centralizovaného on-line CIS-STK systému je možné sledovat činnost stanic technické kontroly v reálném čase a je možné získat tato data:
  - identifikovat vozidlo, u kterého v určité STK v dané chvíli probíhá technická kontrola a dobu prohlídky
  - dle VIN vozidla či jeho RZV je možné 7 let zpětně vyhledat historii kontaktů se všemi provozovny STK v ČR, tj. včetně odhalení tzv. „technické turistiky“, kdy vozidlo cestuje po různých provozovnách STK
  - dle VIN vozidla či jeho RZV lze dohledat protokoly z prohlídky STK, včetně zjištěných závad, údajů o měření emisí, údajů o deklarovaném provozovateli v době kontroly apod.
  - záznam závad vozidla je archivován 5 let s protokolem o prohlídce STK
  - po ukončení prohlídky je vystaven protokol o technické prohlídce, kde je uveden údaj o technikovi, který kontrolu provedl, zda byly zjištěny závady a v jaké závažnosti, počet najetých km v době prohlídky. Protokol je vtištěn a zaslán automaticky do centrálního systému (do poznámky v protokolu může technik uvést např. informaci o tom, že VIN vozidla je vyraženo nestandardní raznicí apod.)
- v současné době mají přístup k protokolům: STK, Krajské úřady, MD ČR a Policie ČR. V budoucnu se počítá pro rozšíření funkcí systému i o fotodokumentaci vozidla a kamerový systém, který bude videozáznam prohlídky přenášet na dispečink MD ČR (2 fotografie dokumentující vozidlo zepředu a zezadu, včetně typu vozidla, barvy a RZV, Policie ČR požaduje i fotodokumentaci identifikačních údajů).

Kromě shora uvedených úkolů se Národní platforma zaměří i na preventivně informační projekty a maximální využití informačních subjektů zapojených do Národní platformy pro operativní, kontrolní a analytickou činnost.

### 3.7.4. Shrnutí preventivních opatření

Cílem preventivních opatření je v případě patologického chování snížit výskyt takového chování v samotné společnosti. Pokud již k takovému chování u jednotlivce dojde, snažíme se o to, aby se již neopakovalo.

Prevenici můžeme rozdělit do tří oblastí:

- *primární prevence* – zaměřuje se na hlubší příčiny kriminálního jednání, na kořeny delikvence. Zahrnuje celou populaci, dospělé i děti. Jde o to, abychom se vzájemně podporovali a tím eliminovali vznik nežádoucího jednání.
- *sekundární prevence* – zabývá se rizikovými jedinci a skupinami osob, u nichž je zvýšená pravděpodobnost, že se stanou pachateli nebo oběťmi trestné činnosti, na sociálně patologické jevy (např. drogová a alkoholová závislost, záškoláctví, gamblerství) a příčiny kriminogenních situací.
- *terciární prevence* – spočívá v resocializaci kriminálně narušených osob (např. pracovní uplatnění, sociální a rodinné poradenství, pomoc při získávání bydlení apod.), ve zmírnění jejich následků a zabránění jejich opakování.

### 3.8. Statistický pohled na krádeže motorových vozidel

V další části práce se budu zabývat analýzou dostupných statistických údajů, které jsem získal zejména z policejních statistik zpracovaných na Policejním prezidiu ČR. Zde musím podotknout skutečnost, že jsem vycházel z nového územního uspořádání České republiky do 14 krajů, podle kterého je Policie ČR kompletně organizována od 1. ledna 2010. Ve své práci budu dále uvádět hodnoty validní pro 14 krajů vyššího územně správního uspořádání.

### 3.8.1. Vývoj autokriminality v ČR

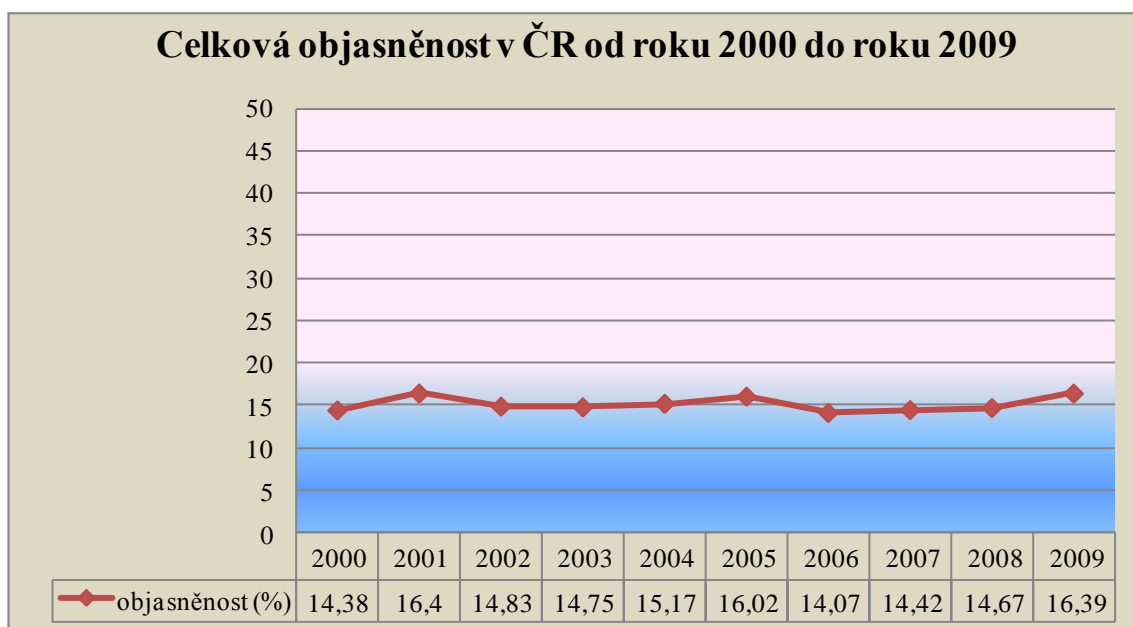
Z grafu č. 1 je zřejmé, že má vývoj krádeží motorových vozidel v ČR od roku 2000 do roku 2009 sestupný trend. Společně s celkovým počtem zjištěných případů klesá i počet objasněných případů. Zatímco v roce 2000 byl celkový zjištěný počet krádeží motorových vozidel 23839 případů, na konci roku 2009 klesl tento počet na 13954 případů, což činí celkový pokles za 10 let o 42%. V tomto období byl zaznamenán nejvyšší počet odcizených vozidel v roce 2002, kde bylo nahlášeno téměř 25000 případů. Od tohoto roku začaly tyto počty každoročně klesat. Tento vývoj kopírovaly i celkové počty objasněných případů. V roce 2000 činily 3429 objasněných skutků, do roku 2002 vyšplhaly na nejvyšší číslo, tj. 3703 případů a od této doby klesl tento počet na konečných 2287 případů, které byly zaznamenány ke konci roku 2009, což činí pokles o cca 33%. Z vyjádřených procentuálních čísel lze vyčíst, že za sledované období klesl celkový počet odcizených vozidel o 42%, oproti tomu počty objasněných případů pouze o 33%. Z uvedeného je tedy zřejmé, že zlomovým obdobím byl rok 2002, kdy se jak celkové počty odcizených vozidel, tak i počty objasněných případů po předchozí stoupající tendenci nabraly opačný trend a začaly klesat.

Graf č. 1



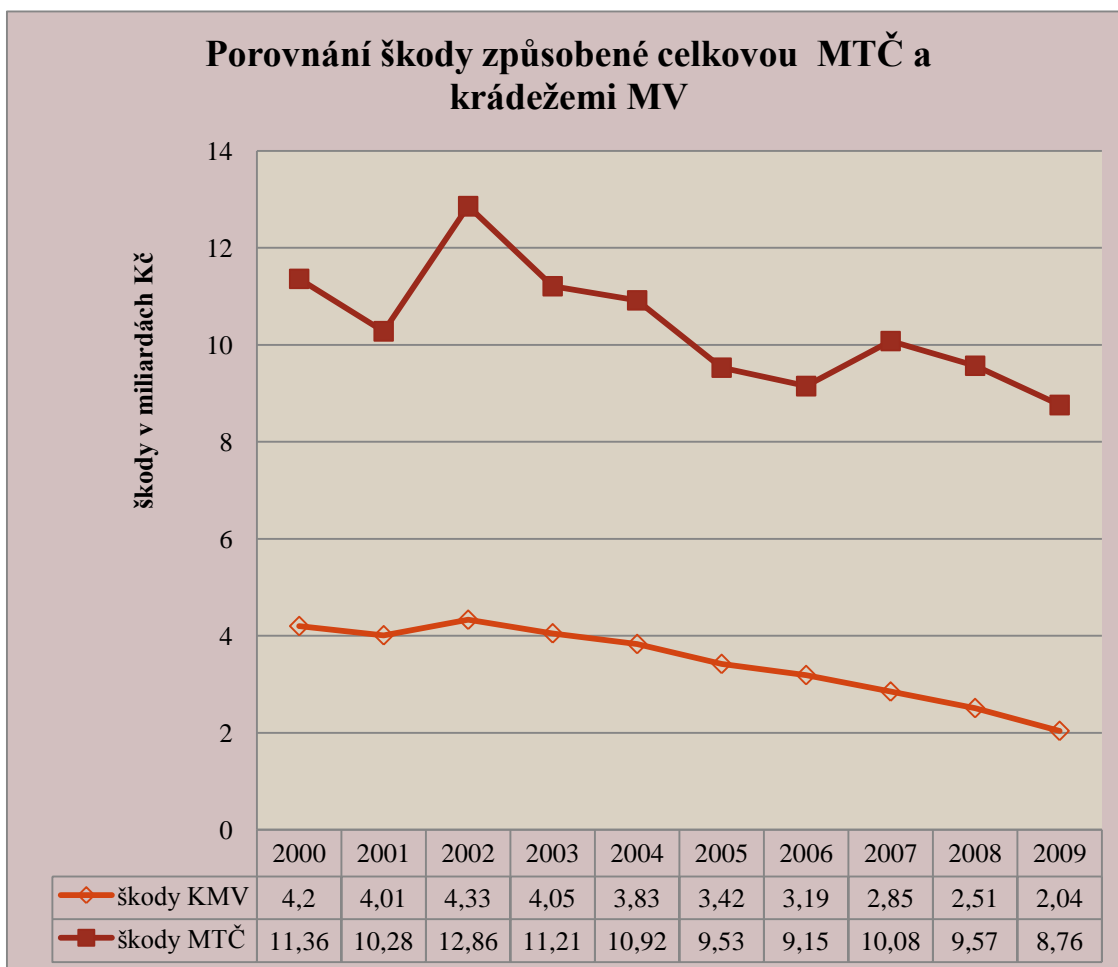
Se shora uvedenými počty nahlášených případů krádeží motorových vozidel souvisí i celková objasněnost, která je uvedena v následujícím grafu č. 2. V roce 2000 tato činila 14,38% a jak již bylo uvedeno výše, ve sledovaném období tato oscilovala kolem 15%. V posledních letech, konkrétně od roku 2006, kdy poklesla až na nejnižší číslo 14,07% objasněnosti, začala mít křivka opětovně žádoucí vzrůstající trend. Naposledy zaznamenaná hodnota na konci roku 2009 byla 16,39%, kdy téměř dosáhla v uvedeném období nejvyššího ukazatele, který byl zjištěn v roce 2001 s celkovou objasněností 16,40%.

**Graf č. 2**



Zajímavé je porovnání vývoje škody způsobené celkovou majetkovou trestnou činností a krádežemi motorových vozidel. Z grafu č. 3 je názorně vidět, že škody způsobené krádežemi motorových vozidel téměř kopírují vývoj celkové majetkové trestné činnosti a tvoří jeho podstatnou část. Tato skutečnost ještě více zvráží potřebu věnovat pozornost této problematice.

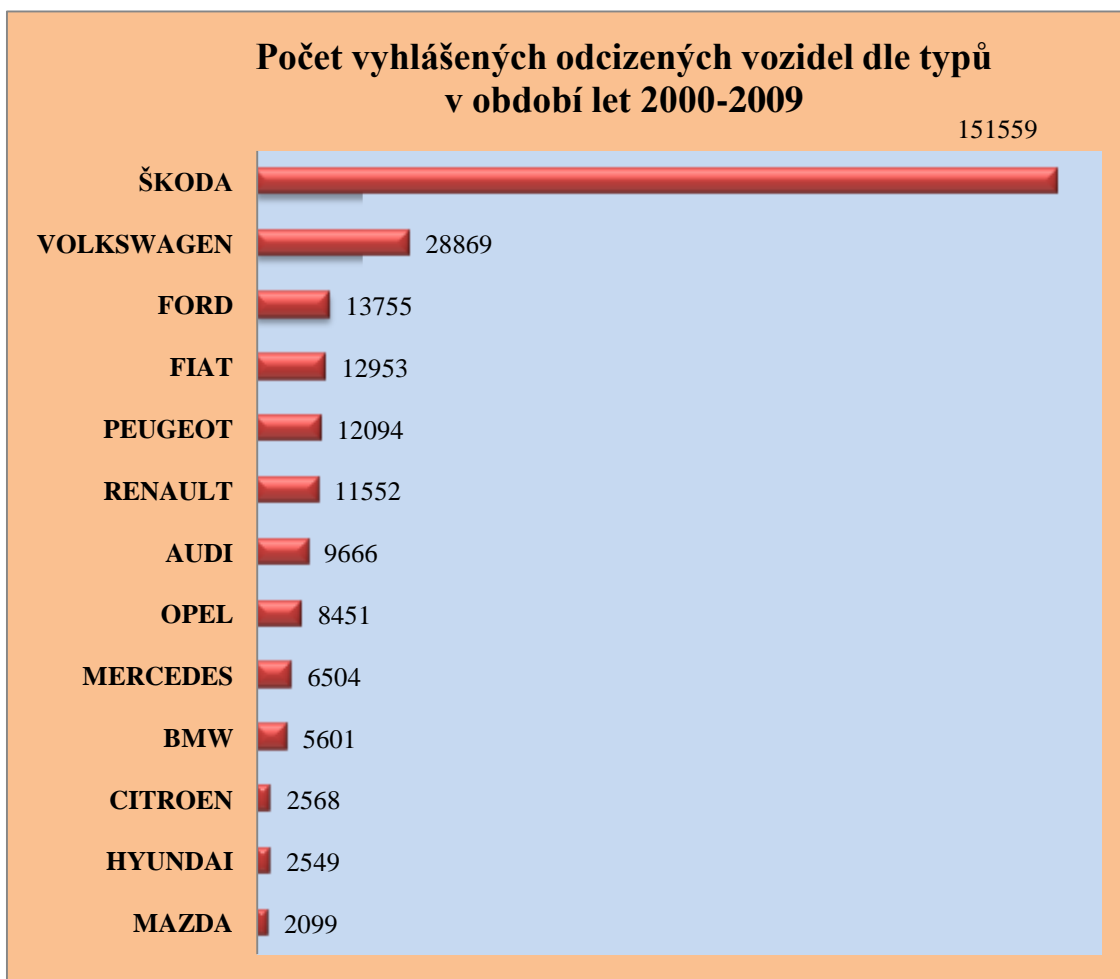
Graf č. 3



Znázorněním v grafu č. 4 je vyjádřen předmět zájmu pachatelů o značky motorových vozidel při krádežích. Za posledních 10 let bylo v České republice nahlášeno celkem 151559 vozidel tovární značky Škoda. V porovnání s ostatními značkami se jedná o několikanásobný počet.

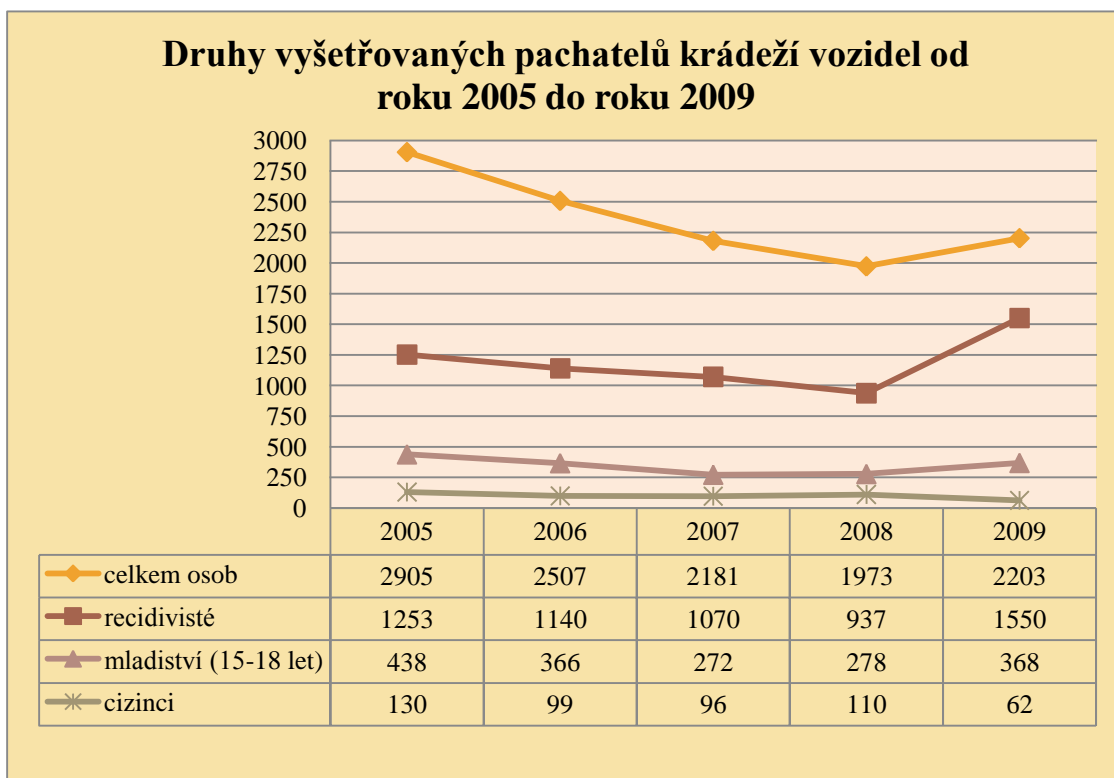
Na dalším místě mezi značkami vozidel byl zjištěn automobil tovární značky Volkswagen, kterých bylo za sledované období odcizeno 28869. Nad 10000 případů bylo ještě zaznamenáno u značek Ford, Fiat, Peugeot a Renault. Mezi nejméně oblíbené značky odcizovaných vozidel patří automobily zn. Hyundai a Mazda.

Graf č. 4



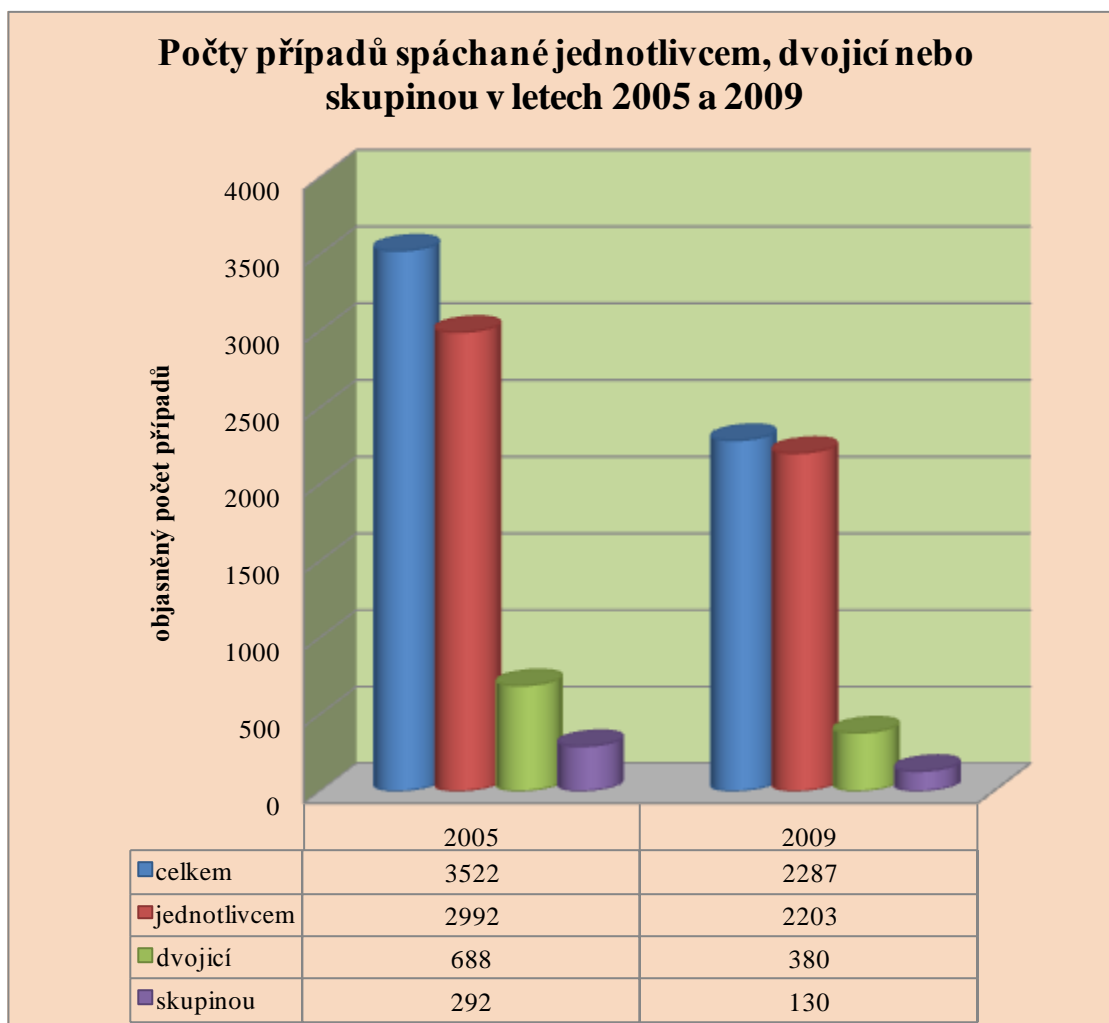
Pokud se týká osobnosti pachatelů automobilové kriminality, tak z následujícího grafu vyplývá známá skutečnost, že na této trestné činnosti se téměř z poloviny vyšetřovaných osob jedná o recidivisty. Výrazným poměrem se na této trestné činnosti podílejí pachatelé v mladistvém věku, tedy v období věku od 15-ti do 18-ti let. V grafu je dále vidět i stoupající počet obou těchto kategorií v posledním sledovaném roce 2009 včetně celkového počtu vyšetřovaných osob. Z vyšetřovaných osob se na této trestné činnosti zhruba 3% podílejí cizinci. Jejich zjištěných počet za uplynulých 5 let klesl téměř na polovinu, konkrétně ze 130 na 62 zjištěných cizinců.

Graf č. 5



V dalším grafu č. 6 je znázorněno porovnání, zda byl spáchán trestný čin krádeže motorového vozidla jednotlivcem, dvojicí nebo skupinou pachatelů. Ve sledovaném období, tedy v roce 2005 a 2009 lze vyčíst, že celkový počet objasněných případů se za toto období změnilo z 3522 skutků v roce 2005 na 2287 skutků v roce 2009, což činí pokles o 1235 objasněných případů. Jednotlivcem bylo v roce 2005 spácháno 2992 případů a skupinou bylo zaznamenáno 292 případů, což činí přibližně 8% případů. V roce 2009 došlo rovněž poklesu, kdy bylo z celkově objasněných případů spácháno jednotlivcem 2203 případů a skupinou 130 případů, což je necelých 6% případů. Z uvedeného je tedy zřejmé, že dochází nejen k poklesu celkových objasněných případů, ale i případů v analyzovaných druzích pachatelů, tedy zda byl trestný čin spáchán jednotlivcem, dvojicí nebo skupinou pachatelů.

Graf č. 6



V souladu s organizační strukturou státu dle vyšších územně správních celků (VÚSC) vykazuje následující graf č. 7, že nejvyšší počet skutků je spáchán v teritoriu Hlavního města Prahy a zároveň vykazuje nejvyšší pokles zjištěných skutků. V dalších regionech je rovněž zaznamenán pokles ve sledovaných letech.

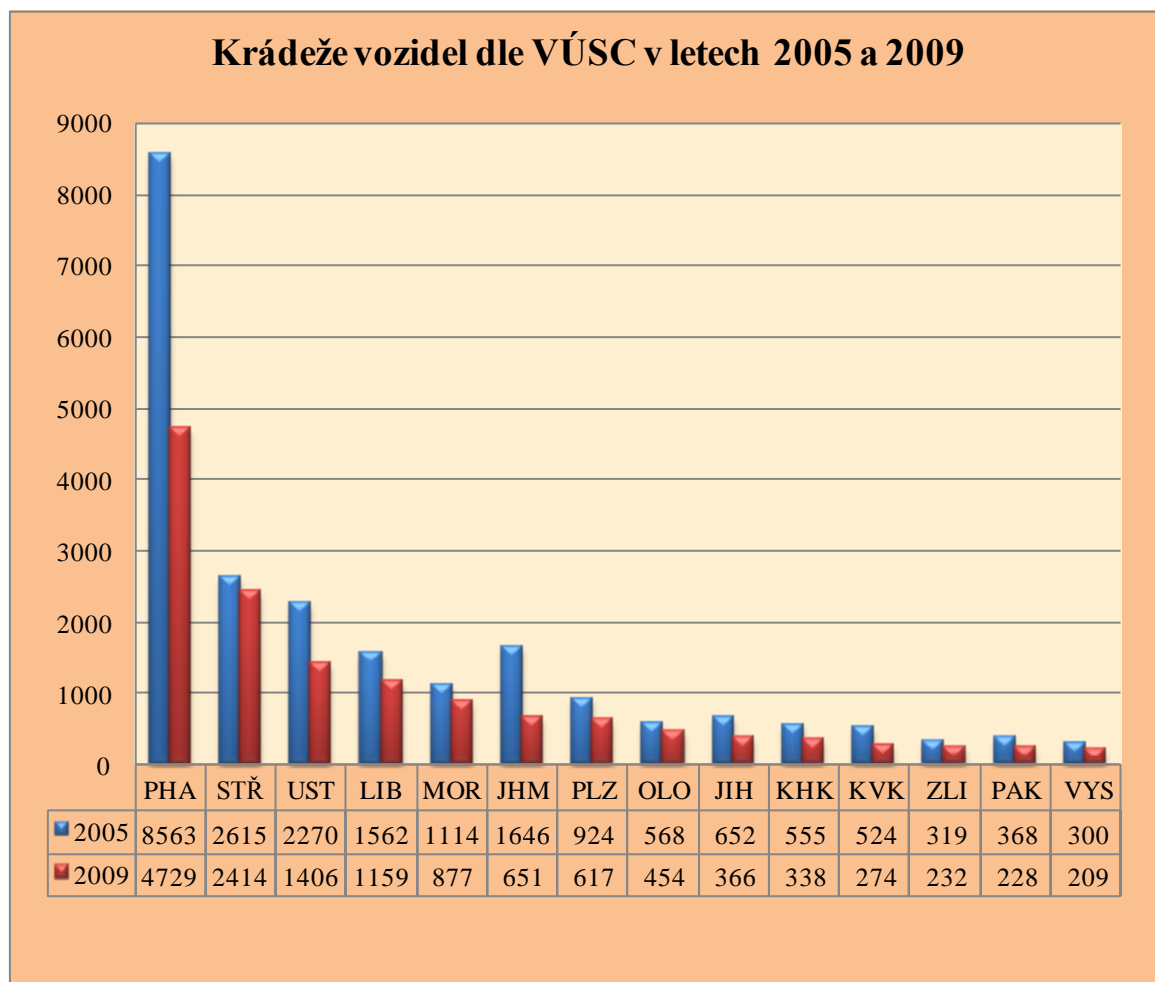
V procentuálním vyjádření zjistíme, že k nejvyššímu snížení došlo v Jihomoravském kraji, kde došlo ve sledovaném období od roku 2005 do roku 2009 ke snížení počtů případů přibližně 60%. Nad 50% je ještě Hlavní Město Praha, kde byl snížen nápad této trestné činnosti o 52%. Na dalším místě je Karlovarský kraj s 48%.

Oproti tomu k nejnižšímu snížení ve sledovaném období došlo ve Středočeském kraji, kde bylo zaznamenáno pouze 8% snížení. Ve zbývajících krajích bylo zjištěno snížení počtů skutků krádeží motorových vozidel od 20% do 40%.



Ve sledovaném Královéhradeckém kraji došlo v letech 2005 až 2009 rovněž ke snížení případů a to konkrétně o 39%, čímž se umístil na pátém místě v pořadí krajů s nejvyšším snížením a je tak nad průměrem v celé ČR.

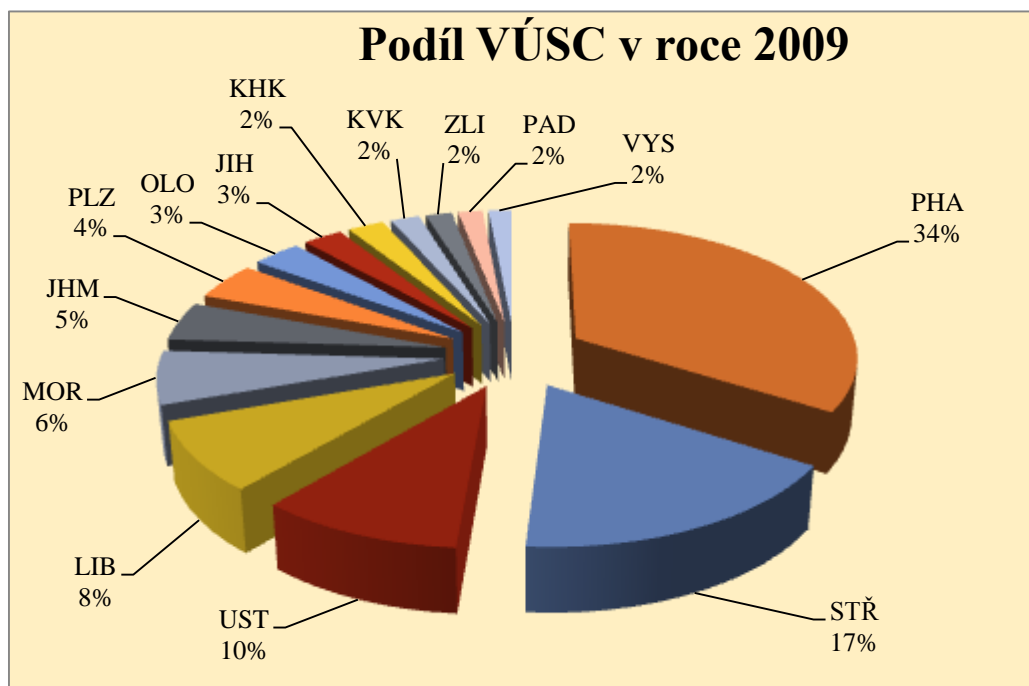
Graf č. 7



Analýzou VÚSC bylo dále zjištěno, že v roce 2009 se nejvíce na počtu zjištěných případů krádeží vozidel podílel kraj Hlavního města Prahy následován Středočeským krajem. Dále byl zaznamenán 10-ti procentní podíl v Ústeckém kraji a přes hranici 5% se dostal Liberecký, Moravskoslezský a Jihomoravský kraj. Zbývající kraje se pak podílí na odcizování vozidel dvěma až čtyřmi procenty.

Sledovaný Královéhradecký kraj se v rámci ČR v roce 2009 podílel na zjištěných případech krádeží vozidel dvěma procenty, což patří společně s Karlovarským, Zlínským, Pardubickým krajem a krajem Vysočina k nejnižšímu podílu zjištěných krádeží VÚSC v rámci ČR.

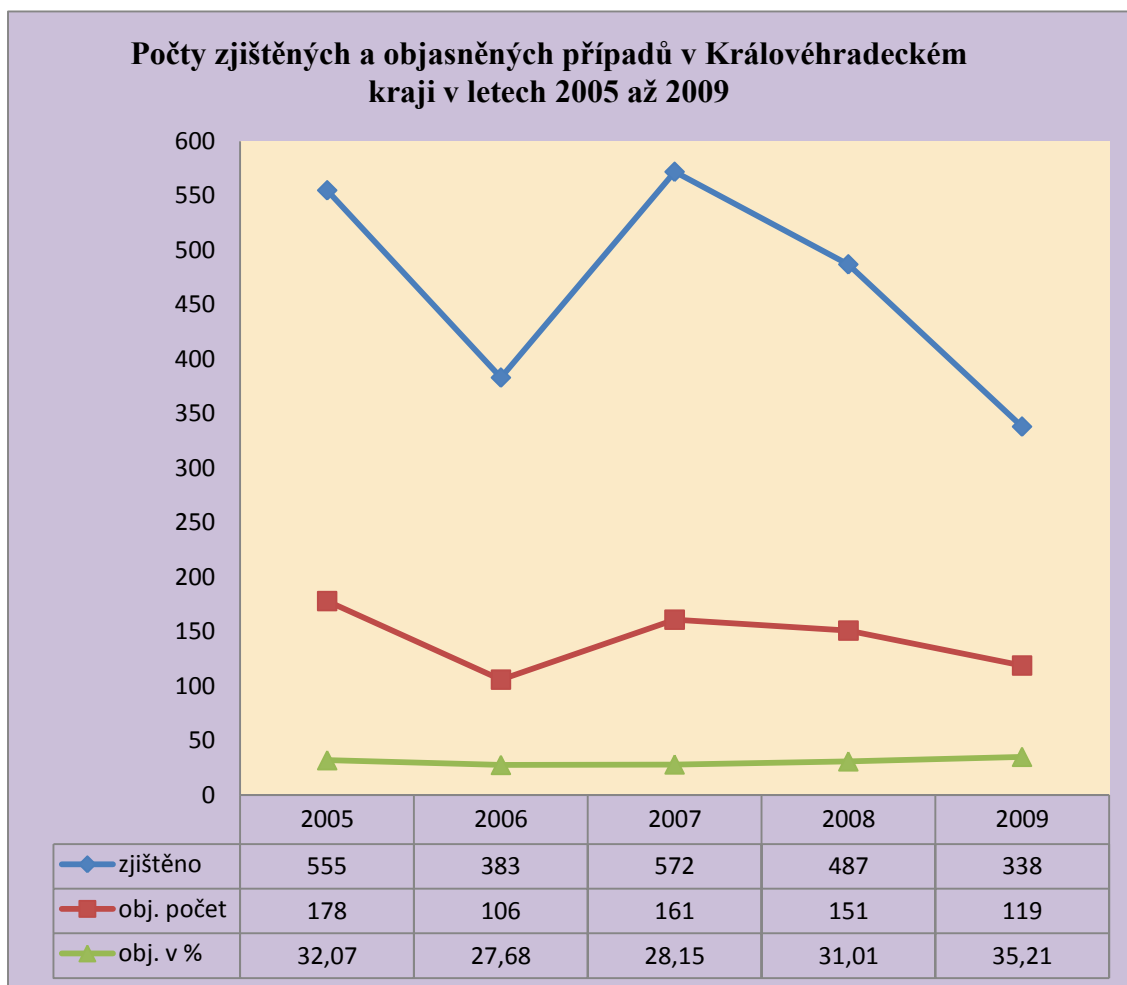
Graf č. 8



### 3.8.2. Krádeže motorových vozidel v Královéhradeckém kraji

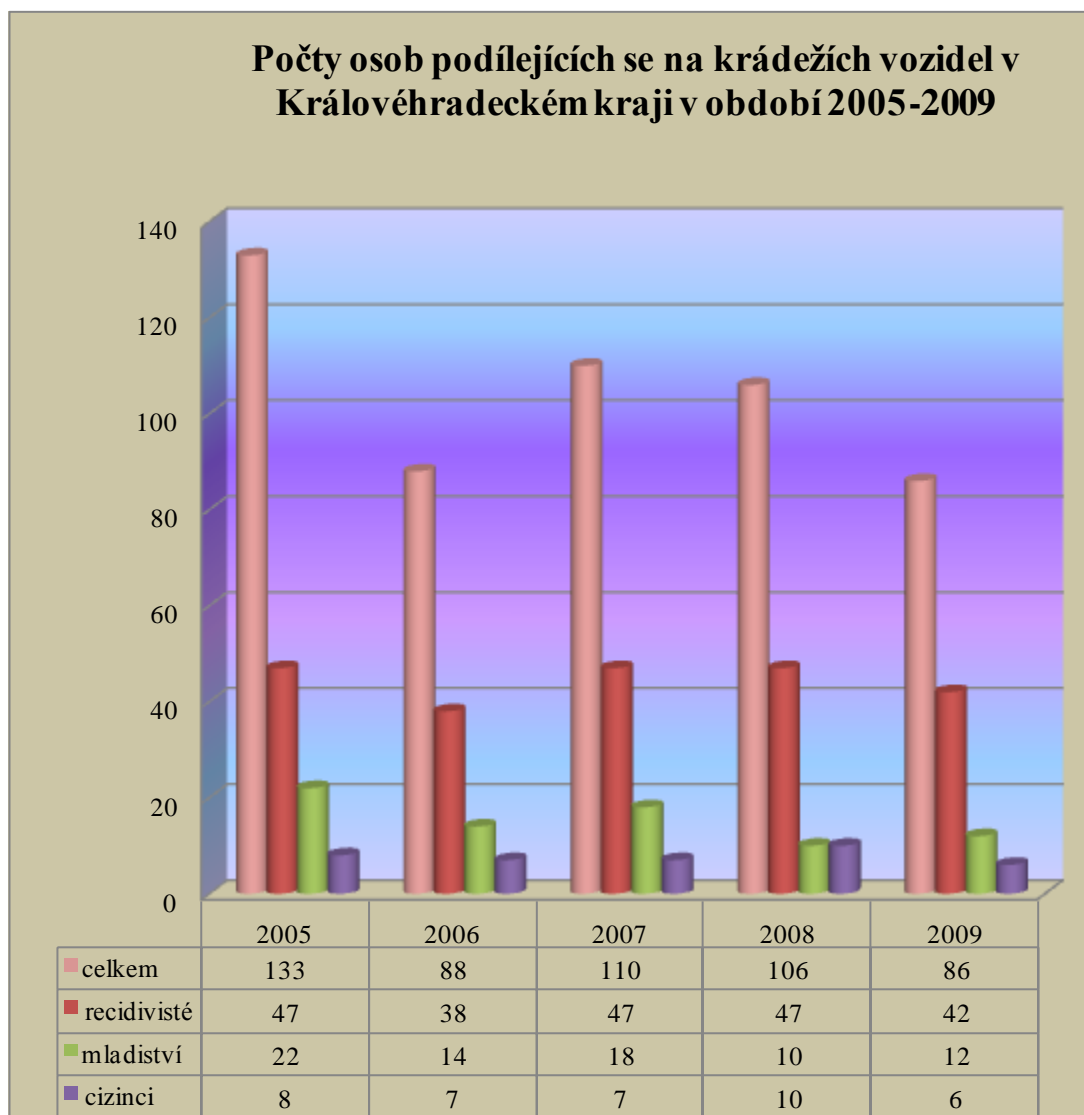
Ze shora uvedeného je zřejmé, že na území Královéhradeckého kraje dochází v rámci celé České republiky zhruba k 2% podílu zjištěných případů krádeží motorových vozidel. Další analýzou tohoto regionu můžeme z grafu č. 9 zjistit, že obdobně jako v ČR i v Královéhradeckém kraji počet zjištěných případů za sledované období klesl a to téměř o 61%. V roce 2005 bylo zaznamenáno celkem 555 případů, oproti tomu na konci roku 2009 byl tento počet ponížen na 338 skutků. Co se týče objasněnosti v tomto regionu, bylo zjištěno, že se pohybuje v okolí 30% hranici, kdy každoročně ji o 2% povýší nebo poníží. V roce 2009 byl však zaznamenán velký odskok až na 35% objasněnosti, ale jak je zřejmé z grafu, toto bylo způsobeno zejména sníženým počtem zjištěných případů. Počty objasněných skutků se totiž oproti minulým rokům snížily.

Graf č. 9



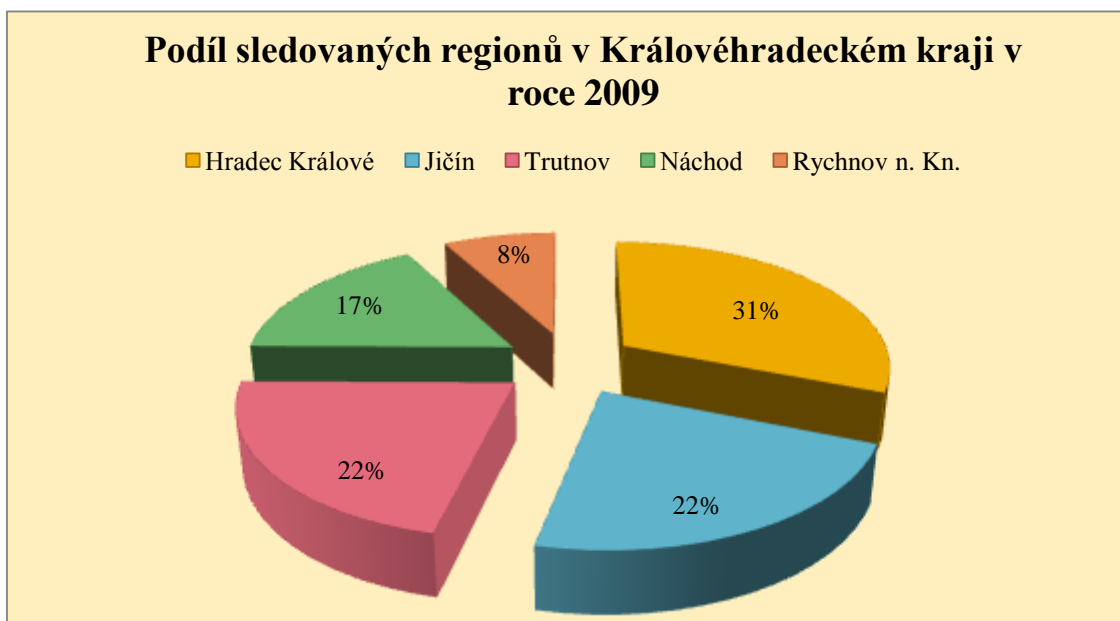
V následujícím grafu je znázorněn počet osob, které se podílely na krádežích motorových vozidel v Královéhradeckém kraji v letech 2005 až 2009. Ze sledovaných kategorií se recidivisté na této trestné činnosti obdobně jako v celé ČR podílejí téměř polovinou. Značnou částí se i v tomto regionu podílejí osoby mladistvé, tedy mezi 15 a 18 rokem věku osoby. V roce 2009 byl tento podíl skoro 14%, v celé ČR téměř 17%. I v tomto kraji jsou zaznamenány případy, kterých se dopustili cizinci. Provedenou analýzou lze zjistit, že počty této kategorie se vzhledem k celkovým zjištěným osobám pohybují v rozmezí 6 až 10%. Z tohoto je tedy zřejmé, že se jedná o celorepublikový nadprůměr.

Graf č. 10



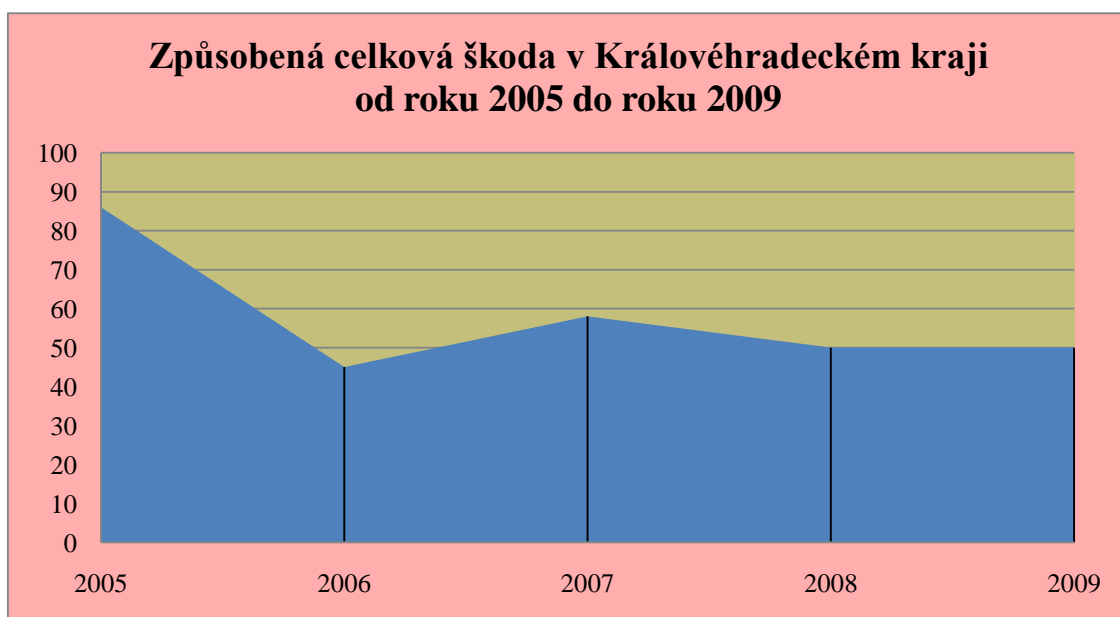
Dalším rozbořem Královéhradeckého kraje na sledovaná území bývalých okresních měst zjistíme, že největší počet zjištěných případů byl v roce 2009 zaznamenán v regionu krajského města Hradec Králové, který se podílel na nápadu trestné činnosti krádeží vozidel 31%. Dále se na tomto nápadu podílejí regiony Jičínska a Trutnovska, kde byl zaznamenán 22% podíl. V regionu Náchodska a Rychnova nad Kněžnou byl registrován 17%, respektive 8% nápadů případů krádeží. Z toho lze odvodnit, že k nejvyššímu nápadu dochází v největším městě v kraji a následujících regionech, kde jsou rekreační zóny pro turisty, jako je rekreační středisko Český ráj na Jičínsku potažmo rekreační střediska v Krkonoších v regionu Trutnovska.

Graf č. 11



Pokud se týká způsobené škody na odcizených motorových vozidlech v Královéhradeckém kraji, tak i zde, jak je možné vidět z grafu č. 12, došlo ke snížení. V roce 2005 byla na odcizených vozidlech zaznamenána celková způsobená škoda ve výši přesahující 86 mil. korun. V roce 2009 byla tato škoda cca 50 mil. korun, což je cca 58% pokles. I v tomto směru je tedy zaznamenáno výrazné nížení.

Graf č. 12



### 3.8.3. Počty krádeží vozidel v EU

Dle dostupných údajů, které je možno zjistit na stránkách Evropského statistického úřadu (Eurostat), panují mezi státy Evropské unie obrovské rozdíly v tom, kolik se v nich odcizí motorových vozidel. Evropští statistikové do svých údajů zahrnují všechna pozemní motorová vozidla, která se používají k převážení lidí. Jedná se tedy o automobily, motocykly, autobusy, nákladní automobily či některá stavební a zemědělská vozidla.

Pro příklad si vezmeme Bulharsko. V tomto balkánském státě žije asi 1,4krát méně lidí, ale oproti České republice byl počet odcizených motorových vozidel v roce 2007 téměř 45krát menší.

Při srovnání se Slovenskem se ve stejném roce v ČR ztratilo cca čtyřnásobně více motorových vozidel, přičemž počet obyvatel na Slovensku je asi poloviční.

Pokud se týče absolutních čísel odcizených vozidel, prvenství připadá Itálii, kde bylo dle policejních statistik nahlášeno celkem 277549 případů krádeží vozidel. V porovnání s ČR jde téměř o 14krát více případů, avšak Čechů je zhruba 6krát méně než Italů.

V Německu, jakož to v nejlidnatějším státu unie s více než 82 miliony obyvatel bylo ve zmiňovaném roce 2007 zaznamenáno 92628 krádeží motorových vozidel, což je asi 3krát méně než v Itálii. V Německu ale žije asi 1,4krát víc lidí než na Apeninském poloostrově.

Ve zhruba devítimilionovém Švédsku policie zaznamenala necelých 50000 případů krádeží vozidel, tedy asi 2,5krát více než v ČR, kde žije cca o milion lidí více.

Tabulka č. 1 - Počty krádeží motorových vozidel v EU v roce 2007:

<b>Belgie</b>	22517
<b>Británie</b>	211828 (za r. 2006)
<b>Bulharsko</b>	448
<b>Česká republika</b>	20329
<b>Dánsko</b>	25868
<b>Estonsko</b>	1007
<b>Finsko</b>	14827
<b>Francie</b>	243153 (za r. 2006)
<b>Irsko</b>	13534
<b>Itálie</b>	277549
<b>Kypr</b>	2025
<b>Litva</b>	2848
<b>Lotyšsko</b>	1729
<b>Lucembursko</b>	454
<b>Maďarsko</b>	15017
<b>Malta</b>	388
<b>Německo</b>	92628
<b>Nizozemsko</b>	20248
<b>Polsko</b>	21284
<b>Portugalsko</b>	23986
<b>Rakousko</b>	7802
<b>Rumunsko</b>	1817
<b>Řecko</b>	7494
<b>Slovensko</b>	4719
<b>Slovinsko</b>	839
<b>Španělsko</b>	107788
<b>Švédsko</b>	49249

Zdroj: Eurostat

## 4. Případové studie z Královéhradeckého kraje

V další části diplomové práce jsou zpracovány případové studie, které jsem získal analýzou písemných dokumentů, případně vlastní zkušeností na konkrétním případě. Jedná se o dva vybrané případy z Královéhradeckého kraje.

### 4.1. Kazuistika č. 1

V následující kazuistice popíší případ, kdy počátkem roku 2008 začal neznámý pachatel odcizovat osobní motorová vozidla z areálů společností, kde se skladují motorová vozidla (včetně klíčů) k jejich další distribuci. Jednalo o skladové prostory společnosti Auto Škoda a.s., konkrétně závod ve Vrchlabí, okr. Trutnov a dále závod v Kvasinách, Rychnov nad Kněžnou. Dále se jednalo o areál společnosti Mosolf Automobillogistik v Dobrovicích, okr. Mladá Boleslav, kde se rovněž shromažďují vozidla pro další distribuci na příslušné autosalóny.

V průběhu vyšetřování shora uvedených případů bylo zjištěno, že podezřelý je 19-letý Š.S. z Prahy, který je organizátorem a tzv. „mozkem“ veškeré trestné činnosti. Pro trestnou činnost si najímá další osoby, které využívá jen pro konkrétní činnost. Po jejich vyplacení se s nimi již více nestýká. Jeho nejbližším spolupachatelem je jistý R.K., kterému Š.S. důvěřuje a páchá s ním většinu trestné činnosti. S touto osobou se seznámil ve Vazební věznici. Po jeho propuštění ho kontaktoval a začal pro něj páchat trestnou činnost.

Vše probíhalo tím způsobem, že Š.S. nejprve vymyslel, že bude odcizovat osobní motorová vozidla z areálů firem, kde se skladují motorová vozidla. Natypované místo si nejprve předem prohlédl, dle okolností vymyslel způsob krádeže, na kterou si posléze objednal příslušnou osobu – spolupachatele. On sám osobně se rovněž účastnil samotné krádeže. Do areálů společností se většinou vloupali a po odcizení vozidla odjížděli buď vystříhaným plotem, nebo přes hlavní bránu, kdy proráželi závoru. Odcizená vozidla poté odkládal na nějaký čas v Praze na sídlištích, aby zjistil, zda vozidlo není sledováno policií a následně je prodával dalším osobám – tzv. překupníkům nebo padělatelům. Tyto další osoby vozidlům předělávali identifikátory a zaevidovali je k provozu v ČR. Takto bylo odcizeno v době od konce roku 2007 do poloviny roku 2008 celkem 7 osobních motorových vozidel, zejména tovární značky Škoda a Hyundai.



Dále se Š.S. nechal zaměstnat v autosalónu a to z toho důvodu, aby se dostal k nově prodávaným osobním motorovým vozidlům. Zde postupně odcizil náhradní klíče od tří vozidel a ty nechal osobou R.K. odvézt z autosalónu pryč. Poté je opět prodal dalším osobám – překupníkům a padělatelům. Předmětem odcizení se staly vozidla zn. Škoda a Volkswagen.

V srpnu 2008 byl podezřelý Š.S. zadržen PČR. Následně policejní orgán Správy Východočeského kraje dle § 160 odst. 1 trestního řádu zahájil trestní stíhání osoby Š.S., kterou obvinil ze spáchání trestného činu krádeže dle § 247 odst. 1 písm. b), odst. 4 trestního zákona, neboť bylo zjištěno, že odcizil celkem 10 motorových vozidel s celkovou škodou přesahující 7 mil. korun.

Dále byly obviněny všechny osoby, které se nějakým způsobem podílely na shora uvedené trestné činnosti a to z TČ krádeže ve spolupachatelství dle § 9 odst. 2 trestního zákona, nebo podílnictví dle § 251 trestního zákona.

*Rodinná anamnéza Š.S.* – otec narozen v roce 1959, matka narozena 1962. Oba rodiče nežijí ve společné domácnosti. Sourozenec sestra narozena 1993, se kterou Š.S. nekomunikuje. Rovněž se svými rodiči se pravidelně nestýká. Občas navštěvuje matku.

*Osobní anamnéza Š.S.* – nejvyšší dokončené vzdělání jen základní. Jako mladistvý se začal dopouštět trestné činnosti. Střední vzdělání nedokončil. Je nevoják. Od 18-ti let nežije s rodiči, přebývá po různých pronájmech nebo u kamarádů – spolupachatelů v Praze.

*Příčiny spáchání* – na jednání Š.S. mělo vliv několik faktorů. Jako zásadní se jeví nedostatečná výchova po rozvodu rodičů, v jehož důsledku se Š.S. již jako mladistvý začal dopouštět trestné činnosti.

*Rozsudek jménem republiky* – vzhledem k výše uvedených skutečnostem rozhodl Krajský soud v Hradci Králové, že se Š.S. odsuzuje k úhrnnému nepodmíněnému trestu odnětí svobody na 6 let, tedy ještě při spodní hranici zákonné trestní sazby (5-12 let) a dále se mu ukládá trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu pěti let a to z toho důvodu, že se v souvislosti s řízením vozidla dopouštěl trestné činnosti.

Svůj rozsudek soud odůvodnil tak, že Š.S. svoji trestnou činnost popírá případně bagatelizuje, avšak z provedených důkazů vyplynulo, že hlavním iniciátorem všech skutků byl právě Š.S. a jeho jednání je třeba kvalifikovat jako pokračující trestný čin krádeže dle § 247 odst. 1 písm. b), odst. 4 tr. zákona dílem dokonaným, kterým způsobil škodu přesahující sedm miliónů korun, tedy škodu velkého rozsahu ve smyslu ustanovení § 89 odst. 11 tr. zákona, kdy jednal v přímém úmyslu. Krajský soud dále dospěl k závěru, že Š.S. bude zařazen do mírnějšího typu věznice, neboť doposud ve výkonu trestu nebyl a má v takovém druhu věznice možnost pracovat a postupně tak hradit způsobenou škodu, která mu byla ve stejném rozsudku nařízena zaplatit.

Krajský soud dále uložil i tresty pro všechny osoby podílejících se na shora uvedené trestné činnosti, kdy se kromě R.K., který byl odsouzen rovněž k 6 letům nepodmíněného trestu odnětí svobody a pěti let zákazu řízení motorových vozidel, jednalo o podmíněně odložený trest odnětí svobody v různém rozpětí zkušební doby. Stejně jako u Š.S. mu byla uložena povinnost nahradit způsobenou škodu, kterou svým činem způsobil.

#### **4.2. Kazuistika č. 2**

Pro další kazuistiku jsem vybral případ zcizování krádeží motorových vozidel, ke kterému ve zvýšeném počtu začalo docházet v Královéhradeckém kraji, zejména v horských střediscích v regionu Trutnovska a Semilska v období od léta do zimy roku 2007. Konkrétně se jednalo o horské středisko Špindlerův Mlýn, kam se sjíždějí turisté z tuzemska i z okolních států k rekreaci.

Během vyšetřování se pracovníkům kriminální služby podařilo zjistit, že z krádeží vozidel je podezřelý jistý 42-letý F.S. z Prahy, který vlastní chalupu na horách v teritoriu Semilska, kde se t.č. zdržoval a odkud organizoval veškerou trestnou činnost. Dále bylo zjištěno, že se jedná o recidivistu, který již v minulém případě, rovněž organizoval krádeže vozidel z horských rekreačních středisek. Pro samotné krádeže F.S. používal pouze jednu osobu zloděje, kterému vždy před plánovanou krádeží zavolal a domluvil si s ním schůzku na jeho chalupě. Tato osoba přijela z Prahy k němu na chalupu, kde probrali konkrétní detaily připravované krádeže. Poté F.S. odvezl zloděje na místo krádeže a po odcizení vozidla ho doprovázel na místo úschovy z důvodu nahlášení případné policejní kontroly. Místem úschovy byla určena parkovací plocha v podhorské nemocnici, kde byl povolen

vjezd po celou denní i noční dobu a přijíždějící automobily nikdo nekontroloval. Zde bylo vozidlo několik dní odložené k tzv. vychladnutí a poté jej nechal F.S. odvézt k sobě do garáže na chalupu, nebo k překupníkovi případně padělateli do Prahy. Pro tento účel měl opět určeného pouze jediného překupníka, kterému důvěřoval a se kterým vedl obchody s odcizenými vozidly. V jednom případě si u něho nechal padělat identifikátory na odcizeném vozidle a toto sám osobně prodal zájemci, který byl jeho známý z podsvětí. Z utržených peněz prodejem odcizených vozidel vyplatil svého zloděje a zbytek použil na režijní náklady a investici do nemovitosti – zejména své chalupy na horách, kde bydlel se svojí přítelkyní a vlastní dcerou.

Počátkem ledna 2008 byla celá skupina pachatelů zadržena PČR, kdy poté bylo F.S. sděleno obvinění pro krádež dle § 247 odst. 1 písm. b), e), odst. 3 písm. b) trestního zákona, neboť způsobil svým jednáním značnou škodu (téměř 2 milióny korun) tím, že zorganizoval a odcizil několik motorových vozidel. Obvinění bylo sděleno i dalším podílníkům této trestné činnosti. Jmenovaný byl na základě žádosti SZ vzat do Vazební věznice, kde zůstal, až do vynesení rozsudku.

*Rodinná anamnéza:* rodiče v důchodu žijící v obci poblíž Prahy v rodinném domě. F.S. s nimi vychází dobře, pravidelně za nimi dojíždí a jsou v neustálém telefonickém kontaktu. Má sourozence bratra, se kterým nekomunikuje. Je rozvedený s bývalou ženou, která je psychicky nemocná, má dvě dcery (20 a 14 let). Obě dcery střídavě bydlí u něho na chalupě na horách nebo u matky. Nyní bydlí s přítelkyní, která s jeho dcerami nevychází. Dochází zde k častým konfliktům a hádkám.

*Osobní anamnéza:* základní vzdělání, nevoják, recidivista, několikrát trestně stíhaný pro majetkové i násilné trestné činy. Odtud rozsáhlé kontakty v podsvětí s dalšími osobami páchající trestnou činností a zároveň dobrá znalost, orientace v postupech orgánů činných v trestním řízení.

*Příčiny spáchání* – vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o recidivistu, jako zásadní faktor jeho jednání se jeví opětovné nezařazení do společnosti a vidina rychlého zisku z prodeje odcizených věcí.

*Rozsudek jménem republiky* – na základě předložených důkazů soud uznal obžalovaného F.S. vinným a odsoudil ho k trestu odnětí svobody v trvání čtyř roků a šesti měsíců a dále k trestu zákazu pobytu na okrese Trutnov na dobu pěti let. Ve stejném rozsudku byli odsouzeni i další osoby podílející se na zcizování motorových vozidel. Soud vzal na vědomí, že se jedná o recidivistu, kdy v době jeho rozhodování byl F.S. v podmíněčném trestu odnětí svobody do roku 2011 a byl v minulosti vícekrát soudně trestán a zároveň proti němu bylo v této době vedeno další dosud neskončená trestní řízení za rozsáhlou majetkovou trestnou činnost. Při úvaze o druhu a výměře trestů soud přihlédl vedle stupně společenské nebezpečnosti také k možnostem nápravy a i osobním poměrům F.S. a tak rozhodl o uložení trestu mírně pod polovinou zákonné sazby (tj. 2-8 let). Dále mu také uložil trest zákazu pobytu na určitém území na maximální dobu. Soud naopak neakceptoval návrh SZ a neuložil propadnutí věci a to zejména zajištěných nemovitostí (mj. chalupy na horách, odkud organizoval svou trestnou činnost, kde nechával uschovávat kradené vozy a do které investoval získané finance z prodeje odcizených vozidel), jako náhradní hodnoty výnosů z trestné činnosti. Rozhodl však o povinnosti nahradit způsobenou škodu.

## 5. Poznatky a jejich vyhodnocení

V roce 2009 bylo na území České republiky odcizeno celkem 13954 motorových vozidel. V průměru tedy téměř 40 vozidel denně (v roce 2005 to bylo průměrně 60 vozidel). Krádeže motorových vozidel tvoří více než pětinu, v minulých letech dokonce čtvrtinu celkové kriminality a kolem 35% majetkové trestné činnosti. Nejzávažnějším problémem zůstávají krádeže motorových vozidel dvoustopých a to vzhledem k vysokým způsobeným škodám (ty se dle statistik v roce 2005 pohybovaly přes 3,42 miliardy korun, v roce 2009 více než 2,04 miliardy korun), způsobu páchání této trestné činnosti, odbytu odcizených vozidel či jejich součástí.

Hlavním spouštěcím mechanismem v této problematice je kupní síla obyvatel. Dle statistických ukazatelů je průměrné stáří vozidla evidovaného v ČR cca 13 let a je tedy nutné zajistit pro trh dostatečné množství náhradních dílů, které jsou v odpovídající cenové relaci (tedy ne ekonomicky nevýhodně zakoupené nové díly v oficiálních servisech pro opravu starého vozidla) a vzhledem ke kupní síle obyvatel zajistit dostatečný počet vozidel nižší střední a střední třídy, tedy vozidel v cenové relaci kolem 200.000,-Kč. Proto jsou nejvíce odcizována vozidla staršího data výroby (dle statistik 5 let a výše).

Velice rozšířeným fenoménem jsou ekonomické dovozy havarovaných vozidel ze zahraničí. Vozidlo je vzhledem k havarovanému stavu zakoupeno v zahraničí za cenu kovového šrotu a společně s doklady k vozidlu dovezeno do ČR. Zde je poté takové vozidlo levně opraveno z náhradních dílů právě odcizených vozidel a jako dovozové vozidlo potom přihlášeno k provozu v ČR, nebo jsou doklady z dovezeného vozidla použity k legalizaci odcizeného vozidla v ČR nebo v zahraničí, které je od stejného výrobce a typu a jehož identifikátory (VIN a další) byly pozměněny dle dokladů z dovozeného vozidla. Takto upravené vozidlo je opět přihlášeno zpět do provozu v ČR a následně prodáno novému, nic netušícímu majiteli.

Další samostatnou kapitolou, kterou jsem se podrobně nezabýval (pouze byla zmíněna v úvodu), ale je součástí autokriminality, je problematika podvodů s motorovými vozidly. Tento problém je ovlivněn nedostatečnou legislativou a téměř absencí kontrolních mechanismů v bankovních ústavech a pojišťovnách. Jedná se o problematiku leasingových úvěrů, zprostředkovatelských úvěrů, pojistných plnění. Uvedené případy jsou odhalovány zejména díky informačním zdrojům z prostředí podsvětí automobilové kriminality.

Z poznatků vyplývá, že za poslední roky de facto zanikly v příhraničních oblastech série krádeží luxusních vozidel, tedy vozidel vyšších cenových kategorií (např. Audi Q7, BMW X5 apod.). Tento fakt je způsoben zrušením hraničních kontrol, možností volného pohybu osob v rámci zemí schengenského prostoru. Uvedená kategorie vozidel je tak z důvodu snadnějšího přístupu (velký výběr, absence zabezpečovacích zařízení) ve velkém počtu kradena v sousedních zemích EU a s minimálním rizikem převážena do ČR. Vozidla jsou v cizině (zejména v Německu a Rakousku) odcizována českými skupinami a po krádeži jsou převážena do ČR, kde jsou v součinnosti zločinného prostředí s napojením na orgány státní správy (využívajících legislativních nedostatků) po změně identifikátorů, zaevidována k provozu, popřípadě jsou demontována a použita k jinak neekonomické opravě legálních vozidel. České organizované skupiny pak páchají trestnou činnost buď naprosto samostatně, nebo v kooperaci s dalšími skupinami jiných národností. Z těchto důvodů je v poslední době zaznamenán zvýšený počet vyžádaných součinnostních jednání ze strany policejních orgánů k problematice organizovaných krádeží vozidel zejména do SRN a Rakouska, kde je vyžadována právní pomoc v trestním řízení proti těmto skupinám.

Počty krádeží motorových vozidel v České republice vykazují v posledních letech trvalý pokles. Za posledních 5 let, tedy od roku 2005 je rozdíl počtu krádeží vozidel o 8 026 nižší, tzn. snížení o 36%. Tento klesající trend celkového počtu odcizených vozidel lze přičítat:

- zlepšující se úrovni zabezpečení vozidel
- vyšší a kvalitnější preventivní činnost P ČR
- stále vyšší nasycenost trhu s ojetými motorovými vozidly
- stále vyšší pokrytí inkriminovaných oblastí kamerovými systémy
- provedení několika úspěšných realizací vysoce organizovaných skupin pachatelů.

### **Objasněnost**

Méně příznivou skutečností nadále zůstává nízká objasněnost, která v ČR osciluje kolem 17%. Trvale nízká zůstává v Praze a Středočeském kraji. Je však na místě podotknout skutečnost, že osoby podezřelé z této trestné činnosti jsou z hlediska důkazní nouze často trestně stíhány za jiné trestné činy (např. podílnictví, legalizace výnosů

z trestné činnosti), než je konkrétní krádež, což celkový pohled velmi zkresluje. Vysoký počet krádeží je také fingoaný, ve skutečnosti se jedná o pojistné podvody.

### **Pachatelé**

Co se týká pachatelů, zabývajících se vlastními krádežemi vozidel, dělíme je do třech skupin na neorganizované, organizované a vysoce organizované. Jejich struktura se v podstatě nemění, většinu tvoří recidivisté. Vyhodnocením statistik bylo zjištěno, že z celkového počtu stíhaných a vyšetřovaných osob představují více jak polovinu těchto pachatelů (např. v roce 2009 bylo stíháno za krádeže motorových vozidel celkem 2 203 osob, přičemž z této skupiny bylo 1 550 recidivistů). Z praxe je zřejmé, že ve skutečnosti to bude ještě více, neboť je snadnější dopadnout nezkušeného pachatele než recidivistu, který má zkušenosti s touto trestnou činností.

U trestných činů krádeží motorových vozidel spáchaných mladistvými pachateli zaznamenáváme pokles. Možnou příčinou je stále sofistikovanější zabezpečení vozidel, jehož překonání vyžaduje podstatně více zkušeností a znalostí.

Na základě statistických výkazů jsou krádeže vozidel většinou páchany jednotlivcem, pouze malá část ve dvojici nebo ve skupině. To však spíše vypovídá o neschopnosti orgánů činných v trestním řízení rozkrýt a prokázat tuto trestnou činnost všem osobám podílejících se na této trestné činnosti. Na jejich obhajobu lze uvést, že se řadí mezi odhalování, vyšetřování a dokumentaci skutkově a právně nejsložitější trestnou činností v rámci P ČR. Nejbližší o tom vypovídá fakt při zadržení odcizeného vozidla s pachatelem, kdy je často zachycen pouze jeden člen celé organizace, kdy se jedná o samotného zloděje nebo pouze o řidiče převážející odcizené vozidlo. V případě, že se z jakýchkoliv důvodů nepodaří celou skupinu rozpracovat, je tento člen brzy nahrazen jiným a trestná činnost nadále pokračuje. Z praxe však vyplývá, že krádeže motorových vozidel jsou z velké části páchany organizovanými skupinami, jejichž struktura a činnosti jsou přesně rozděleny. Pro její odhalení a zejména prokázání je zapotřebí využití všech dostupných operativně pátracích prostředků, informačních systémů, zapojení a spolupráce se zahraničím a s dalšími možnými subjekty jak ve veřejném, tak i v neveřejném sektoru.

Mezi stíhanými osobami stabilně figuruje cca 3-5% cizinců. Jedná se zpravidla o osoby pocházející ze Slovenska, Polska, rusky mluvící a balkánské zločinecké struktury. Tyto osoby organizují krádeže vozidel, jejich převoz a prodej v zahraničí popřípadě se účastní

samotných krádeží. Odcizená vozidla jsou vyvážena z našeho území do ostatních států nebo jsou převážena přes ČR do dalších zemí, kdy se dostáváme do pozice tranzitní země. Existují 3 cesty vývozu kradených vozidel a to o severovýchodní cestu, která vede do Polska a dále do zemí bývalého Sovětského svazu jako Litva, Lotyšsko, Rusko, dále je to východní cesta přes Slovensko na Ukrajinu a poté tzv. balkánská cesta, kdy jsou odcizená vozidla odvážena do balkánských zemí. Rovněž dochází k zvýšení počtu tuzemských spolupachatelů, kteří provádějí pro tyto skupiny tzv. servisní služby, což znamená, že jim například opatřují prostory pro úschovu odcizených vozidel, potřebné dokumenty k převozu apod.

Mezi organizátory krádeží vozidel řadíme osoby, které získaly svůj majetek zejména krádežemi luxusních vozidel v zahraničí. Dnes již tyto osoby vystupují jako bohatí podnikatelé, kdy svoji podnikatelskou činnost využívají pro legalizaci zisků z trestné činnosti. Z těchto zisků rovněž financují z důvodu potřebných informací své informační zdroje. Organizátoři mají své řídicí pravomoci, sobě podřízené osoby a skupiny, které jsou schopny na základě poptávky odcizit téměř libovolný typ automobilu. Obchody v těchto skupinách probíhají na základě předem stanovených pravidel, většinou osobním jednáním. Hierarchie systému je pevně daná a vybočení podřízených článků se tvrdě trestá (finančně i fyzicky). V případě zadržení některého článku daného řetězce policií, se této osobě dle jejího chování a výpovědi na policii může buď dostat další pomoci ze strany organizátora, v opačném případě je tato osoba případně její rodina dále sankcionována. Organizátoři těchto skupin se rovněž zabývají odhalováním nedůvěryhodných osob ve svých řadách. Není výjimkou, že se tyto osoby snaží získat kompromitující materiály proti orgánům činných v trestním řízení, které dále využívají k ovlivnění soudního řízení nebo legalizaci a zakrývání svoji trestné činnosti.

### **Rizikové faktory**

Na základě zrealizovaných případů krádeží motorových vozidel, ale i ze statistických údajů je zřejmé, že kromě obecně popsanych rizikových faktorů patří k nejrizikovějším faktorům místo zaparkování vozidla. V rámci celé ČR je odcizeno na území Hlavního města Prahy nejvíce vozidel a společně se Středočeským krajem tvoří zhruba 50% veškerého nápadu trestné činnosti. K dalším územím, která představují riziková místa, kde dochází k největšímu počtu odcizených vozidel, se řadí ekonomicky slabší oblasti s vyšší



mírou nezaměstnanosti. V tomto případě se jedná o Ústecký kraj, kde je třetí největší nápad trestné činnosti v rámci ČR. V těchto jmenovaných oblastech jsou krádeže prováděny zejména na velkých městských sídlištích, přičemž je nutné na tomto místě zdůraznit, že právě v těchto oblastech chybí kvalitní monitorovací zařízení, která by určitou mírou napomohla k objasňování, případně předcházení této trestné činnosti.

Královéhradecký kraj se v rámci ČR podílí na celkových počtech případů krádeží vozidel dvěma procenty, čímž se řadí mezi kraje s nejnižším podílem této trestné činnosti v ČR. Další ukazatele dle vyhodnocených statistik téměř kopírují stav a vývoj celé ČR. Objasněnost v tomto kraji přesahuje hranici 30-ti procent, což je nad celkovým průměrem celé ČR. Mezi riziková místa, kromě velkých aglomerací, kde dochází k velkému počtu odcizených vozidel, představují rekreační oblasti (Krkonoše, Český ráj apod.).

Za důvody takto vysokého nápadu trestné činnosti ve shora uvedených oblastech považujeme:

- vysoká anonymita
- nedostatek kvalitních monitorovacích zařízení
- velký počet volně zaparkovaných vozidel na malém území (včetně majitelů z ciziny)
- negativní dopady hospodářské krize v hospodářsky slabých region s vyšší mírou nezaměstnanosti ze strany občanů ČR i cizinců

## **Trendy**

Kam se bude ubírat trh s odcizenými vozidly v České republice, je těžké odhadnout, neboť zde chybí spousta údajů, které nejsou nijak sledovány. Z dostupných dat a kvalifikovaných osob, které se zabývají touto problematikou, lze odhadovat, že v současné době je 70-80% odcizených vozidel demontováno na náhradní díly. Je to dáno především celkovou ekonomickou situací, kde značná část obyvatel nemá finance na zakoupení nového motorového vozidla nebo na zakoupení originálních dílů. V tomto případě můžeme očekávat, že se tento trend v době ekonomické krize bude i nadále prohlubovat a poptávka po levných náhradních dílech bude stoupat. Dalších přibližně 20% odcizených vozidel je určeno k vývozu mimo území ČR. Většinou jde o luxusní vozidla vyšší cenové kategorie.

Jednou z forem nelegálního získání motorového vozidla je taktéž páchání různých druhů podvodů. Předmětem zájmu osob páchající tuto trestnou činnost jsou zejména nová nebo luxusní vozidla, kde lze očekávat vysoký nelegální zisk z jeho dalšího prodeje. Pro tento druh trestné činnosti jsou využívány osoby tzv. „bílé koně“.

V poslední době byl rovněž zaznamenán nárůst odcizených speciálních strojů, především stavební a zemědělské techniky. Jedná se o celoevropský trend, kdy odcizené stroje jsou exportovány zejména do zemí bývalého Sovětského svazu a do Polska. Vzhledem ke skutečnosti, že se právě v těchto zemích bude konat další Mistrovství Evropy v kopané a z dalších důvodů, tak je nasnadě zvýšená výstavba infrastruktury a dalších staveb potřebných k jeho uspořádání, lze očekávat zvýšenou poptávku po těchto speciálních strojích.

Na základě stále zlepšujících ochranných prvků proti krádeži vozidel, lze očekávat, že se pachatelé budou snažit opatřit vozidla jiným způsobem, nejčastěji formou násilné trestné činnosti. Jedná se o případy loupežných přepadení, které zatím u nás nejsou tak časté. Další forma je krádež za pomoci originálních klíčů, kdy jsou vozidla odcizena přímo z výrobních závodů, autosalónů, nebo obdobných meziskladů, kde je předpoklad, že k vozidlu bude jednoduše obstarán originální klíč (viz. kazuistika č. 1). V některých případech je z těchto objektů odcizeno najednou několik vozidel větší skupinou pachatelů.

### **Navrhovaná opatření**

Ze všech předchozích kapitol vysvětlujících nezbytnost opatření, která minimalizují trestnou činnost spojenou s krádežemi motorových vozidel, vyplývá, že žádné předkládané opatření není samo o sobě samospasitelné nebo zázračné. Jedná se o problematiku, která vyžaduje kompletní přístup státní i privátní správy. Je nutné reagovat na každou novou situaci a v případě podcenění, opomenutí nebo nedůslednosti ze strany státního aparátu je ihned toto selhání rozpoznáno pachateli této trestné činnosti a v zápětí využito.

Navržené opatření pro snížení krádeží motorových vozidel jsem shrnul do následujících oblastí:

- organizační
  - automobilové kriminalitě věnovat neustále dostatečnou společenskou pozornost

- pravidelně vyhodnocovat a případně aktualizovat národní koncepci boje proti organizované trestné činnosti spojené s krádežemi vozidel
  - účinně spolupracovat a koordinovat výměnu informací mezi specializovanými útvary P ČR zabývající se organizovanou trestnou činností a dalšími pracovišti pracující s problematikou motorových vozidel
  - zajistit oboustrannou spolupráci vládních institucí s nevládními organizacemi a dalšími institucemi věnující se ochraně vozidel před krádežemi
  - realizovat kurzy zaměřené na problematiku identifikace vozidel (odborně školit znalce, specialisty P ČR, pracovníky pojišťoven, leasingových společností v oboru)
  - pravidelně vyhodnocovat statistiky a registrace vozidel (faktory, počty, druhy pachatelů apod.) a výsledky sdělovat odborným pracovníkům a veřejnosti
  - s výrobci vozidel diskutovat o možnosti umístění a technologické nepřístupnosti VIN (ztížení případné výměny nebo padělání)
  - při přihlášení vozidla z dovozu důsledně prověřovat jeho původ a kontrolovat zda toto neprochází pátrací evidencí P ČR
- legislativní
    - do RZV promítnout místo registrace vozidla, kde je evidována dokumentace k vozidlu na nižší územně správní celky, aby bylo na první pohled zřetelné, kde je vozidlo přihláшено do provozu (např. z okresu Trutnov)
    - v připomínkovém řízení v Parlamentu ČR interpelovat návrh o zřízení nového paragrafu v trestním zákoníku, který by byl používaný pouze pro krádeže vozidel
    - převzít závazné a pozitivní normy ze zemí EU a zabránit zjednodušení evidenční praxe

## 6. Závěr

Krádeže motorových vozidel jsou velmi závažnou oblastí majetkové trestné činnosti. Uvedený druh protiprávního jednání a trestná činnost spojená s automobilovou kriminalitou je problémem, který v ČR po roce 1989 patří na přední místo majetkové kriminality. V současné době tomuto fenoménu čelí nejen Česká republika, ale i ostatní státy Evropy, zejména se pak jedná o bývalé postkomunistické státy východní Evropy, které vytvořily příznivé podmínky pro zcizování vozidel a jejich nelegálního transportu.

V této práci jsem se zaměřil kromě samotné charakteristiky problematiky krádeží vozidel na analýzu příčin a podmínek krádeží motorových vozidel, kdy jsem provedl klasifikaci kriminogenních faktorů, který determinují automobilovou kriminalitu a zejména jsem se soustředil na rizikové faktory související s touto kriminalitou. Analyzuji jejich jednotlivé druhy, poukazují na skutečnou situaci v dané oblasti, případně její další vývoj. Touto analýzou bylo zjištěno, že mezi nejrizikovější faktory lze zařadit místo zaparkovaného vozidla. Z hlediska celé České republiky dochází k největšímu počtu odcizených vozidel v Hlavním městě v Praze, následován Středočeským a Ústeckým krajem, kdy v souhrnu tvoří dvě třetiny veškerého nápadu trestné činnosti krádeží motorových vozidel. Za možné důvody takto vysokých čísel byly určeny následující faktory:

- vysoká anonymita
- nedostatek kvalitních monitorovacích zařízení
- velký počet volně zaparkovaných vozidel na malém území (včetně majitelů z ciziny)
- negativní dopady hospodářské krize v hospodářsky slabých regionech s vyšší mírou nezaměstnanosti ze strany občanů ČR i cizinců.

V práci dále rozebírám významný prvek automobilové kriminality a to identifikaci vozidla, která hraje důležitou roli zejména při objasňování této trestné činnosti. Identifikace motorového vozidla může mít za určitých okolností obdobný význam jako identifikace osob. V dnešním světě, kdy je vyráběno obrovské množství typů motorových vozidel, hraje institut identifikace nezastupitelnou roli. Vozidlo stejně jako osoba může

měnit svou tvář a proto je důležité, že byl na základě mezinárodních normativů zaveden jednoznačný identifikátor vozidla známý pod pojmem VIN – Vehicle Identification Number, používaný všemi světovými výrobci vozidel. V tomto čísle, podobně jako například v rodném čísle jsou informace o datu narození, jsou skryté další důležité konkrétní informace při určení vozidla, což má velký význam při zjišťování, nalezení, či navrácení vozidla jeho majiteli.

Nezanedbatelná část práce je věnována prevenci proti tomuto fenoménu dnešní doby. Mezi základní prvky patří mechanické a elektronické systémy zabezpečení vozidel a systémy pro jejich satelitní vyhledávání. V práci je poté shrnutý výčet nejzákladnějších prvků k zabránění odcizení vozidel. Důležitou úlohu v prevenci proti krádežím vozidel mají i informační systémy. Jako významný, po vstupu České republiky do schengenského prostoru, byl spatřen v systému SIS, který využívají členské státy, respektive jejich bezpečnostní složky, právě v boji proti zcizování motorových vozidel. K tomuto napomáhá i systém pátrání po vozidlech, které spustilo MV ČR na svých internetových stránkách [www.mvcr.cz](http://www.mvcr.cz). Dále upozorňuji na nutnost v oblasti prevence do těchto aktivit zapojit i celou veřejnost. Vždyť právě informace od svědků trestného činu jsou mnohdy jediným důkazem při objasňování tohoto druhu kriminality. Je tedy důležité, aby veřejnost byla v co největší míře o trestné činnosti informovaná, případně aby sama působila v oblasti autokriminality.

Ze všech shora uvedených důvodů byl Vládou ČR potažmo Ministerstvem vnitra ČR v roce 2008 schválen Harmonogram prioritních opatření, který vedl k vytvoření Národní platformy složené z resortu MV ČR, MD ČR, MŽP ČR, MF ČR, MPO ČR, dále České inspekce životního prostředí, České asociaci pojišťoven, zástupci samospráv, Sdružení na ochranu vlastníků automobilů, Sdružení zpracovatelů autovraků, společnosti Cebia a výrobci vozidel. Jejimi hlavními úkoly je kromě prevence, výměna informací, spolupráce kontrolních orgánů a koordinace legislativy.

V práci dále zmiňuji nové možné trendy problematiky krádeží motorových vozidel. Po shrnutí všech poznatků jsem se zaměřil zejména na osobnosti pachatelů, rizikové faktory a dále poukazuji na další možný vývoj této kriminality.

Za těchto okolností není jednoduché nalézt jednoznačné řešení, jak bojovat s touto organizovanou trestnou činností, která každoročně připraví tisíce lidí o jejich vozidla. Ze statistik však vyplývá, že v případě komplexního řešení lze alespoň snižovat celkové počty

odcizených vozidel. Po zřízení Národní platformy v roce 2008 došlo v následujícím roce 2009 k výraznému poklesu oproti minulým rokům. Zda tento trend bude i pokračovat naznačí následující období. Z uvedeného lze konstatovat, že opatření dotýkající se činnosti Policie ČR v oblasti objasňování krádeží motorových vozidel se dosud výrazně neprojeví. Nicméně období pro hodnocení je příliš krátké. Dopad těchto opatření lze očekávat až po delší době, i když určité zlepšení je již nastartováno. Jak vyplývá ze statistik, objasněnost v roce 2009 opět po dlouhých letech překročila hranici 16%.

Jak již bylo řečeno úvodem, v případě automobilové kriminality se jedná o širokou a problémovou oblast, kterou nelze komplexně pojmut v jedné práci. Její obsah však tvoří určitý základ, který může být přínosný nejen pro odbornou veřejnost zabývající se tímto negativním fenoménem, jako jsou policisté, znalci, pracovníci pojišťoven apod., ale i pro širokou populaci orientující se na automobily z různých aspektů.

## 7. Seznam literatury

### **Knižní publikace:**

ČÍRTKOVÁ, Ludmila. *Kriminální psychologie*. 1. vyd. Praha: Eurounion, 1998. 255 s. ISBN 80-85858-70-3

CHMELÍK, Jan a kol. *Rukověť kriminalistiky*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk s.r.o., 2005. 532 s. ISBN 80-86898-36-9.

MATOUŠEK, Oldřich, KROFTOVÁ, Andrea. *Mládež a delikvence: možné příčiny, struktura, programy prevence kriminality mládeže*. 2. aktualiz. vyd. Praha: Portál, 2003. 344 s. ISBN 80-7178-771-X.

RAK, Roman a kol. *Krádeže vozidel. Odhalování, vyšetřování a prevence*. Brno: Akademické nakladatelství CERM s.r.o., 2001. 258 s. ISBN 80-7204-218-1.

ŘÍHA, Milan. *Taktika a technika ochrany osob a majetku před trestnou činností*. 1. vyd. Praha: TRIVIS, 2000. 154 s. ISBN 80-86244-16-4

TALLO, Anton. *Automobilová kriminalita*. 2. vyd. Bratislava: Akadémia Policajného zboru, 2001. 157 s. ISBN 80-8054-183-3.

TALLO, Anton. *Automobilová kriminalita v Európe*. 1. vyd. Bratislava: Akadémia Policajného zboru, 2001. 140 s. ISBN 80-8054-160-4.

TALLO, Anton a kol. *Moderné technológie ochrany osob a majetku*. 1. vyd. Bratislava: Akadémia Policajného zboru, 2006. 229 s. ISBN 80-8054-387-9.

TALLO, Anton a kol. *Prevencia automobilovej kriminality na celoštátnej úrovni*. 1. vyd. Bratislava: Akadémia Policajného zboru, 2008. 114 s. ISBN 978-80-8054-432-4.

ZAPLETAL, Josef a kol. *Kriminologie*. 3. přepracování Praha: ASPI, 2008. 528 s. ISBN 978-80-7357-377-5

ZAPLETAL, Josef a kol. *Prevence kriminality*. 2. přepracování Praha: Policejní akademie České republiky, 2005. 108 s. ISBN 80-7251-200-5

### **Právní předpisy:**

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších změn a doplňků.

Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád).

### **Věstníky, vyhlášky a souhrnné zprávy:**

OČKAY, Štefan a kol. *Kriminalistická defektoskopická a metalografická expertiza. Souhrnná zpráva k úkolu technického rozvoje VIN*. Praha: Kriminalistický ústav Policie České republiky, 2001. 33 s.

HORÁKOVÁ, Jana. *Problematika autokriminality v České republice*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2009. 15 s.

### **Internetové zdroje:**

VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY. *Usnesení ze dne 23. října 2000 č. 1044 k aktualizované koncepci boje proti organizovanému zločinu* [online]. Praha: VLÁDA ČR, 2000 [cit. 2010-02-24]. Dostupný z WWW:

[http://racek.vlada.cz/usneseni/usneseni\\_webtest.nsf/0/868189A02E6E9C64C12571B6006C5707](http://racek.vlada.cz/usneseni/usneseni_webtest.nsf/0/868189A02E6E9C64C12571B6006C5707).



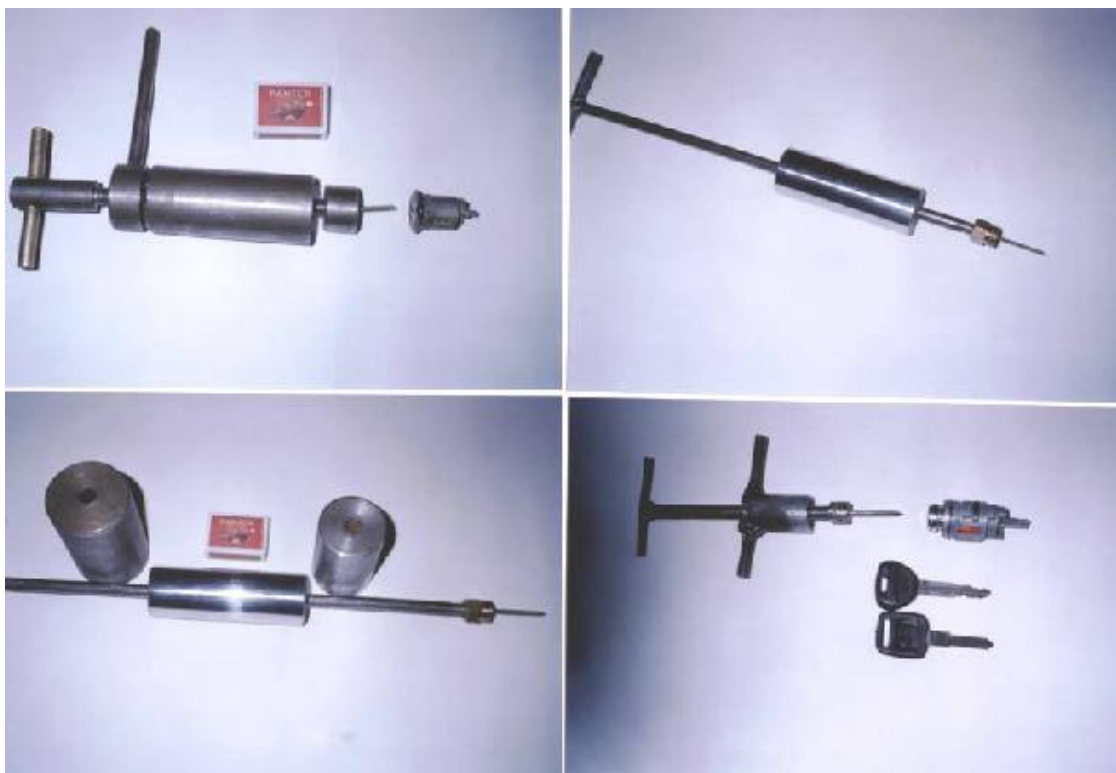
VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY. *Usnesení ze dne 14. května 2008 č. 542 k problematice objasňování krádeží motorových vozidel v České republice* [online]. Praha: VLÁDA ČR, 2008 [cit. 2010- 02-25]. Dostupný z WWW:  
[http://racek.vlada.cz/usneseni/usneseni\\_webtest.nsf/0/E51C510873FB6582C125756A005E94D6/\\$FILE/542%20uv080514.0542.pdf](http://racek.vlada.cz/usneseni/usneseni_webtest.nsf/0/E51C510873FB6582C125756A005E94D6/$FILE/542%20uv080514.0542.pdf).

## 8. Přílohy

obr. č. 1 – přípravek pro krádež vozidla (elektronická krabička k nastartování vozidla)



obr. č. 2 – přípravky ke krádeži vozidel (pro vytržení vložky zámků vozidel)



**obr. č. 3** – přípravek ke krádeži vozidel tzv. „rozlamovák“ zámků popř. spínací skříňky



**obr. č. 4** – přípravek pro krádeže vozidel tzv. „budíky“ s propojenou řídicí jednotkou



obr. č. 5 – příklad struktury VIN pro vozidlo zn. Škoda Octavia II. řady

World Manufacturer Identifier Code (W.M.I.)			Vehicle Description (V.D.S.)						Individual numbers (V.I.S.)							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
<b>T</b>	<b>M</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>E</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>Z</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>
Europe	Czech Republic	Škoda Auto a.s.	Vehicle type and fittings	Engine	Airbags	Model SK 35 (Octavia II)	Check digit 0-9 or X	Model Year	Assembly Plant	Serial number						
<b>4.) Vehicle type and fittings</b>			<b>6.) Airbags</b>				<b>10.) Model Year</b>									
B =	Saloon, Luxus (Elegance)		1 = 1 Front airbag 2 Front- + 2				4 = 2004									
C =	Saloon, Comfort (Ambiente)		2 = side airbags 2 Front- + 4				5 = 2005									
D =	Saloon, Standard (Classic)		3 = side airbags 2 Front				6 = 2006									
E =	Saloon, Sport		4 = airbags 2 Front-, 4 side, 2				7 = 2007									
G =	Estate, Luxus (Elegance)		5 = head airbags 2 Front-, 2 side, 2				8 = 2008									
H =	Estate, Comfort (Ambiente)		6 = head airbags				9 = 2009									
J =	Estate, Standard (Classic)															
K =	Estate, AWD															
U =	Estate, Sport															
<b>5.) Engine</b>			<b>7.) 8.) Model</b>				<b>11.) Assembly Plant</b>									
A =	1,6l 75 kW Petrol engine		Octavia 1 Z = II				0 - 4 = Assembly Plant Mlada Boleslav 5, 6, 9 = Assembly Plant Kvasiny									
B =	1,6l 85 kW Petrol engine 1,4l 55 kW Petrol engine															
C =	engine															
D =	2,0l 110 kW Petrol engine															
E =	2,0l 103 kW Diesel															
F =	2,0l 147 kW Petrol engine															
H =	2,0l 125 kW Diesel															
K =	1,8l 118 kW Petrol engine															
S =	1,9l 77 kW Diesel 1,4l 59 kW Petrol engine															
X =	engine															
							7, 8 = Assembly Plant Vrchlabi Assembly Plant Aurangabad A = (India) Assembly Plant Solomonovo B = (Russia) N = As a kit (individual parts) Assembly Plant Sarajevo (Bosnia and Herzegovina) S = X = Assembly Plant Poznan (Poland)									