

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH  
STUDIÍ, O. P. S., ČESKÉ BUDĚJOVICE**



**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**MAJETKOVÁ KRIMINALITA A JEJÍ PŘÍČINY –  
KRÁDEŽE MOTOROVÝCH VOZIDEL V TERITORIU  
OBVODNÍHO ŘEDITELSTVÍ POLICIE PRAHA IV**

**Autor práce: Michal Vlasák DiS.**

**Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě**

**Forma studia: Kombinovaná**

**Vedoucí práce: JUDr. Jan Bouchal**

**Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií**

**2011**

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č.111/1998 Sb. v platném znění.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce JUDr. Janu Bouchalovi za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce. Dále bych chtěl poděkovat své rodině za trpělivost a nevyčerpatelnou podporu při mém studiu, pplk. Mgr. Jitce Sekyrové za poskytnutou materiální podporu a dalším pracovníkům Obvodního ředitelství policie Praha IV. Také bych chtěl poděkovat všem vyučujícím za jejich přínos v mém vzdělávání.

## **ABSTRAKT**

VLASÁK, M. *Majetková kriminalita a její příčiny-krádeže motorových vozidel v teritoriu Obvodního ředitelství policie Praha IV.* České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2012. s. Vedoucí bakalářské práce : JUDr. Jan Bouchal

**Klíčová slova:** motorová vozidla, odcizená vozidla, krádež, zabezpečení motorových vozidel, vyhledávací systém

Práce se zabývá analýzou problematiky krádeží motorových vozidel, poukazuje na stále se zvyšující počty odcizených motorových vozidel, která jsou mnohdy nedostatečně zabezpečena proti neoprávněnému užití cizí osobou. Práce dále analyzuje příčiny krádeží motorových vozidel, logicky popisuje možnosti zabezpečení motorových vozidel, základní identifikační prvky motorových vozidel, jejich využití pro ověřování totožnosti motorových vozidel. Současně zevrubně popisuje postupy policie při odhalování této trestné činnosti a pátrání po odcizených vozidlech.

## ABSTRAKT

VLASÁK, M. *Property crime and its causes - theft of motor vehicles in the territory of the District Police Headquarters in Prague IV*. Czech Budejovice : Institute of European and Regional Studies, o. p. s., 2012. s. Thesis Supervisor : JUDr. Jan Bouchal

**Keywords:** motor vehicles, stolen vehicles, theft, motor vehicle security, search system

This work analyzes the issue of theft of motor vehicles, points to the increasing numbers of stolen motor vehicles which are often inadequately protected against unauthorized use of a foreign person. The thesis also analyzes the causes of motor vehicle theft, logically describes the security options of motor vehicles, basic elements of identification of motor vehicles, their use for identification of motor vehicles. At the same time thoroughly describes the procedures the police in detecting crime and search for stolen vehicles.

## **OBSAH**

<b>ÚVOD .....</b>	<b>8</b>
<b>1 Cíle a metodika bakalářské práce.....</b>	<b>10</b>
<b>2 Vývoj krádeží motorových vozidel v ČR.....</b>	<b>12</b>
2.1 Vývoj krádeží motorových vozidel v ČR .....	12
2.2 Krádeže motorových vozidel ve velkoměstech.....	15
2.3 Vývoj krádeží motorových vozidel v EU .....	17
<b>3 Trestné činy v souvislosti s motorovými vozidly .....</b>	<b>21</b>
3.1 Krádež § 205 .....	21
3.2 Neoprávněné užívání cizí věci § 207.....	22
3.3 Další ustanovení vztahující se k problematice .....	23
<b>4 Příčiny páchaní trestné činnosti ve vztahu k motorovým vozidlům .....</b>	<b>27</b>
4.1 Příčiny krádeží motorových vozidel.....	27
4.2 Organizovaná kriminalita krádeží motorových vozidel .....	30
4.2.1 Pracovní metody organizované skupiny .....	31
<b>5. Možnosti prevence krádeží motorových vozidel .....</b>	<b>33</b>
5.1 Mechanické zabezpečovací systémy pevně spojené s konstrukcí vozidla .....	34
5.2 Přenosné mechanické systémy ochrany vozidel .....	34
5.3 Elektronické zabezpečovací systémy .....	35
5.3.1 Immobilizér .....	36
5.3.2 Autoalarm.....	37
5.3.3 Vyhledávací systémy odcizených vozidel .....	38
5.4 Identifikační znaky motorových vozidel .....	39
5.4.1 Vehicle Identification Number – VIN .....	40
5.4.2 Kde VIN nalézt a jakým chybám se vyvarovat.....	41
5.4.3 Kontrolní číslice ve VIN kódu a algoritmus kontrolního výpočtu .....	43
5.5 Registrační značka vozidla.....	45
5.6 Další, pomocné identifikátory motorových vozidel .....	46
<b>6. Postup při odhalování krádeží motorových vozidel .....</b>	<b>49</b>
6.1 Ohledání místa činu odcizení motorového vozidla .....	49
6.2 Výslech a další úkony po oznámení krádeže motorového vozidla .....	51
6.3 Pátrání po odcizených vozidlech a jeho význam .....	52
6.4 Postup po nalezení, zjištění odcizeného vozidla .....	54
6.4.1 Nález, zajištění hledaného vozidla bez posádky .....	54

6.4.2 Nález, zajištění hledaného vozidla s osádkou .....	55
<b>Závěr.....</b>	<b>60</b>
<b>Seznam použitých zdrojů .....</b>	<b>63</b>
<b>Seznam příloh .....</b>	<b>66</b>

## ÚVOD

Majetková trestná činnost a zejména trestná činnost páchaná v souvislosti s motorovými vozidly a s ohledem ke vzniklým škodám, které se meziročně pohybují v řádu milionů korun, představuje takovou formu trestné činnosti, která se v hlavním městě Praze, ale i v dalších městech a regionech České republiky, dlouhodobě nedaří efektivně potírat a objasňovat. Tato kriminalita od roku 1989 prodělala zjevně zásadní změnu, pokud se týká nárůstu počtu odcizených motorových vozidel na jedné straně a neuspokojivé míry objasněnosti na straně druhé. Podstatné zlepšení dosavadní nepříznivé situace na tomto úseku kriminality by nesporně velmi přispělo ke zvýšení reputace celé naší země, zejména pak našich velkých měst a turistických aglomerací, jak pro naše občany, tak pro návštěvníky ze zahraničí.

Již 20 let pracuji na základním útvaru Policie České republiky v hlavním městě České republiky Praze, přesněji Obvodního ředitelství policie Praha IV, kde se zabýváme mimo jiné úkoly i majetkovou trestnou činností, mezi níž patří i krádeže a neoprávněné užívání motorových vozidel s nejvyšším nápadem v rámci hlavního města – viz příloha č. 1. Při této práci se denně setkávám s neobezřetností občanů, nedodržováním základních zásad ochrany majetku, ale i v mnoha případech jejich bezradností, kdy pro ochranu svého majetku, plechového miláčka, udělali dle svých možností maximum, ale i přes tato opatření o vozidlo přišli. Na základě těchto aspektů jsem si zvolil jako téma bakalářské práce „Majetková trestná činnost – krádeže motorových vozidel v teritoriu Obvodního ředitelství policie Praha IV“.

Samozřejmě jsem si vědom faktu, že útok na život a zdraví člověka je daleko závažnější, než krádež vozidla, popřípadě další trestná činnost s motorovými vozidly spojená, ale je statisticky dokázáno, že k takovýmto trestným činům dochází denně nejen v Praze, ale i na celém území České republiky nesrovnatelně častěji, než k útoku na život a zdraví člověka. Motorová vozidla jsou nejsnadnější kořistí pachatelů proto, že příležitostí ke krádeži, s ohledem k narůstajícímu počtu vozidel, je mnoho, nejsou pod stálým dohledem svých majitelů a k překonání běžného zabezpečení vozidla není zapotřebí zvláštních schopností. Tato trestná činnost stává i lákavým odvětvím pro organizovaný zločin, jelikož krádeže vozidel a jejich další prodej vede ke značným ziskům.

Jak jsem již uvedl, zabývám se právě majetkovou kriminalitou spojenou s motorovými vozidly, a proto je pro mě důležité, nebýt konfrontován pouze s následky této trestné činnosti, ale zjistit její příčiny a možnosti, jak nepříznivý stav v Praze a



dalších regionech České republiky zlepšit. Pokrok v této oblasti činnosti Policie České republiky lze tak označit za významný faktor úspěšného regionálního a tím i celostátního rozvoje společnosti.

# 1 Cíle a metodika bakalářské práce

Cílem této práce je pomocí analýzy charakterizovat problematiku zvyšujícího se počtu odcizených motorových vozidel, popsat úroveň této trestné činnosti na území České republiky a tuto porovnat s vývojem v Evropě. Tomuto cíli je věnována druhá kapitola, kde je stručně popisován vývoj zvyšujícího se počtu hledaných vozidel a s tím spojenou klesající objasněností této majtkové trestné činnosti, od konce osmdesátých let minulého století do současnosti. Tato trestná činnost zaujímá v naší společnosti podstatné procento veškeré trestné činnosti, bezprostředně se dotýká občanů a tím i pojišťoven, které vynakládají nemalé finanční prostředky k plnění pojistných událostí v souvislosti s krádežemi vozidel.

Třetí kapitola se věnuje legislativní ochraně majetku a stručnému přehledu a rozboru trestných činů souvisejících s krádežemi vozidel. Poukazuje na konkrétní ustanovení trestního zákoníku č. 40/2009 Sb., které však sami o sobě motorová vozidla před odcizením neochrání, ale jsou účinná až po odhalení pachatele a prokázání jeho trestné činnosti.

Dalším cílem práce je analýzou a dedukcí určit příčiny páchaní trestné činnosti ve vztahu k motorovým vozidlům, a zejména jejich krádeží. Tomuto tématu je věnována čtvrtá kapitola, kde jsou popisovány nejrůznější motivy k páchaní trestné činnosti, krádeží motorových vozidel.

Neoddělitelným cílem této práce je formou popisu nastínit možnosti a význam zabezpečení motorových vozidel proti neoprávněnému užívání automobilů, rozbor, a význam identifikačních znaků motorových vozidel. Tomuto cíli se bude věnovat pátá kapitola.

Cílem šesté kapitoly je stručně předeštit problematiku objasňování krádeží motorových vozidel. Pátracích nástrojů využívaných Policií České republiky a popis postupu policejních orgánů při zpracování oznámení o odcizení vozidla a postupy při nálezů hledaného vozidla.

Metodologie:

- analýza dokumentů: metoda, která využívá dokumentů (dokumentem se rozumí produkt vytvořený za účelem uchování a předání informací) osobních i veřejných jako materiálu pro sociologický výzkum. Nejčastěji jsou analyzovány různé druhy textů (deníky,

autobiografie, kroniky, noviny apod.), méně pak obrazový materiál (fotografie, videozáznamy). Cílem analýzy může být pouhé získání určitých informací, zahrnutých v dokumentech, či může jít o hlubší analýzu spojenou se snahou porozumět významu znaků, které byly v dokumentech identifikovány. Pro bakalářskou práci jsem použil statistické výkazy Policie ČR, dostupnou odbornou literaturu (knihy, časopisy) a interní akty řízení a další materiály Policie ČR.

- dedukce: odvození, je proces usuzování, ve kterém se od předpokladů dochází k závěru z těchto předpokladů vyplývajících, přičemž odvozování je jisté, nikoliv jen pravděpodobné. Jde tedy o základní postup při dokazování. Logicky správná dedukce má podobu posloupnosti kroků, které splňují přesně stanovená kritéria zabezpečující, že jsou-li výroky pravdivé, je pravdivý i závěr. Dedukce představuje konstitutivní metodologický postup tzv. deduktivních vět, zejména logiky a matematiky. Naproti tomu v empirických vědách se používá indukce čili zobecňování, když se z jednotlivých poznatků vytvářejí obecné hypotézy.
- kazuistika: je popis a výklad konkrétních případů, užívá se ve vztahu k moderním vědám jako synonymum pro případovou studii. Kazuistika se používá především v medicíně, klinické psychologii, psychiatrii, sociální práci atd. Vytvoření kazuistiky je součástí etapy diagnostické. Diagnostická etapa je zaměřena na hledání a zjištění příčin, které vedly k určitému problému. Kazuistika pracuje s výsledky různých odborných vyšetření, s výsledky šetření v místě trvalého bydliště a školy, shromažďuje všechny dostupné informace.

## 2 Vývoj krádeží motorových vozidel v ČR

Mezi nejčastější a nejrozšířenější formy trestné činnosti, jak z pohledu množství spáchaných trestných činů tak i způsobené škody, se řadí majetková trestná činnost, kde drtivou většinu tvoří trestná činnost páchaná v souvislosti s motorovými vozidly. A to zejména krádeže věcí z motorových vozidel, krádeže vloupáním do motorových vozidel a v neposlední řadě krádeže motorových vozidel a neoprávněné užívání motorových vozidel třetí osobou. Čímž se tato trestná činnost řadí mezi nejzávažnější problematiku v boji s kriminalitou v České republice, potažmo ve všech státech Evropské unie, ale i světa, kdy se tedy tato problematika stává celosvětovým fenoménem dnešní doby.

Krádeže motorových vozidel tvoří největší procento z celkové způsobené škody majetkovou trestnou činností. Přičemž vzhledem k neustále se zvyšujícímu počtu odcizených vozidel a tím i způsobené škody, přes veškeré úsilí počty odhalených pachatelů a zajištěných majetkových hodnot stále klesají. Drtivá většina krádeží motorových vozidel je páchána organizovanými skupinami, které se na takovou trestnou činnost specializují a nejen ve vztahu k mírným trestním sazbám, ale především s ohledem na vysoké zisky v porovnání s jinou majetkovou trestnou činností.

Tímto se takováto majetková trestná činnost stává jedním z nejzávažnějších problémů dnešní společnosti, kdy tento fenomén se snaží jednotlivé státy světa odstranit samostatně, ale také vzájemnou mezinárodní spoluprací, kdy se přijímají společná rozhodnutí, což je nejvíce patrné mezi státy Evropské unie. Jako je například vytvoření Shengenského informačního systému mimo jiné i s evidencí odcizených motorových vozidel, kdy však k obrovskému množství odcizených vozidel jsou v tomto systému zařazeny jen automobily a motocykly ne starší jak deset let.

### 2.1 Vývoj krádeží motorových vozidel v ČR

Ze statistických údajů<sup>1</sup> o odcizených motorových vozidlech je zřejmé, že objasněnost krádeží vozidel v letech 1988 vinila, vyjádřeno v %, přes 75,25 % oproti 14,72% objasněných krádeží k 31. 12. 2010. V číselné podobě to představuje, že v roce 1988 bylo spácháno 5712 krádeží motorových vozidel, z toho bylo objasněno 4298 skutků oproti spáchaným 12349 a objasněným 1798 krádežím motorových vozidel za rok 2010. Zde je však také nutné mít na zřeteli, že v 80. letech minulého století

<sup>1</sup> *Statistické výkazy kriminality Česká republika za období*, [online]. [cit. 2011-11-15]. Dostupné na Intranetu PČR: <http://essk.pcr.cz/essk/ESSK-grafy/statisticke-grafy.htm>.

v Československé socialistické republice nebyla na trhu s motorovými vozidly tak široká nabídka výrobců motorových vozidel, čímž byla i omezena možnost pořízení motorového vozidla. Nezanedbatelnou je i skutečnost omezených možností cestování, malý počet cizích státních příslušníků pohybujících se a žijících na území tehdejší ČSSR, ale také možnost policie respektive Veřejné Bezpečnosti získávat potřebné informace o pohybu a pobytu obyvatel a samozřejmě také menší sociální rozdíly mezi obyvateli.

Samozřejmě, lze mít i určité pochybnosti, jelikož hlavním měřítkem této doby u bezpečnostních složek byla procentuální míra objasněnosti, proto se kladl důraz především na takovou kriminalitu, která skýtala vysokou míru úspěšnosti pro zjištění osoby pachatele<sup>2</sup>.

V 90. letech minulého století vlivem změny společenských vztahů, ale zejména v oblasti vývoje kriminality se dosavadní vyšetřovací metody a postupy staly neefektivní. Samotné bezpečnostní složky včetně samotné policie procházely rozsáhlou proměnou a strukturalizací, přičemž se současně snažila reagovat na vývoj kriminality a novou situaci ve společnosti. Legislativa procházela podstatnými změnami, kdy se měnily právní normy. Nastal rozvoj podnikatelských činností, což v počátcích sebou přineslo i značné zvýšení poptávky po dopravních prostředcích ze zahraničního trhu našich západních sousedů. K čemuž samozřejmě značnou měrou přispělo i otevření státních hranic se západními státy a do republiky začalo proudit velké množství individuálně dovezených vozidel ze sousedních západních států. Ovšem vedle dovážených vozidel v souvislosti s otevřením hranic začalo do republiky proudit, pobývat a migrovat i značné množství cizích státních příslušníků. Důsledkem toho je i stále se zvyšující kriminalita a to zejména ta majetková a s tím úzce související krádeže motorových vozidel. Takto vzniklá situace na úseku krádeží motorových vozidel dosáhla svého vrcholu v roce 1997, kdy číslo odcizených vozidel stoupl na neuvěřitelných 29422 skutků, z čehož se podařilo objasnit pouhých 5039 činů, tedy 17,13 %. V následujících letech množství odcizených vozidel meziročně kleslo, ale objasněnost krádeží motorových vozidel se nezvýšila, ta má stále klesající trend. V roce 1994 poprvé od roku 1988 klesla pod hranici 20% a do současné doby se tuto magickou hranici nepodařilo překročit by ani atakovat.

---

<sup>2</sup> NOŽINA, M. *Mezinárodní organizovaný zločin v České republice*. Praha, 1997, s. 34-35.

<sup>3</sup> OČKAY,Š. a kolektiv. *Defektoskopická a metalografická expertiza-identifikace vozidel*.

Roku 1996 bylo Policejní prezidium ČR pořadatelem mezinárodní konference, jíž se účastnili pracovníci FBI, kterými bylo konstatováno, že Česká republika v řešení otázky trestné činnosti v oblasti krádeží motorových vozidel nikterak nezaostává svými znalostmi a zkušenostmi, ale technickou vybaveností a legislativou v dané problematice<sup>3</sup>.

I přes nemalé změny v trestní legislativě, registraci a přihlašování motorových vozidel k provozu se z daného pohledu předpokládaná pozitivní změna nedostavila. Množství odcizených vozidel v roce 2009 kleslo na číslo 13954 (nejméně od roku 1992), díky čemuž se i zvýšilo procentuelní vyjádření objasněnosti v dané problematice na 16,39%, avšak v početním vyjádření objasněných skutků krádeží vozidel se snížila na pouhých 2287<sup>4</sup> (nejméně od roku 1992) – viz tabulka č. 1 a graf č. 1.

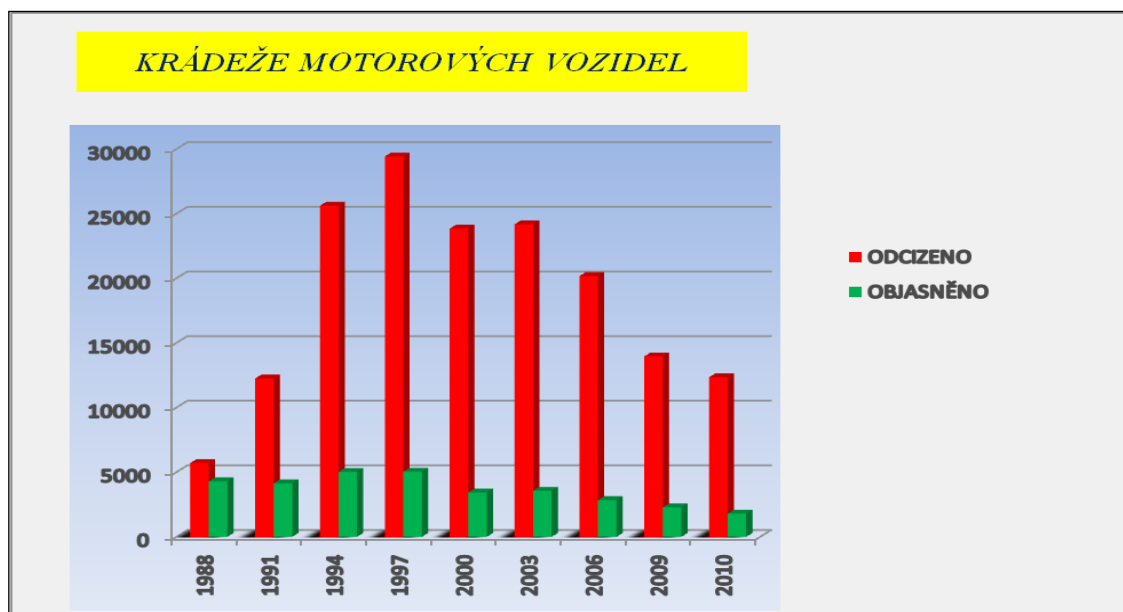
<b>ROK</b>	<b>ODCIZENO</b>	<b>OBJASNĚNO</b>	<b>PROCENTO</b>
1988	5712	4298	75,25%
1991	12249	4141	33,81%
1994	25615	5021	19,60%
1997	29422	5039	17,13%
2000	23839	3429	14,38%
2003	24174	3565	14,75%
2006	20175	2 839	14,07%
2009	13954	2287	16,39%
2010	12349	1798	14,56%

**Tabulka č. 1. Odcizená vozidla a objasněné skutky od r. 1988 v periodě 3 let do r. 2010**

V následujícím grafu. č. 2 je graficky vyobrazen nárůst krádeží motorových vozidel a pokles objasněných skutků této majetkové trestné činnosti, je zde zřetelně patrný prudký vzestup v porevolučních letech, který kulminoval v roce 2007 a následný pozvolný pokles nápadu krádeží vozidel oproti objasněnosti, která má oproti nápadu stále klesající charakter.

<sup>3</sup> OČKAY,Š. a kolektiv. *Defektoskopická a metalografická expertíza-identifikace vozidel*. Kriminalistika:čtvrtletník pro kriminalistickou teorii a praxi [online]. 2005 [cit.2011-10-17]. Dostupné na Intranetu PČR: <[http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/casopisy/kriminalistika/2004/0402/khop\\_info.html](http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/casopisy/kriminalistika/2004/0402/khop_info.html)>.

<sup>4</sup> *Statistické výkazy kriminality České republiky – rok*, [online]. [2011-11-15]. Dostupné na Intranetu PČR: [http://essk.pcr.cz/essk/\\_sest\\_root.asp](http://essk.pcr.cz/essk/_sest_root.asp).



Graf č. 1. Odcizená vozidla a objasněné skutky od r. 1988 v periodě 3 let do r. 2010

Zdroj: vlastní

## 2.2 Krádeže motorových vozidel ve velkoměstech

Samostatnou kapitolou jsou krádeže motorových vozidel ve velkoměstech jako je Brno, České Budějovice, Hradec Králové, Ostrava, Plzeň, Praha, Příbram, Ústí nad Labem – viz tabulka č. 2 a graf č. 2, kde je názorně zobrazen nápad a objasněnost krádeží vozidel ve velkoměstech se zřejmostí rozdílů mezi jednotlivými regiony, a dalších měst.

Problém krádeží motorových vozidel může nejlépe charakterizovat právě hlavní město Praha. Například v roce 2003<sup>4</sup> bylo v celé České republice odcizeno 24174 dvoustopých motorových vozidel, kdy jen v hlavním městě Praze bylo odcizeno 10349 vozidel, což tvoří více jak 40% z celkového počtu krádeží vozidel v rámci České republiky. V roce 2009 sice klesl počet odcizených vozidel v hlavním městě na pouhých 4725 z celorepublikového počtu 13954, ale i tak tento počet krádeží tvoří přibližně 1/4 ztracených motorových vozidel v rámci celé České republiky.

Z evidencí odcizených motorových vozidel je patrné, že počet odcizených vozidel v hlavním městě každoročně úměrně klesá v řádu jednoho tisíce vozidel. V roce 2005<sup>4</sup> bylo v hlavním městě odcizeno 8563 a v letech 2006 až 2010 tento počet klesl, až na hodnotu 4 313, přičemž však objasněnost se stále pohybuje v průměru okolo 7% tedy zhruba 420 objasněných krádeží motorových vozidel za dané období. Vzhledem

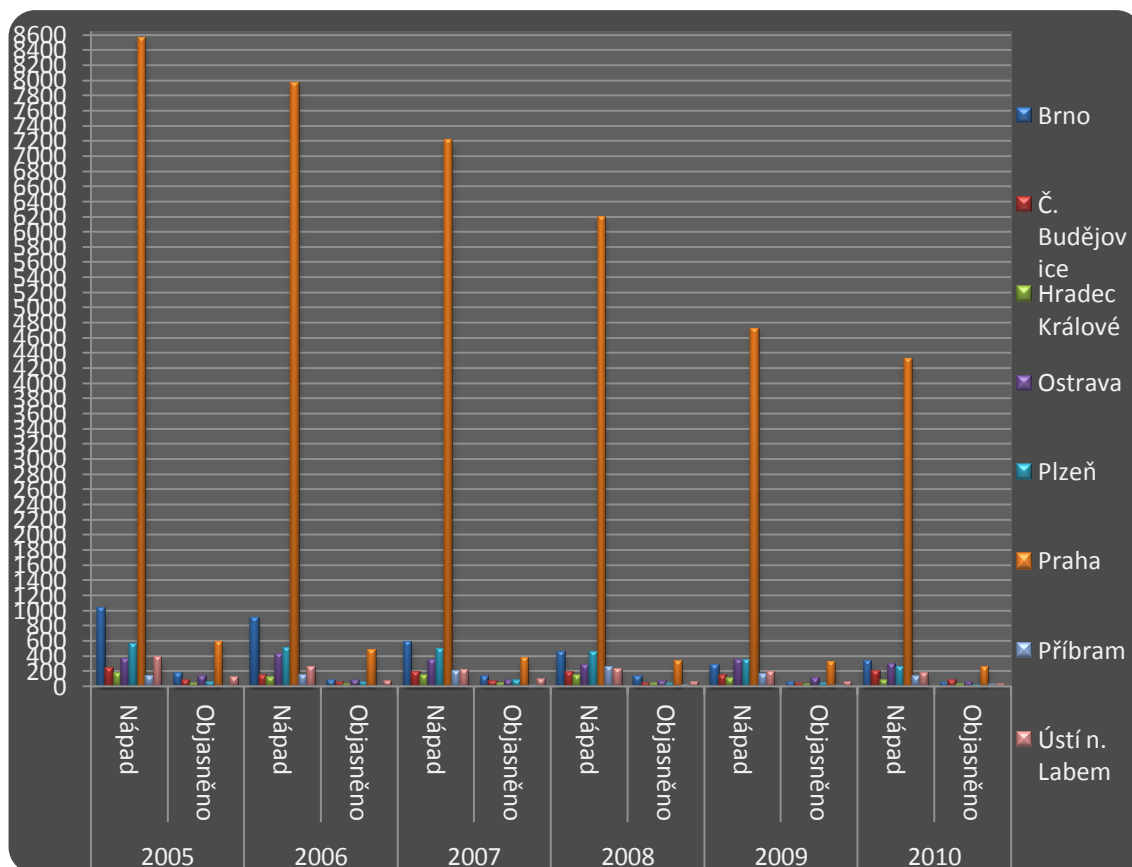
k objasněnosti skutků v rámci České republiky, která v letech 2003 až 2010 vykazovala průměrně 15% objasněnost tedy zhruba 2 622 objasněných skutků, činí objasněnost v hlavním městě takřka 1/5 vyřešených krádeží motorových vozidel.

Srovnatelná situace je i v dalších velkých městech. V těchto však jen zřídka počet odcizených vozidel překročí hranici 500 odcizených motorových vozidel za kalendářní rok. Výjimku tvoří jen město Brno, které se v letech 2005 a 2006 umístilo na druhém místě v počtu krádeží motorových vozidel. V roce 2005 bylo v Brně oznámeno odcizení 1 026 motorových vozidel, a v roce 2006 počet odcizených vozidel klesl o několik desítek na 906. V roce 2008 Brno s 444 skutky krádeží vozidel přeskočilo město Plzeň s počtem 451 krádeží vozidel, a v roce 2009 město Ostrava s počtem 349 skutků a Plzeň s 346 skutky oproti Brněnským 286 skutkům krádeží motorových vozidel. V Brně se v uvedených letech 2005 až 2010 podařilo objasnit v meziročním průměru 121 skutků respektive 21% krádeží vozidel při celkovém počtu odcizených vozidel v počtu 3 592 v daném období. Tento počet odcizených vozidel v uvedených letech, tedy v průběhu šesti let tvoří 1/10 nápadu odcizených vozidel v hlavním městě za stejné období, a ne jinak jsou na tom i srovnatelná krajská a okresní města v republice.

	2005			2006			2007			2008			2009			2010		
	Nápad	Objasněno	%	Nápad	Objasněno	%	Nápad	Objasněno	%	Nápad	Objasněno	%	Nápad	Objasněno	%	Nápad	Objasněno	%
<b>Brno</b>	1026	163	16%	906	79	9%	593	126	21%	444	128	29%	286	60	21%	337	50	15%
<b>Č. Budějovice</b>	242	84	35%	145	54	37%	196	68	35%	188	47	25%	145	41	28%	201	84	42%
<b>Hradec Králové</b>	166	40	24%	116	32	28%	144	43	30%	140	38	27%	105	31	30%	81	35	43%
<b>Ostrava</b>	359	134	37%	419	81	19%	342	77	23%	281	70	25%	349	112	32%	292	55	19%
<b>Plzeň</b>	557	59	11%	508	54	11%	481	84	17%	451	37	8%	346	43	12%	263	22	8%
<b>Praha</b>	8563	593	7%	7971	468	6%	7206	367	5%	6192	329	5%	4725	319	7%	4313	252	6%
<b>Příbram</b>	134	7	5%	146	7	5%	201	12	6%	253	19	8%	162	11	7%	125	24	19%
<b>Ústí n. Labem</b>	385	118	31%	263	72	27%	220	94	43%	230	58	25%	199	59	30%	171	33	19%

**Tabulka č. 2. Nápad a objasněnost krádeží vozidel ve velkoměstech**





Graf č. 2. Nápad a objasněnost krádeží vozidel ve velkoměstech

Zdroj: vlastní

Z toho lze vyvodit, že bez podstatného zlepšení situace krádeží motorových vozidel ve velkých městech, nelze do budoucna předpokládat celorepublikový příznivý vývoj v dané problematice. K zlepšení resp. ke snížení počtů krádeží motorových vozidel je však také zapotřebí spolupráce samotných majitelů, provozovatelů a uživatelů motorových vozidel, kteří sami mohou k potlačení fenoménu krádeží automobilů přispět, zejména odpovědným zabezpečením vozidel, všímavostí dění ve svém okolí a spoluprací s Policií České republiky.

### 2.3 Vývoj krádeží motorových vozidel v EU

Europol v roce 2006 vydal zprávu<sup>5</sup>, že od roku 1993 v Evropské unii neustále narůstá množství odcizených vozidel, kdy za tímto faktem stojí politické změny spojené

<sup>5</sup> EUROPOL, *An overview of motor vehicles crime from a European perspective* [online]. ©2006 [cit. 2008-12-26]. Angličtina. Dostupné na WWW: [http://www.europol.europa.eu/publications/Serious\\_Crime\\_Overviews/overview-Motor\\_vehicle\\_crime\\_2006\\_1.pdf](http://www.europol.europa.eu/publications/Serious_Crime_Overviews/overview-Motor_vehicle_crime_2006_1.pdf).

s rozšířením členských států EU, rozšíření společného trhu v Evropě a tím i prostoru pro působení pachatelů těchto trestných činů. S tímto je úzce spojen i fakt, že v takovémto prostoru je možno projet s odcizeným motorovým vozidlem i několik členských států bez jediné kontroly, například na hraničním přechodu a nezáleží na způsobu přepravy odcizeného vozidla, po vlastní ose nebo na ložném prostoru nákladního, odtahového vozidla nebo přípojném přepravníku za osobní motorové vozidlo.

Neopomenutelným faktorem nárůstu kradených vozidel je i skutečnost, že na tuto trestnou činnost se zaměřuje čím dál více, lépe či hůře, organizovaných skupin a to především, protože tato zločinecká aktivita neskýtá taková rizika vzhledem k ziskům. Jelikož tato činnost je díky poptávce mnohem výnosnější než například obchodování s různým nelegálním zbožím na černém trhu nebo dokonce i prostitucí. Příkladem může být rok 2004, kdy v členských státech Evropské unie bylo odcizeno a nebylo nalezeno přibližně 450 tis. motorových vozidel, což při průměrné hodnotě automobilu 15 000 € znamená zisk zhruba 6,75 miliard €.

Krádežemi motorových vozidel se zabývají jak jednotlivý pachatelé, tak a to především organizované skupiny pachatelů, které se svou strukturou vyrovnají mezinárodním zločineckým organizacím. Jednotlivý členové těchto skupin mají přesně rozdělené úlohy s vlastní specializací, jako je typování a vyhledávání zájmových vozidel na základě poptávky, opatřování potřebných nástrojů k překonání zabezpečení vozidla, vytvoření falzifikátů k motorovým vozidlům, řidič odcizeného vozidla a prodejce a další, kdy v mnoha případech jednotlivý členové neví o dalších člancích skupiny.

V minulosti byly ve vztahu k zabezpečení vozidel, proti neoprávněné manipulaci, k jednoduchým krádežím motorových vozidel. V současné době vyspělých technologií, kdy jsou vozidla zabezpečována, stále se zdokonalujícími bezpečnostními prvky, užívají pachatele sofistikovanější a propracovanější metody k překonání zabezpečení vozidla a jeho následné krádeži. Není výjimkou použití originálního servisního konektoru k připojení na notebook pro překonání elektronického zabezpečení, imobilizéru, za využití speciálního softwaru nebo jiného elektronického zařízení jako je například tzv. „Snickers“. Čímž se propojí s řídicí jednotkou motoru nebo vozidla a této zadá pokyn k nastartování vozidla, aniž by bylo potřeba mít originální klíček s kódem imobilizéru. Takto připravené vozidlo poté lze nastartovat pouhým propojením příslušných kabelů elektroinstalace nebo předem připravené kopie

klíče, pořízené z již předem odcizeného zámku, víčka palivové nádrže apod., aniž by ochranný kód imobilizéru splnil svou úlohu v zabezpečení vozidla. I přes tyto vymoženosti dochází stále k užití násilí k překonání zabezpečení a v mnoha případech i užití pohružky zbraně k získání motorového vozidla, čímž odpadá zdlouhavá příprava na krádež vozidla, zejména opatření nástrojů k samotné krádeži.

Nabízí se zde otázka, jak takováto zločinecká organizace s nezákonně nabytým vozidlem naloží? Nejvíce, takto získaných vozidel je rozebráno na náhradní díly a dále distribuováno prostřednictvím tzv. auto-vrakovišť, inzerátů, ale i malých neautorizovaných autoopraven živnostníků. Dalším způsobem jak s vozidlem naložit je ho prodat pod novou identitou, což obnáší opatřit vozidlo novými identifikátory a novými doklady, falsifikáty dokladů, a prodat nejlépe do cizího státu. Cílovými státy jsou z pravidla státy střední, východní a jihovýchodní Evropy, ovšem nejvýznamnějším odbytíštěm odcizených motorových vozidel jsou země Ruské federace.

#### ***Přehled tranzitních tras kradených vozidel dle Europolu<sup>5</sup>;***

- ***Evropská unie ⇒ východní a střední Evropa***
- ***Evropská unie ⇒ jihovýchodní Evropa***
- ***Evropská unie ⇒ střední a dálný Východ***
- ***Evropská unie ⇒ Afrika***

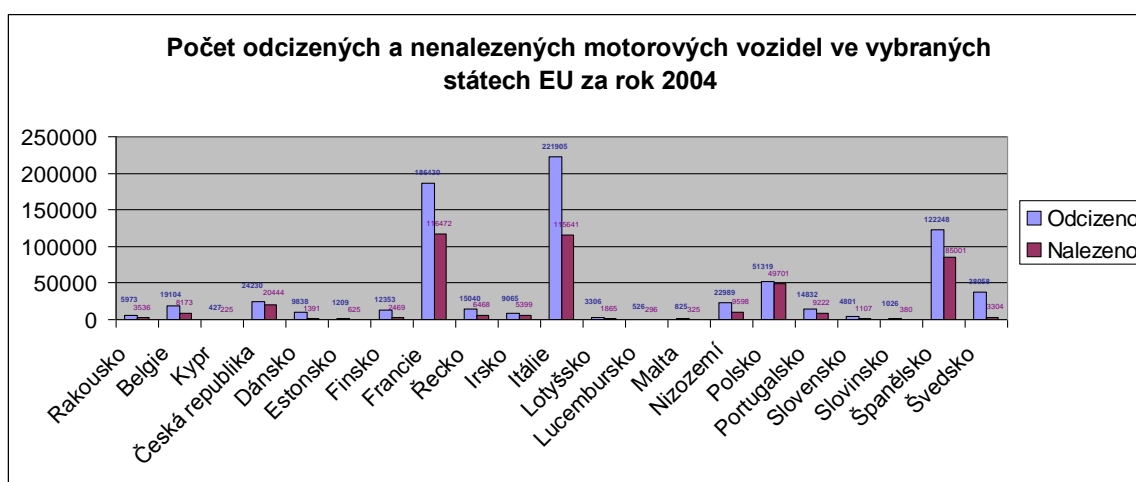
Již bylo výše uvedeno, jedním z nejhroších roků, pro určité státy Evropské unie, byl rok 2004 – viz tabulka č. 3 a graf č. 3. V tomto období, lze vidět počty odcizených vozidel a objasněných věcí, z čehož se dá odhadovat počet rozebraných nebo zlegalizovaných vozidel pro následný prodej. Jako příklad, je možné uvést Francii, kde z počtu 186 430 kradených vozidel bylo objasněno 116 472 krádeží, a tedy u bez mála 70 000 neobjasněných případů krádeží motorových vozidel lze předpokládat, že tato vozidla byla buď rozebrána, nebo upravena a následně prodána dále.

V níže uvedené tabulce je možno pozorovat úspěšnost v objasňování krádeží motorových vozidel v jednotlivých státech Evropy v roce 2004, kdy se však jedná pouze o dvoustopá motorová vozidla, což Českou republiku v počtu odcizených vozidel řadí na roveň států, jakou jsou Nizozemí, Švédsko, Belgie a u objasněnosti se může Česká republika srovnávat s Rakouskem a Švédskem. Nejvíce odcizených vozidel uvádí

slunná Itálie, kterou následuje Francie, kde však oproti Itálii je i vysoká objasňenost krádeží vozidel.

Stát	Odcizen o	Nenalezen o	Stát	Odcizen o	Nenalezen o	Stát	Odcizen o	Nenalezen o
Rakousko	5.973	3.536	Francie	186.430	116.472	Nizozemí	22.989	9.598
Belgie	19.104	8.173	Řecko	15.040	6.468	Polsko	49.701	51.319
Kypr	427	225	Irsko	9.065	5.399	Portugalsko	14.832	9.222
Česká rep.	24.230	20.444	Itálie	221.905	115.641	Slovensko	4.801	1.107
Dánsko	9.838	1.391	Lotyšsko	3.306	1.865	Slovinsko	1.026	380
Estonsko	1.209	625	Lucemburk	526	296	Španělsko	122.248	85.001
Finsko	12.353	2.469	Malta	825	325	Švédsko	38.058	3.304

Tabulka č. 3 - Počet odcizených a nenalezených motorových vozidel ve vybraných státech EU za rok 2004



Graf č. 3 - Počet odcizených a nenalezených motorových vozidel ve vybraných státech EU za rok 2004

Zdroj: EUROPOL

### 3 Trestné činy v souvislosti s motorovými vozidly

Listina základních práv a svobod v článku 11<sup>6</sup> uvádí, že „Každý má právo vlastnit majetek“. Vlastnické právo všech osob je chráněno nejrůznějšími zákony a má stejný zákonný obsah a ochranu. Zákonodárce při tvorbě zákonů pamatoval i na institut převádění majetku na jinou osobu, například dědické právo. Tato práce se však zabývá pouze ochranou vlastnického práva v souvislosti s trestním řízením a hlavním zákonem, který toto řízení upravuje „Trestní zákoník“ číslo 40/2009 Sb., který vešel v účinnost dne 1. 1. 2010. Před účinností uvedeného zákona chránil právo vlastnit majetek zákon číslo 140/1961 Sb. „Trestní zákon“, který byl účinný do 31. 12. 2009. Hovoříme-li o zákoně účinném v současné době je právo vlastnit majetek upraveno v V. hlavě „Trestné činy proti majetku“ Trestního zákoníku.

#### 3.1 Krádež § 205

Trestný čin krádeže je prvním z ustanovení hlavy V „Trestního zákoníku“, který chrání vlastnická práva, kdy zde vlastnictví chápeme jako svrchované právo právnických a fyzických osob s vlastněnou věcí manipulovat a plně nakládat. Skutková podstata vychází ze základní definice krádeže, spočívající v tom, že pachatel si cizí věc přisvojí a současně se věci zmocní, přičemž jsou zde i další alternativní znaky, které tuto podstatu doplňují, jako například způsobí škodu nikoli nepatrnou, čin spáchá vloupáním atd., bez nichž by se nemohlo jednat o trestný či krádeže.

Objektem trestného činu krádeže je vlastnictví věci, stejně jako držba věci a faktické držení věci. Rozhodujícím pro trestný čin krádeže je, že poškozený nebo držitel má věc ve své moci.

Předmětem útoku je zde tedy cizí věc a tedy i motorové vozidlo, neboť cizí věci se v právním smyslu rozumí ovladatelný hmotný předmět nebo přírodní energie a ve vztahu ke krádeži věc movitá, jež náleží poškozenému nikoli pachateli.

Přisvojením cizí věci se nerozumí získání takové věci do vlastnictví, jelikož spácháním trestného činu vlastnická práva nelze nabýt. Přisvojením věci se tedy rozumí, vyloučení dosavadního vlastníka nebo faktického držitele z držení věci a práva s věcí nakládat. Pachatel tak přisvojením věci získává možnost trvale s touto věcí disponovat

---

<sup>6</sup> Listina základních práv a svobod, [online]. ©2010 [cit. 2010- 09- 10]. Dostupné z WWW: <http://www.psp.cz/docs/laws/listina.html>.

a není rozhodné, jak s danou věcí naloží. Trestný čin krádeže je dokonán zmocněním se věci s úmyslem tuto si přisvojit a s touto dále nakládat, kdy však takový stav musí být doplněn alespoň jedním z alternativních znaků základní skutkové podstaty „Kdo si přisvojí cizí věc tím, že se ji zmocní, a<sup>7</sup>“.

Krádeže motorových vozidel jsou páčány rozličnými způsoby a prostředky, od hrubého násilí, využitím neopatrnosti a nepozornosti majitele, jako například při vyjíždění z garáže nebo pozemku rodinného domu, kdy poškozený vyjede na komunikaci a z nastartovaného vozidla vystoupí a jde zavřít vrata garáže či vjezdu na pozemek a pachatel bez jakéhokoli násilí a námahy odcizí vozidlo, tedy se jej zmocní, až k použití nejrůznějších technických prostředků k překonání zabezpečení vozidla.

Z pohledu právní kvalifikace se pachatel vozidla zmocní zejména proto, aby vozidlo následně rozebral a získané díly rozprodal, přisvojené vozidlo následně prodal třetí osobě, aniž by toto jinak užíval. Tímto jednáním pachatel zbaví oprávněnou osobu, aby získala takto odcizené vozidlo zpět do svého držení. Což je jednou z podmínek k právní kvalifikaci trestného činu krádeže v případě odcizení motorového vozidla. Je velmi obtížné prokázat pachateli trestný čin krádeže, neboť k prokázání činu je třeba přímých důkazů, jako je biologická stopa zajištěná z konektoru řídicí jednotky vozidla, kterou pachatel vyměnil za vlastní nebo přímé svědectví osoby, která pachatele při činu viděla a při následné rekognici pachatele bezpečně poznala.

### **3.2 Neoprávněné užívání cizí věci § 207**

Trestný čin neoprávněné užívání cizí věci zajišťuje ochranu věci nikoli malé hodnoty, ale i specificky motorového vozidla, u kterého zákon nestanoví jeho hodnotu. Zákon tímto předpokládá, že pachatel se cizí věci, motorového vozidla zmocní a užívá jen po přechodnou dobu, aniž by tyto podstatně opotřeboval nebo vyčerpал jejich podstatu. Ve vztahu k motorovému vozidlu, je trestný čin dokonán bez ohledu na jeho nominální hodnotu.

Uvedený trestný čin dále vyžaduje, aby v úmyslu pachatele užívat cizí věc, motorové vozidlo byl zahrnut i záměr vrátit je po přechodném užití osobě, které bylo odňato anebo této osobě alespoň umožnit, aby obnovila své dispoziční právo k věci

---

<sup>7</sup> ŠÁMAL, P. a kol. *Trestní zákoník II § 140 – 421 Komentář*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2010. s 1784.

nebo motorovému vozidlu, které jí bylo jedním pachatele znemožněno. Tedy jednání pachatele nesměřuje k trvalé dispozici s věcí, jejímú přisvojení, nýbrž jen ke zmocnění a přechodnému užívání.

Při stanovení právní kvalifikace se však musíme zaobírat i otázkou. Jak pachatel s cizí věcí, motorovým vozidlem, jehož se zmocnil v úmyslu užívat jej jen přechodně, naložil? Zda vozidlo vrátil po jeho užívání vlastníkovú, není zde rozhodující, jestli přímo poškozenému nebo toto jen odstavit a umožnit tím majiteli věc, motorové vozidlo ovládat anebo tak, že poškozenému natrvalo odejme či znemožní obnovení dispozičního práva, případně toto výrazně ztíží (např. odstavit vozidlo na odlehlém místě, kdy jeho navrácení poškozenému je závislé na náhodě).

Přechodně užívat věc obnáší, s touto věcí disponovat jen po relativně krátkou, dočasnou dobu. V případě trvalejšího charakteru užívání, jako v případě vlastníka či oprávněné osoby, nejde o přechodné užívání. Trvalejší užívání motorového vozidla, lze kvalifikovat jako trestný čin krádeže nebo zpronevěry, jelikož takovéto jednání je třeba posuzovat jako přisvojení věci nebo cizí věci. Pro vyhodnocení doby trvání „přechodného užívání“, se musí přihlídnout k povaze a účelu věci.

### **3.3 Další ustanovení vztahující se k problematice**

Mezi další trestné činy související s problematikou krádeží motorových vozidel a které nelze opomenout se řadí trestný čin „Zpronevěra“, „Podvod“, „Pojistný podvod“, „Úvěrový podvod“, a „Podílíctví“.

V případě problematiky krádeží motorových vozidel se trestný čin „Zpronevěra“ § 206 vyskytuje zejména v případech leasingových smluv, kdy si pachatel přisvojí cizí věc (motorové vozidlo), které mu bylo svěřeno a zároveň vlastníkovú způsobí škodu nikoli nepatrnou a to zejména v případech, kdy se svěřeným vozidlem naloží v rozporu s uzavřenou smlouvou o pronájmu předmětu leasingu tedy motorového vozidla. Například předmět leasingu, převede na třetí osobu, prodá bez souhlasu vlastníka, pronajimatele a to i za předpokladu, že nadále plní splátkový kalendář k předmětné smlouvě, kdy však toto musí být ve smlouvě obsaženo. Nájemce je sice do určité míry oprávněn s takovýmto motorovým vozidlem disponovat, ale po celou dobu nájemního vztahu není vlastníkem věci, kterým se dle dispozic smlouvy stává až v okamžiku uzavření kupní smlouvy nebo převodem předmětu leasingu do jeho vlastnictví po

splnění smluvních podmínek. Z čehož vyplývá, že pokud se nájemce nestal vlastníkem věci, nemůže s touto věcí disponovat jako vlastník a takovým jednáním může spáchat trestný čin zpronevěry. Nejde však o trestný čin zpronevěry, kdy pachatel uzavře leasingovou smlouvu s úmyslem si věc přisvojit a zároveň neplnit smluvní podmínky takovéto smlouvy, kdy předmětná leasingová smlouva slouží jen jako nástroj k získání daného motorového vozidla, v takových to případech se jedná o trestný čin podvodu.

Dále se může jednat o trestný čin zpronevěry, kdy pachatel v rozporu s leasingovou smlouvou po ukončení smluvního vztahu, při porušení smluvních podmínek, předmět leasingu nevrátí. A to, i když mu zanikl právní důvod jeho dalšího užívání a on i nadále věci (motorové vozidlo) neoprávněně užívá, čímž hodlá oprávněnou osobu vyloučit z dispozičního práva s motorovým vozidlem, tím že nereaguje na opakované výzvy k vydání věci a věci užívá jako vlastní.

U trestného činu zpronevěry se pachatel věci nezmocňuje, jako v případě trestného činu krádeže, ale věc má u sebe již před přisvojením a neoprávněným naložením s věcí způsobí škodu nikoli nepatrnou.

Trestný čin „Podvodu“ § 208, lze spatřovat v jednání pachatele, jenž ve snaze o legalizaci odcizeného vozidla a jeho následného prodeje, uvede jiného v omyl, využije jeho omylu nebo mu zamlčí podstatné skutečnosti čímž sebe nebo jiného obohatí anebo na cizím majetku způsobí škodu nikoli nepatrnou. Uvedení v omyl je jednání, kdy pachatel předstírá okolnosti, které nesouhlasí se skutečným stavem věci.

Za takové se považuje i jednání, kdy pachatel provede změnu identifikačních znaků tzv. VIN vozidla, vyhotoví falzifikát dokladů k odcizenému vozidlu, která vydává jako pravá při snaze přihlásit vozidlo do provozu u správního orgánu anebo při prodeji nezákonně získaného motorového vozidla. A tím, že pachatel provedl změnu VIN, potažmo dokladů k vozidlu a toto udává, jako pravé uvádí někoho v omyl a získává tak jistého obohacení v neprospěch vlastníka vozidla, ale i nabyvatele (kupujícího).

V případě leasingové smlouvy k motorovému vozidlu je třeba k naplnění zákonných znaků subjektivní stránky trestného činu podvodu prokázat, že pachatel již v době uzavírání smlouvy jednal v úmyslu neplnit smluvní podmínky takovéto smlouvy resp. neplnit závazky vůči pronajimateli. Dále v případě, že pachatel, který již v době uzavírání smlouvy uvedl nepravdivé údaje o svých příjmech, což nepostačuje k naplnění subjektivní stránky, je nutno mu prokázat, že již v této době věděl, že vzhledem ke



svým finančním poměrům nebude schopen dostát ani základním podmínkám vyplývajícím ze smlouvy. V takovém to případě je čin dokonán okamžikem převzetí předmětu leasingu, kdy se pachatel obohatil.

Nejde však o trestný čin podvodu, jestliže po uzavření smlouvy o pronájmu předmětu leasingu vzniknou překážky, které nájemce nemohl předvídat a tyto mu brání v plnění smluvních podmínek, závazků hradit pravidelné měsíční splátky i když jinak byl schopen závazek plnit.

Ve vztahu ke krádežím motorových vozidel ne zřídka dochází k páchání trestného činu „Pojistný podvod“ § 210 a zejména naplněním zákonných znaků skutkové podstaty dle odstavce 2 „v úmyslu opatřit sobě nebo jinému prospěch<sup>7</sup>“, kdy např. majitel s vozidlem legálně vycestuje do zahraničí, nejčastější aglomerací jsou státy východní Evropy a státy bývalé Ruské federace, zde vozidlo prodá a po návratu toto nahlásí na policii jako odcizené a následně u pojistitele vyžaduje pojistné plnění. V odhalení takovéto trestné činnosti hraje vysoce významnou roli mezinárodní spolupráce a to jak na úrovni policejní, tak i na úrovni vzájemné spolupráce pojistitelů motorových vozidel.

Dalším trestným činem páchaným v souvislosti s motorovými vozidly, se kterým se můžeme setkat, díky využívání tzv. spotřebitelských úvěrů, je „Úvěrový podvod“ § 211, kdy pachatel při sjednávání úvěru uvede nepravdivé nebo hrubě zkreslené údaje anebo podstatně zamlčí, zde sice není předmětem ochrany motorové vozidlo, i když se jedná o cizí majetek, ale ochrana se zde poskytuje spíše majetkovým právům a vztahům v užším rozsahu, jakož i jejich účelu. Například pachatel uzavře s věřitelem smlouvu o poskytnutí úvěru na rekonstrukci bytu, ale za poskytnuté prostředky si oproti smlouvě pořídí motorové vozidlo.

V případech, kdy nejsou naplněny znaky skutkové podstaty a dlužníkovi jsou poskytnuty prostředky na koupi motorového vozidla a tento neplní své závazky vůči peněžnímu subjektu, si věřitel ne zřídka mylně myslí, že je oprávněnou osobou vůči pořízenému vozidlu. Zde se však dlužník od prvopočátku stává vlastníkem vozidla, kterým však neručí za plnění svých závazků vůči věřiteli a jde zde jen o soukromoprávní vztah dvou subjektů.

Podílnictví § 214 kdy pachatelem je osoba, která ukryje, na sebe převede anebo užívá věc, která byla získána trestným činem jinou osobou. Tento trestný čin patří mezi

nejčastější trestné činy páchané v souvislosti s krádežemi motorových vozidel, kdy se z určitého úhlu pohledu dá hovořit i o patologickém jevu stran mládeže. Neboť právě mladiství a osoby blízké věku mladistvého se dopouští takovéto trestné činnosti, která je zapříčiněna vidinou pořízení si vlastního, levného motorového vozidla a to i s vědomím, že vozidlo pochází z trestné činnosti. Dále je tento trestný čin páchán příslušníky organizovaných skupin, kteří tvoří jeden z článků, než je vozidlo dále distribuováno.

## **4 Příčiny páchaní trestné činnosti ve vztahu k motorovým vozidlům**

Majetková trestná činnost v České republice tvoří podstatnou část kriminality, tedy zhruba celé dvě třetiny, stejně jako ve vyspělých zemích Evropy a světa. Majetkovou kriminalitu lze charakterizovat jako útok proti majetku, kdy cílem je obohacení pachatele nebo poškodit oprávněnou osobu jak fyzickou tak a to zejména právníckou, jejichž forma je uvedena v 2. kapitole práce.

Majetková trestná činnost před rokem 1989 tvořila asi 50% celkové kriminality v tehdejší ČSSR (Československá socialistická republika). Po tzv. „Sametové revoluci“ v listopadu roku 1989 a nástupu 90 let minulého století její podíl prudce vzrostl až na hranici 80% z celkové kriminality, což bylo zapříčiněno touhou po majetku, který se stal vizitkou životní úrovně jednotlivce, ale i rodin. Jako další možnou příčinu lze uvést i umožnění volného cestování, dovozu zboží, a prohlubujících se sociálních rozdílů, ale také rozsáhlou amnestií prezidenta republiky, kdy většina amnestovaných recidivovala a pokračovala v páchaní trestné činnosti. Tento podíl majetkové trestné činnosti klesl díky legislativní úpravě, novelou č. 265/2001 Sb., trestního zákona č. 140/1961 Sb., kterou byly navýšena dolní hranice „škody nikoli nepatrné“ podle § 89 odst. 11 Trestního zákona z 2 000 Kč na 5 000 Kč.

Majetková trestná činnost je charakterizována zejména krádežemi, kdy mezi nejzávažnější můžeme zařadit krádeže prosté, do kterých se řadí i krádeže motorových vozidel, vzhledem k vysokým škodám. Kdy až 70% těchto skutků je spácháno recidivisty a organizovanými skupinami osob, což svědčí o organizovanosti této kriminality<sup>8</sup>.

### **4.1 Příčiny krádeží motorových vozidel**

Příčinu rozmachu krádeží motorových vozidel v 90 letech minulého století lze spatřovat zejména v uvolnění hraničního režimu, tedy možnosti svobodného pohybu osob, občanů evropských zemí, který využívají i kriminální živly k internacionalizaci této trestné činnosti. Je zde využívána vysoká poptávka po zahraničních vozidlech a to zejména ze západních států Evropy resp. značkách vozidel jako je BMW, PEUGEOT, OPEL, RENAULT, VOLKSWAGEN apod. Dále vzrostl zájem o tato vozidla

<sup>8</sup> SVATOŠ, R. *Kriminologie ve světle nového trestního zákoníku*. České Budějovice, 2010. s. 105-107.

i v ostatních východoevropských zemích, kdy se Česká republika stává tranzitní zemí, nebo vozidla odcizená na území ČR jsou určena pro trh třetích zemí, jako jsou bývalé státy Ruské federace, Jugoslávie nebo Turecko.

Dříve hojně rozšířený důvod krádeže motorového vozidla, jen tak se povozit, je v nynější době spíše výjimkou a je privilegiem pachatelů z řad mládeže, která se vrací z různých diskoték a jiných zábavných aktivit. Kdy při páchání trestné činnosti je mládež zpravidla ovlivněna alkoholem nebo jinými návykovými látkami a její podíl na této kriminalitě tvoří více jak 16%. V současnosti se auta kradou spíše pro finanční zisk, kdy stále přetrvává trend vývozu do třetích zemí, demontáž na náhradní díly a jejich následný prodej nebo použití pochybnými auto opravami.

Na straně jedné stojí schopnost pachatelů efektivně zcizovat motorová vozidla nebo fňgovat jejich krádeže, bez zanechání stop a jejich schopnost při zastírání skutečnosti, že se jedná o odcizené, nelegální vozidlo. Na druhé straně pak stojí zákony a flexibilita státu, ať již pasivně či aktivně, ztěžovat pachatelům podmínky a prostředí, ve kterém ke krádežím motorových vozidel dochází. Střet těchto proti sil zásadním způsobem ovlivňuje vlastní vyšetřování a objasňování krádeží motorových vozidel.

Nemalou roli zde hraje i fakt, že automobilová kriminalita je spojena s celkově malou všímavostí a apatií občanů, kteří se v mnoha případech stávají tichými svědky samotné krádeže. Ale také instalace neatestovaných autoalarmů neodborných firem, které vykazují velké množství falešných poplachů, což je i jedním z důvodů proč veřejnost na takový poplach nereaguje.

Mezi další příčiny páchání trestné činnosti v Praze a dalších velkých městech musíme zařadit „anonymitu, neinformovanost a neopatrnost a tzv. příčiny lokační“.

„**Anonymita**“, je nutný důsledek městského způsobu života, který jinak přináší mnoho žádoucích ale i nežádoucích výhod. Je obecně uváděna jako faktor negativně ovlivňující bezpečnostní situaci v dané lokalitě. Pachatel při typování objektu napadení nebo při napadení samotném nemusí řešit problém s tím, že je například někým osloven, dotazován, pozorován atd. Zároveň se zde ztrácí faktor tzv. „sousedského dohledu“. To konečně komplikuje efektivní vyšetření trestného činu, které lze jednoduše přirovnat k tvorbě „mapy“ v čase a prostoru. Čím více bílých míst na „mapě“ zůstává, tím menší je pravděpodobnost objasnění deliktu. Základním zdrojem informací pro policejní orgán je stále svědectví od občanů.

„*Neinformovanost*“, v demokratickém státním zřízení a v občanské společnosti je legitimně přenesena základní odpovědnost za ochranu hodnot (majetkových i dalších) na občana. Proto je žádoucí, aby občan nabyl příslušné informace o tom, jaká nebezpečí mu hrozí a jak konkrétně se jim efektivně bránit. Tato forma preventivních aktivit je jedním z úkolů PČR.

„*Neopatrnost*“, zvyšuje riziko viktimizace osoby, pramení z neinformovanosti občanů. Je přirozené, že občan útok neočekává, jeho průběh je těžko předvídatelný a časové rozpětí překvapivě krátké. Pachatelé u majetkové trestné činnosti nalézají takové způsoby chování, aby jejich oběť nemohla na útok reagovat. Některé návyky v chování obětí umožňují „hladký“ průběh deliktu. Např. cenné věci uložené viditelně v opuštěném vozidle. Výhodiskem je zprostředkování více informací o rizicích takového jednání.

„*Příčiny lokační*“ můžeme rozdělit do tří základních kategorií:

#### **a) periferie metropole**

Poměrná část trestně delikventní zátěže na území hlavního města Prahy je důsledkem formálního i faktického napojení oblastí Prahy východ a Prahy západ (dále jen Praha venkov) k Praze. Jde o dlouhodobě popisovaný efekt tzv. „vyvážení“ trestné činnosti. Pachatelé jsou pobytem z Prahy venkov nebo se na území Prahy venkov zdržují a odcizené věci také v Praze venkov prodávají, ale místem jejich trestné činnosti je území hlavního města Prahy, která je z hlediska dopravy snadno dostupná, a je zde velká koncentrace relativně snadno dostupných materiálních hodnot. Jde o obecně platný jev existující na území velkých měst a sousedství okolních obcí.

#### **b) „satelitní“ oblast**

Velká část aktivně stráveného času rezidentů Prahy venkov připadá na území hlavního města Prahy nebo i jiných měst. Koncentrace nemovitostí soustředěných v okrajových částech – tzv. satelity slouží jako zázemí pro noční odpočinek. Velkou část dne jsou opuštěny a bez dozoru. Životní rytmus, příslušníků sociálních vrstev, jimž nemovitosti v těchto částech města patří je velmi podobný. V přibližně stejnou dobu jsou satelity opuštěny a ve stejné době se obyvatelé vrací. Přistupuje anonymita, jako relativně nový prvek viz uvedeno výše.

### **c) demografická bouře**

Růst počtu obyvatel nejen trvale bydlících, ale i trvale se bez nahlášení pobytu zdržujících v hlavním městě komplikuje orientaci v bezpečnostní situaci jednak policejním složkám, jednak obyvatelům samotným. Zároveň se zvyšuje frekvence obměny obyvatel. Domy a byty se pronajímají, dochází k častému stěhování stále většího počtu obyvatel. Typování konkrétního pachatele se tak stává mnohem složitějším.

Příčinu automobilové kriminality je nutno, mimo jiné, vidět v nedostatečném zabezpečení vozidel. Nezabezpečený automobil ukradne i méně zručný zloděj, ale vůz dostatečně chráněný jen zloděj specialista.

## **4.2 Organizovaná kriminalita krádeží motorových vozidel**

Organizovaný zločin je českou legislativou definován jako „organizovaná zločinecká skupina je společenstvím více osob s vnitřní organizační strukturou, s rozdělením funkcí a dělbou činností, která je zaměřeno na soustavné páchaní úmyslné trestné činnosti<sup>7</sup>“ a představuje v současnosti závažný bezpečnostní fenomén, který výrazně vzrostl v 90. letech minulého století.

S ohledem na stále se zvyšující kvalitu technického zabezpečení vozidel, můžeme dnes již tvrdit, že krádeže automobilů jsou doménou více či méně organizovaných skupin. Kdy tato činnost je řízena právě poptávkou, která je otázkou ekonomického charakteru a tato nemůže být uspokojena nebo může být legálně uspokojena jen velmi obtížně. Odráží se zde i otázka situace na trhu nových či ojetých vozidel. Poptávka po automobilu nebo náhradách dílech vozidel je hnací silou krádeží motorových vozidel, jejímž cílem je vždy zisk, který je hlavním cílem organizované skupiny resp. vůdčí osoby této skupiny.

V minulosti organizovaným krádežím motorových vozidel významně napomáhal problém s evidencí motorových vozidel, zpracování dat nebylo on-line. Vozidlo bylo během několika dní několikrát odhlášeno a opětovně přihlášeno na různých okresech, prostřednictvím tzv. „bílých koní“, čímž se ztrácela identita vozidla, jelikož při každé přeregistraci může dojít ke změně nebo ztrátě dat.

#### 4.2.1 Pracovní metody organizované skupiny

Pracovní metody organizované skupiny, která se zabývá krádežemi motorových vozidel, můžeme ve stručnosti a zjednodušeně ozřejmit takto:

- **Organizátor**, vyhledává odbytové kontakty v autodílnách, auto-vrakovištích, u prodejců ojetin apod., spolu s úředníky, kteří mohou přispět při legalizaci odcizených vozidel. Organizátor spolupracuje se sítí lidí zapojených do padělání, pašování atd., přičemž velice často operuje jako legální obchodní společnost, která zakrývá nelegální aktivity skupiny.
- **Zloděj**, propátrává lokality, zejména parkoviště a nejlépe v hustě osídlených oblastech, aby vyhledal nebo vytipoval požadované vozidlo, podle zakázky organizace. Kdy za užití předem připravených nástrojů nebo elektronických zařízení s vozidlem během několika málo sekund vyjede a následně na předem stanoveném místě vozidlo předá dalšímu članku organizace „kurýrovi“.
- **Kurýr**, odcizené vozidlo velmi rychle vozidlo přepraví na požadované místo nebo za hranice, mnohdy dříve než majitel vozidla odcizení zjistí a informuje příslušné orgány k vyhlášení pátrání po odcizeném vozidle. Kurýři nebývají schopni a ani ochotni, při jejich odhalení, uvést totožnost svých kontrolorů, neboť v mnoha případech je neznají nebo znají jen jejich přezdívky.
- **Padělatelé a mechanici**, opatřují odcizeným vozidlům novou, zfalšovanou nebo zcela falešnou identitu, kdy k těmto účelům mají oficiální doklady. Po opatření vozidla novou identitou vozidla znovu přihlásí do provozu, nečastěji formou přestavby vozidla a prodají. Doklady, například od již neexistujícího vozidla slouží k legalizaci kradeného vozu, které nevzbuzuje žádné pochybnosti, jelikož v celém procesu přestavby není problém při záměně dílů nesoucích identifikační znaky z odcizeného vozidla postavit vozidlo evidenčně čisté.

Vedle obchodování s celými vozidly existuje velice rozšířený obchod s náhradními díly a to díky stále se zvyšující poptávce, zejména v tzv. rozvojových zemích a zemích bývalé Ruské federace.

Vlastní krádeži vozidla, předchází pečlivá příprava, po krádeži pak přichází potřeba vozidlo zastříti skutečností, že se jedná o odcizené motorové vozidlo a tedy toto ukrýt, rozebrat, upravit, či jiným takovým způsobem odstranit spojení s krádeží. Jde tak

o komplex činností, kdy každý člen skupiny má svoji vlastní úzkou specializaci, které R. Rak seřadil do následujícího výčtu<sup>9</sup>:

1. poptávka po vozidle
2. příprava krádeže
3. krádež nebo fingovaná krádež
4. příprava vozidla na transport
5. transport odcizeného vozidla
6. příprava vozidla na prodej
7. prodej
8. zisk

---

<sup>9</sup> RAK, R. a kolektiv. *Krádeže motorových vozidel: odhalování, vyšetřování, prevence*. Brno, 2001. s. 185.



## 5 Možnosti prevence krádeží motorových vozidel

Mezi základní preventivní opatření krádeží motorových vozidel patří vlastní zabezpečení vozidla proti jeho neoprávněnému užití třetí osobou. A to jak zabezpečovací zařízení proti krádeži vozidla, tak i zařízení a prvky k následnému odhalování již odcizených vozidel.

Zabezpečovací systémy motorových vozidel slouží k zabraňování nebo podstatnému ztížení odcizení motorového vozidla. Přičemž systémy zabezpečení automobilů můžeme rozdělit do kategorie aktivní a kategorie pasivní. Kdy kategorie aktivní ochrany má své opodstatnění již před a při samotném napadení vozidla, a to tím, že pachatelé zabrání nebo podstatně ztíží provedení krádeže vozidla. Do této skupiny zabezpečovacích systémů řadíme jak mechanické zabezpečovací systémy<sup>10</sup>, tak i elektronické ochranné systémy. Nevýhodou mechanických zabezpečovacích systémů, ale i některých elektronických je, že po provedení samotné krádeže vozidla nemají žádný smysl pro následné pátrání nebo identifikaci vozidla. Existují dva druhy aktivního mechanického zabezpečení vozidla, a to systém pevně spjatý s vozidlem resp. s jeho konstrukcí a systémy přenosné, které nejsou s vozidlem pevně spojeny. Používané materiály a provedení mechanických zabezpečovacích systémů pevně spojených s vozidlem nejsou nijak závislé na elektrické soustavě vozidla, odolávají klimatickým podmínkám, tepelných a chemickým vlivům před poškozením.

Oproti tomu, kategorie pasivní ochrany nevytváří pachatelé žádnou překážku k překonání základního zabezpečení vozidla, ale je především využívána po spáchání činu tedy dokonání krádeže vozidla. Do této kategorie můžeme zařadit jak základní identifikační prvky samotného vozidla, jako je VIN kód, registrační značka přidělená vozidlu a další identifikační a bezpečnostní prvky vozidla. Vedle těchto základních i rozšiřujících prvků sem můžeme zařadit i dodatečné systémy zabezpečení jako je ochranné pískování skel vozidla a některé elektronické systémy zabezpečení, zejména tzv. vyhledávací systému.

---

<sup>10</sup> Proč si pořídit mechanické zabezpečení?[online]. ©2012 [cit. 2012-02-05]. Dostupné z WWW: <http://www.kanaco.cz/mechanicke-zabezpeceni-obsah-proc-si-poridit-mechanicke-zabezpeceni.html>.

## **5.1 Mechanické zabezpečovací systémy pevně spojené s konstrukcí vozidla**

Jedná se o mechanismy, které blokují zařazení rychlostních stupňů, podle použitého mechanismu blokuje táhla řadicího mechanismu k převodové skříně vozidla nebo samotný řadicí mechanismus v kulise řazení. Tyto systémy nijak neovlivňují majitele vozidla a manipulace s nimi je velmi jednoduchá, pouhé jedno otočení klíčem v cylindrické vložce zámku mechanismu.

Podstatou systému blokujícího táhlo řadicího mechanismu je uzamčení táhla řazení, při němž dochází k pevnému spojení mezi pohyblivou a pevnou částí vozidla za pomoci masivního, mechanického systému zabezpečení. Kdy u vozidel s ručním, mechanickým řazením se blokuje zařazený zpětný chod a u vozidel s automatickou převodovkou je zablokována parkovací poloha řazení. Celý mechanismus je uzamčen pomocí zámku s cylindrickou vložkou chráněnou proti odvrtání, rozlomení nebo překonání planžetou, s využitím systému třířadého klíče. Samotný mechanismus se skrývá pod středovým tunelem vozidla a částečně pod vozidlem s omezeným přístupem, v interiéru vozidla je pouze otvor pro vložku zámku sloužící k aktivaci či deaktivaci, tedy uzamčení či odemknutí, systému uzamykání řadicího mechanismu.

Systém blokující kulisu řazení resp. mechanismus je založen na stejném principu jako systém blokující táhla řazení. U vozidel s manuální převodovkou blokuje zpětný chod a u vozidel s automatickou převodovkou blokuje parkovací polohu řadicí páky. Funguje na principu zablokování řadicí páky robustním zámkem opatřeným trezorovou vložkou umístěným přímo v kulise řadicího mechanismu s pohodlným přístupem pro řidiče v interiéru vozidla. Tento mechanismus je neoddělitelně, nerozebíratelně spojen s karoserií vozidla. Proti demontáži neoprávněnou osobou je použito speciálních trhacích šroubů nebo matic s ochrannými kroužky z kalené oceli.

## **5.2 Přenosné mechanické systémy ochrany vozidel**

Přenosnými zabezpečovacími, mechanickými systémy jsou zařízení, která nejsou pevně spojena s karoserií vozidla. Tato zařízení nezaručují tak vysokou úroveň ochrany vozidla před odcizením jako systémy pevně spojené s karoserií vozidla uvedené v kapitole 5.1.

Mezi tato zařízení můžeme zahrnout veškeré mechanismy určené k dodatečnému uzamknutí volantu, pedálů nebo ruční brzdy – tzv. páky na volant, páky pedálů a volantu, další mechanismy k blokaci pedálů, tyče ruční brzdy, ale i zařízení k zabránění odjezdu vozidla tzv. „botička“. Taková zařízení do určité míry ztíží provedení krádeže vozidla a nezkušeného zloděje dokonce i odradí od samotné krádeže, ale nic méně se jedná o zařízení, která jsou překonatelná. K překonání páky volantu stačí pachateli například pomocí pákových, štípacích kleští přeštípnout obvody věc volantu a vyvléci bezpečnostní páku volantu nebo bombička stlačeného plynu do zapalovače, kterou se podchladí zamykaní nebo táhlo páky volantu a kladívko, určené k rozbití autoskla, na rozbití zkřehlé, zamražené části páky volantu. Dále si pachatel může přinést vlastní volant zbavený vnitřního ozubení k uzamčení volantu a potřebné nářadí k výměně volantu. Podobné je to i se zabezpečením pedálů, ruční brzdy a botičky. Všechna tato zařízení jsou založena na principu podstatného omezení pohybu dané součásti vozidla, ovšem tím, že nejsou nijak sami chráněna, jsou sami překonatelná. Je však také třeba podotknout, že se stále se rozvíjejícími technologiemi se zvyšuje i odolnost užitých materiálů, jako například proti překonání zmrazením pomocí stlačeného plynu nebo tekutého dusíku, odvrtání, překonání planžetou apod.

### **5.3 Elektronické zabezpečovací systémy**

Další možností aktivní ochrany vozidla je montáž autoalarmů a instalace immobilizérů. Immobilizér je elektronické zařízení, které blokuje možnost neoprávněného nastartování vozidla, tedy uvedení motoru do chodu. Autoalarmy jsou aktivním elektronickým zabezpečovacím zařízením, které slouží zejména ke střežení vozidla, narušení jeho uzamčení, interiéru nebo samotné manipulaci s vozidlem. V případě napadení vozidla odrazují zloděje pomocí sirény a tím i upozornění okolí vozidla na jeho narušení nebo pokus o narušení jeho zabezpečení. Kromě signalizace sirénou může být použito i přenosu poplachové informace na mobilní telefon majitele automobilu. Dále sem řadíme i tzv. vyhledávací systémy, které se však řadí spíše do kategorie pasivní ochrany vozidla, jelikož tyto systémy zpravidla začnou být aktivní až v okamžiku po samotné realizaci krádeže automobilu. Jejich prostřednictvím a za využití moderních technických prostředků a nejrůznějších bezdrátových sítí lze odcizené vozidlo rychle lokalizovat – vyhledat nebo sledovat jeho pohyb, přičemž

operátor poskytovatele této služby informuje policii a navádí ji k zajištění – vypátrání vozidla a možnému zadržení pachatele.

### *5.3.1 Immobilizér*

Je zařízení, které aktivním způsobem blokuje možnost neoprávněného nastartování motoru vozidla a je do automobilu montováno již výrobcem vozidla. Immobilizér, podle typu přerušuje důležité elektrické obvody elektroinstalace vozu nebo palivovou soustavu vozidla, čímž brání k nastartování. V zemích Evropské unie jsou immobilizéry povinnou výbavou u každého nově vyrobeného automobilu. V Každém případě rozšíření sériového imobilizéru o doplňkový immobilizér v kombinaci s autoalarmem je výrazným zvýšení ochrany vozidla proti krádeži. Sériový immobilizér zkušený pachatel překoná, kdy mu k tomu postačí, u starších modelů, vhodný potenciometr nebo donesená, předem upravená řídicí jednotka vozidla. V současné době, jako např. u vozidel značky FORD, jsou proti neoprávněnému užití upravené řídicí jednotky vozidla zabezpečeny díky elektronickému řízení vstřikování paliva, kdy elektronický kód vysokotlakého čerpadla paliva a elektronické kódy jednotlivých vstřikovacích jednotek – trysek tzv. vstříků jsou výrobcem zadány do paměti řídicí jednotky, což v praxi znamená, že i když si pachatel donese vlastní upravenou řídicí jednotku, tak tato nekomunikuje s vstřikovacím čerpadlem a ani samotnými vstříky a tudíž elektronicky řízené vstřikování paliva nepracuje a vozidlo nelze nastartovat.

Nejdůležitější součástí immobilizéru je řídicí jednotka, snímač kódového signálu majitele vozidla a modulu. Immobilizér je složen z několika částí, klíčku zapalování s transpondérem, který přijímá i vysílá elektrický impuls o kódu do řídicí jednotky immobilizéru. Pro přenos kódu slouží přijímací a vysílací anténní cívka, která zároveň slouží k napájení transpondéru energií a zároveň může sloužit k ovládání zámku volantu, ale jejím hlavním úkolem je přenést vysílaný kód do řídicí jednotky immobilizéru. Tato řídicí jednotka překontroluje přijímaný kód z transpondéru klíčku zapalování s proměnným kódem z řídicí jednotky. V případě neshody kódů zablokuje v řídicí jednotce motoru příslušné elektrické obvody pro zapalování nebo palivové soustavy.

Někteří výrobci motorových vozidel, např. Koncern FORD, využívají systém PATS „Passive Anti Theft System“ umístění vysílače individuálního kódu v klíčku zapalování, kdy zasunutím klíčku do spínací skříňky zapalování dojde k samočinnému procesu identifikace. Další výrobci, jako např. PEUGEOT, doplnily své immobilizéry

o čipovou kartu s výhradním kódem, kterou je před nastartováním nutno vložit do čtečky čipových karet, kterou je příslušné vozidlo vybaveno, a po nastartování ji vyjmout. U těchto typů immobilizérů však dochází, v průběhu času, k propálení stykových kontaktů.

I přes skutečnost, že v dnešní době jsou immobilizéry montovány již samotnými výrobci vozidel, je zde možnost nechat v odborném servisu namontovat přídavný, externí immobilizér. Jedny z nelépe zabezpečených immobilizérů mají složitý digitální kód, který se nedá zjistit ani při využití moderní výpočetní techniky a každý klíč se tak stává neopakovatelným originálem. Součástí immobilizéru je vestavěný proti-únosový obvod „Black Jack“, který ověřuje oprávněnost použití, a v případě chybné odpovědi zapne vizuální a akustický poplach, a při zpomalení vozidla rozpojí patřičné obvody a vyřadí palivovou soustavu z činnosti. Na trhu jsou dále dostupné immobilizéry s nekontaktním ovladačem, který je umístěn v přívěsku. Tyto immobilizéry jsou závislé na vzájemném signálu a vzdálenosti mezi řídicí jednotkou a přívěskem. V okamžiku ztráty signálu rozpojí hlídané obvody a tím vyřadí motor vozidla z činnosti a tím znehybní vozidlo.

### 5.3.2 *Autoalarm*

Jako vhodný doplněk zabezpečení vozidla v kombinaci s mechanickými zabezpečovacími systémy je užití autoalarmů. Na rozdíl od imobilizérů jsou autoalarmy aktivním zabezpečovacím prvkem prevence před krádeží vozidel. Jejich hlavní úlohou je prostřednictvím různých snímačů a čidel (např. snímač napětí v elektrické síti vozidla – otevření dveří, kapoty motoru či víka zavazadlového prostoru, otřesové čidlo, pohybové nebo náklonové čidlo) upozornit, vizuálním a akustickým signálem anebo i skrytě dle typu zařízení, majitele a své okolí o narušení bezpečnosti vozidla.

Autoalarm se v základním provedení skládá z řídicí jednotky, která vyhodnocuje signály, jednotlivých senzorů a čidel, a v případě vyhodnocení signálu jako poplachového vyšle impuls k optickému a akustickému poplachu prostřednictvím pozičních světel vozidla a přídavné sirény nebo klaksonu vozidla. Kvalitní autoalarmy jsou zpravidla vybaveny i integrovaným imobilizérem. Autoalarmy vyšších kategorií dále obsahují komunikátory pro přenos poplachové SMS zprávy k majiteli vozidla, k čemuž využívají komunikace přes bezdrátovou telekomunikační síť, přičemž umožňují i zpětnou vazbu z mobilního telefonu majitele k ověření poplachu nebo

blokaci vozidla proti neoprávněnému užití. Nejmodernější autoalarmy využívají dokonce i síť GSM a GPS pro přesné určení polohy vozidla.

Na trhu je v současné době nepřehledné množství nejrůznějších autoalarmů od renomovaných značek až po zcela neznámé výrobce, proto si potenciální uživatel musí předem stanovit požadavky na zabezpečení vozidla autoalarmem. Nezkušeného nebo nedostatečně připraveného pachatele již samotné vyvolání poplachu o narušení vozidla v mnohých případech odradí od úmyslu se vozidla zmocnit. Uživatel má již při koupi nového vozu možnost montáže autoalarmu od samotného výrobce, u kterého je předpoklad, že tento bude plně komunikovat s elektronickým vybavením vozidla a především s řídicí jednotkou, což podstatně ovlivňuje pohodlné ovládání autoalarmu a všech jeho funkcí.

### *5.3.3 Vyhledávací systémy odcizených vozidel*

Vyhledávací systémy vozidel nebo také pokrádežové systémy řadíme do kategorie pasivní ochrany, které zaručují zvýšení možnosti nalezení vozidla po krádeži a zvyšují procento úspěšnosti při objasnění krádeží vozidel včetně možného zadržení pachatele krádeže. Tyto systémy umožňují v okamžiku útoku nebo po dálkové aktivaci systému přenos informace v reálném čase o určení směru pohybu vozidla, konkrétního místa výskytu, rychlosti apod.. Čímž vytváří dobré výchozí podmínky pro rychlé zadržení pachatele a zajištění vozidla nebo jeho vyhledání. Systémy mohou sloužit nejen k vyhledávání a sledování vozidla, ale umožňují, podle typu zařízení, dálkové ovládání řídicí jednotky motoru nebo imobilizéru k přerušení elektrických obvodů a tím vyřazení motoru z činnosti. Tato zařízení pracují na principu mikročipu, umístěného někde ve vozidle a satelitního systému GPS. Díky nezávislosti na řídicí jednotce a vlastního, záložního napájení jsou takováto zařízení neustále v provozu.

Systém GPS „Global positioning system“ je vlastně soustava družic, které celosvětově poskytují velice přesné informace ke zjišťování polohy, o přesném čase a své poloze ve vesmíru. Přijímač GPS umístěný ve vozidle sleduje, registruje a vyhodnocuje vysílané informace a na jejich podkladě určí svoji vlastní polohu, směr pohybu a rychlost pohybu. Instalovaná jednotka GPS systému pro přesnou lokalizaci polohy ve vozidle přenáší prostřednictvím komunikátoru zprávy o stavu a poloze vozidla na pult ochrany operátora a v okamžiku neoprávněné manipulace s vozidlem, vyšle poplachový kód a určení své polohy na pult ochrany. Od této chvíle je vozidlo

nepřetržitě sledováno a operátor začne provádět nezbytné úkony k záchraně vozidla, včetně vyrozumění policie.

Vždy však záleží na uživateli těchto služeb, jaké služby si bude hradit. Je nabízeno několik variant služeb a zabezpečení, od typu kdy klient musí sám informovat operátora o krádeži vozidla k aktivaci vyhledávacího systému až po variantu, kdy se tento systém aktivuje automaticky v okamžiku neoprávněného užití vozidla. Automatická aktivace systému je zajištěna díky jedinečnému čipu, který uživatel obdrží při instalaci zařízení do vozidla, kdy zařízení rozpozná přítomnost resp. nepřítomnost čipu. Tento typ zařízení je vhodný zejména do měst, kde jsou vozidla odstavena, parkována na sídlištích, odstavných parkovištích, čímž je vozidlo převážně bez dozoru.

Po obdržení poplachu, informace od majitele o krádeži nebo ověření oprávněnosti poplachu je operátorem pultu ochrany vysláno na místo zásahové vozidlo a je informována policie. Pro ty nejnáročnější nebo majitele luxusních vozidel je v nabídce produkt, který kombinuje prvky radiového a satelitního vyhledávání, čímž je vozidlo zabezpečeno dvojitou ochranou po celé Evropě, ale i celém světě. Samozřejmostí je, že tyto vyhledávací a sledovací produkty jsou nabízeny jak pro osobní, užitková vozidla, tak pro vozidla nákladní a lze je instalovat do všech značek motorových vozidel včetně motocyklů. Radiový vyhledávací systém využívá celostátní radiové frekvence a špičkových technologií moderních počítačových sítí. O neoprávněné manipulaci s vozidlem vyše skrytý vysílač alfanumerický kód, který je zachycen stacionárními vyhledávacími body, které ho dále přenesou datovou komunikací do centrálního systému a po dekodování informuje operátora na situační mapě o poloze, směru a rychlosti vozidla. Operátor po obdržení takového poplachu kontaktuje klienta, ověří poplach, informuje policii a vyše výjezdovou skupinu s pozemní nebo vzdušnou technikou vybavenou sledovacím zařízením, kdy posádka výjezdové skupiny je v neustálém spojení s policií a dále ji navádí na místo výskytu napadeného vozidla, čímž je podstatně ztěženo vyvezení vozidla za hranice státu.

## **5.4 Identifikační znaky motorových vozidel**

V důsledku vysokého počtu provozovaných motorových vozidel je zde potřeba jednoznačného označení konkrétního vozidla a jeho komponentů. Základním a nejdůležitějším, individuálním identifikačním označením automobilů je unikátní

a jedinečný kód „Vehicle Identification Number“ tedy zjednodušeně řečeno číslo VIN. Díky přijatým mezinárodním normám pro VIN kód, od roku 1983 určen normou ISO 3779:1983, je tak zaručena unikátnost na celém světě. Od roku 1985, tedy doby kdy byly přijaty první mezinárodní ISO normy pro VIN kód, do současné doby se postupně přešlo k identifikaci vozidel jako celku pomocí čísla VIN. Pro mnohem jednodušší a hlavně vizuální identifikaci vozidla je užívána každým stát registrační značka „RZ“, dříve také uváděna jako státní poznávací značka „SPZ“, která však není spojována s konkrétním vozidlem po celou dobu jeho životnosti, díky zejména změně majitele, ztrátě nebo odcizení RZ apod. Dalším využívaným prvkem, kdy jeho užití však záleží na majiteli vozidla nikoli na výrobci, je pískování skel nebo elektronické identifikační čipy.

#### 5.4.1 Vehicle Identification Number – VIN

Jedná se o 17 (sedmnácti) místný kód, který obsahuje nejen arabské číslice, ale i písmena - viz příloha č. 4 (obr. č. 1), díky nimž takto sestavený kód vypovídá o individuálních i obecných vlastnostech vozidla. VIN je založeno na své pevné logické struktuře a své unikátnosti pro všechny světové výrobce vozidel<sup>11</sup>.

<b>T</b>	<b>M</b>	<b>B</b>	<b>E</b>	<b>F</b>	<b>F</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>T</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>9</b>
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Světový kód výrobce <b>W.M.I.</b>			Popisný kód vozidla <b>V.D.S.</b>						Rejstříkový kód vozidla <b>V.I.S.</b>							
Země, výrobce			Popisný kód vozidla				Kontrolní číslice		Modelový rok		Závod		Jedinečné číslo			

*Tab. 4. Princip a význam jednotlivých znaků kódu VIN*

Identifikační kód vozidla VIN svým složením číslic a písmen nás informuje o veškerých údajích k vozidlu – viz tabulka č. 4. První tři znaky tzv. kód „W.M.I.“<sup>11</sup> (World Manufacturer Identifier – Světový kód výrobce) nám podávají informaci o zemi a výrobci vozidla, kdy např. automobilka Mladá Boleslav má přiřazený kód „TMB“, druhá část VIM s šesti místným popisným kódem vozidla „V.D.S.“<sup>11</sup> (Vehicle

<sup>11</sup> RAK, R. a kolektiv. *Krádeže motorových vozidel: Odhalování, vyšetřování a prevence*. Brno, 2001, s. 87-96.



Descriptor Section) obsahuje znaky vypovídající o technicko-konstrukčních charakteristikách vozidla jako je např. modelová řada, provedení karoserie, typ a objem motoru, druh paliva či emisní systém apod., znaky rejstříkového kódu „V.I.S.“<sup>11</sup> (Vehicle Indicator Section) uvádí na pozici 10 a 11 modelový rok vozidla a montážní závod a posledních 6 znaků je sériové číslo, které určuje, v jakém pořadí sjelo vozidlo z výrobní linky, stejné jako u dříve užívaného čísla karoserie.

Dešifrováním VIN „TMBEFF614T4721549“ zjistíme z kódu „W.M.I.“, že vozidlo je původem z České republiky „T“, vyrobeno automobilovým závodem Mladá Boleslav a jedná se o osobní automobil „M, B“. Popisný kód „V.D.S.“ není žádným způsobem mezinárodně normalizován, zde je na výrobcu jaké informace v kódu uvede, každá automobilka má jiné nastavení a bez bližších znalostí k uvedenému kódu „V.D.S.“, který vypovídá o technických parametrech vozidla, laik, a bohužel ani nezasvěcený policista, nevyčte žádné informace. V kódu „V.D.S.“ bývá šestá pozice kódu (viz tab. 3 pozice 9) využívána také k tzv. „kontrolní číslici“, zejména ve Spojených státech Amerických, kde je tato číslice povinná. Využitím speciálního algoritmu je okamžitě zjištěn jakýkoli zásah do VIN a ve spojení s výpočetní technikou, tento algoritmus, hlídá správné zadání VIN (opsání, zapsání při registraci apod.). Posledním kódem VIN je osmi místný kód „V.I.S.“ jehož první pozice určuje modelový rok, v našem případě je to rok 1996, druhá pozice nám určí montážní závod a následuje posledních šest znaků, které nám určí pořadí vyrobeného vozidla. Kdy však vždy poslední čtyři znaky musí být uvedeny v číselné podobě, jelikož znaky na 3–4 pozici mohou obsahovat vyjádření modifikace a měsíc výroby, jako například u vozidel zn. FORD nebo u vozidel vyrobených v Trnavských automobilových závodech „TAZ“.

#### *5.4.2 Kde VIN nalézt a jakým chybám se vyvarovat*

Viditelné umístění identifikátoru vozidla kódu VIN není mezinárodně normalizováno, na rozdíl od struktury, která je součástí technické dokumentace vozidla. O umístění rozhoduje každý výrobce individuálně, přičemž však existují charakteristická místa, na nichž lze VIN kód nalézt. Obecně tedy lze říci, VIN kód by se měl zpravidla nalézat od středu vozidla vpravo vyražené přímo na karoserii, na lehce viditelném místě v přední části vozu, ale například vozidlo zn. PEUGEOT 206 má VIN umístěno pod víkem zavazadlového prostoru, kde je vyraženo na vnitřní straně zadního čela, vozidla FORD mají VIN vyraženo na podlaze u pravých předních dveří, před sedadlem spolujezdce vedle prahu, pod koberečkem. Vyražení kódu VIN probíhá

v různých fázích výrobního procesu vozidla a to buď do čistého plechu, krycího nátěru. Ražba, je prováděna několika technologickými způsoby, jako je plná ražba, bodová ražba, využití laserové technologie s nerozličnějšími tvary znaků. Dále je VIN vyraženo na identifikačním štítku vozidla a v současné době je VIN viditelně umístěno pod předním sklem vozidla na straně řidiče, zde však již není vyraženo, ale pouze nalepeno pro lepší přístup při kontrole vozidla. V USA je toto umístění dokonce upraveno zákonem, jelikož vozidlo je osobní vlastnictví, tudíž nelze bezdůvodně narušit soukromí majitele a vyžadovat tak otevření motorového nebo zavazadlového prostoru. Navíc lehce přístupné a viditelné VIN umožňuje státním orgánům rychlejší vizuální ověření identity vozidla. V Evropě stejně jako u „kontrolní číslice“ VIN tato povinnost umístění VIN pod přední okno není stanovena.

Při kontrole původu a identity vozidla je při zadávání VIN nutné se vyvarovat<sup>12</sup>, nahrazování číslice 0 písmenem „O“, jelikož závazné mezinárodní normy zakazují výrobcům ve VIN použití písmen „O“, „Q“ a „I“ vzhledem k jejich zaměnitelnosti. Při kontrole dokladů k vozidlu věnovat pozornost způsobu vypsání údajů, není dovoleno doklady vypisovat ručně a není rozhodující, zda tužkou nebo psacím strojem. Při provádění kontroly VIN v terénu zaměřit pozornost na výskyt zakázaných znaků, počet uvedených znaků, kterých musí být 17 v řadě za sebou bez mezer a separátorů (hvězdička, pomlčka, lomítka atd.). Překontrolovat vyražený VIN kód na karoserii – viz příloha č. 4 (obr. č. 2) s „Typovým a výrobním štítkem“ vozidla, kdy tento by neměl být žádným způsobem poškozen a to zejména u lepených štítků. Vždy si opsat celé VIN a zejména u vozidel zn. FIAT dávat pozor na úplnost VIN jelikož toto bývá často rozděleno do dvou částí. Opsáním poslední části VIN může docházet ke shodě s jinými vozidly a to zejména u značky FIAT a ŠKODA (Felicia, Favorit). Při zadávání do informačních systémů dbát na správné zadání VIN uvědomit si, že VIN neobsahuje žádná lomítka nebo jiné separátory, a to ani v případě kdy je VIN na vozidle rozděleno na dvě části vložením ohraničujících znaků výrobcem.

V současné době již existují i skrytá místa s uvedením VIN nebo alespoň se zakódovanou částí VIN, což se u starších typů vozidel nevyskytovalo. Skrytá VIN jsou však laické veřejnosti, ale i orgánům činným v trestním řízení utajována, z důvodu ochrany vozidel. Každý výrobce je u jednotlivých typů umisťují na různá, náhodná

---

<sup>12</sup> RAK, R. a kolektiv. *Krádeže motorových vozidel: Odhalování, vyšetřování a prevence*. Brno, 2001, s. 96-98.

místa. Takže i když pachatel odcizené vozidlo rozebere a získané díly rozprodá, včetně dílů karoserie a odřezaných částí karoserie, lze později při bližším zkoumání podezřelého vozidla zjistit, že na tomto jsou umístěny díly z odcizeného vozidla. Takovéto díly se lehce dostanou k osobě, která je koupí v dobré víře, na vrakovištích vozidel, za účelem použití na svém např. havarovaném vozidle. Skryté identifikátory mohou být jak vylisovány na karoserii, agregátech vozidla, tak i nalepeny na speciální folii, kdy i po jejím odstranění lze použitím ultrafialového světla tento identifikátor přečíst. Jsou i známy pokusy výrobců o umístění identifikátorů vozidla do mikročástiček přimíchaných v laku vozidla, kdy tyto lze přečíst pouze s využitím speciálních přístrojů. Využití takovéto technologie v praxi a při využití čtecích zařízení např. v sledovacích zařízeních provozu na komunikacích nebo záznamových zařízeních pro digitální sledování poplatků z využívání silniční sítě (mýtného) by do značné míry zvýšilo objasněnost v oblasti krádeží motorových vozidel, vyhledání odcizených nebo jinak neoprávněně užívaných vozidel, ale i by toto měla nemalý vliv na prevenci před krádežemi vozidel, právě pro snadné vypátrání pohybu vozidla a možnosti identifikace řidiče.

#### *5.4.3 Kontrolní číslice ve VIN kódu a algoritmus kontrolního výpočtu*

Při hromadném zpracování alfanumerických údajů, zejména v počítačově vedených evidencích, je nejučinnější mechanismus kontrolní číslice, která garantuje jednoznačnost poskytnutých dat. Kontrolní číslice nám poskytuje 100 % čistotu VIN. Při zadávání jsou okamžitě vyloučeny jakékoli chyby, chybný zápis, nesprávný opis, pokus o falsifikaci dokladů nebo identifikačního štítku vozidla. Dalším přínosem kontrolní číslice v praxi, kdyby této metody využívali všichni výrobci vozidel, nejen v USA anebo jen u vozidel vyvážených do USA, současně s využitím jednotného algoritmu by bylo vyloučení jakékoliv machinace s VIN. Čímž by se zvýšila i objasněnost trestné činnosti spojených s krádežemi motorových vozidel, zvýšil by se počet nalezených vozidel. A to nejen při nejrůznějších kontrolách policí, ale i při pokusech o přihlášení dovezeného vozidla ze zahraničí, změně majitele, individuálních přestavbách vozidel, pojistné události a dále u povinné technické prohlídky vozidla s pozměněným VIN. Vždyť jednotlivé rezorty státní správy, ale i další subjekty přicházející do styku s motorovými vozidly z jakéhokoli důvodu, využívají obdobné informační systémy. Pak by jen stačilo, aby subjekt, který zjistí nesrovnalosti v kódu VIN, ihned informoval Policii ČR. A okamžitě se zde nabízí možnost odhalení trestné činnosti, objasnění již oznámeného skutku, zajištění

odcizeného vozidla a jeho navrácení oprávněné osobě, ale i velmi pravděpodobné následné zadržení pachatele. Ovšem samotný boj s kriminalitou není jediným důvodem k povinnému zavedení kontrolní číslice do VIN, nejen v České republice, ale celosvětově nebo alespoň Evropské Unii, jelikož selhání lidského faktoru působí chyby, především při zavádění do informačních systémů, které neprovozuje jen Policie ČR.

Kontrolní číslice je uvedena v hodnotě 0 až 9 anebo pro případ kdy výsledek výpočtu kontrolní číslice je dvou místný znakem X.

### „Algoritmus výpočtu kontrolní číslice VIN“<sup>13</sup>

a)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
b)	1	F	A	B	P	2	6	B	8	B	A	1	1	2	0	0	7
c)	1	6	1	2	7	2	6	2	8	2	1	1	1	2	0	0	7
d)	8	7	6	5	4	3	2	10	0	9	8	7	6	5	4	3	2
e)	8	42	6	10	28	6	12	20	0	18	8	7	6	10	0	0	14

a) pořadí pozice VIN

#### Převodní tabulka

b) VIN vozidla
c) převodní řádek viz převodní tabulka
d) konstantní řádek
e) řádek součinu (suma)

b)	c)	b)	c)	b)	c)	b)	c)	b)	c)
A	1	H	8	R	9	Y	8	6	6
B	2	J	1	S	2	Z	9	7	7
C	3	K	2	T	3	1	1	8	8
D	4	L	3	U	4	2	2	9	9
E	5	M	4	V	5	3	3	0	0
F	6	A	5	W	6	4	4		
G	7	P	7	X	7	5	5		

(e = c x d)

(e = SUMA195)

**Kontrolní číslice:**  $kc = \text{suma modulo } 11,$

$$kc = 195 \text{ mod } 11, kc = 8$$

1. do řádku „b)“ vepíšeme 17-ti místný identifikátor VIN
2. do řádku „c)“ vepíšeme hodnoty dle převodní tabulky
3. hodnoty z řádku „c)“ vynásobíme konstantními hodnotami v řádku „d)“ a vepíšeme do řádku „e)“
4. hodnoty v řádku „e)“ sečteme a dostaneme sumu

<sup>13</sup> RAK, R. a kolektiv. *Krádeže motorových vozidel: Odhalování, vyšetřování a prevence*. Brno, 2001, s. 118.

5. hodnotu kontrolní číslice vypočítáme pomocí kalkulačky a funkce „MOD“  
 $kc = \text{suma MOD } 11 = 8$
6. poté překontrolujeme vypočítanou hodnotu s kontrolní číslicí a tyto obě hodnoty musí být shodné, v opačném případě byl proveden zásah do VIN.

## 5.5 Registrační značka vozidla

Problematiku registračních značek motorových vozidel upravuje zákon č. 56/2001 Sb. „o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích“ a jejich podoba musí být v souladu s vyhláškou č. 243/2001 Sb. „Ministerstva dopravy a spojů o registraci vozidel“. Registrační značka slouží k rychlému, orientačnímu – prvotnímu ověření totožnosti vozidla. Na základě registrační značky lze bez fyzické kontroly samotného vozidla, z informačních systémů, zjistit značku, typ a druh vozidla, barvu vozidla, VIN vozidla uvedený v evidenci, majitele vozidla a další upotřebitelné informace, před provedením fyzické kontroly vozidla ke zjištění jeho faktické identity, případně jiných úkonů.

Registrační značku tvoří pět až sedm znaků složených z arabských číslic doplněné velkými písmeny latinské abecedy: V registrační značce nesmí být užito písmen „G, O, Q, W“, aby se zamezilo záměně s písmeny „C, V“ a číslicí „0“ tedy obdobně jako u identifikátoru VIN. V registrační značce vždy první písmeno vyjadřuje kód kraje – viz příloha č. 2, ve kterém byla registrační značka vydána. Toto však neplatí pro určitý druh registračních značek, jako jsou registrační značky diplomatických, cizineckých a zvláštních vozidel. Každá registrační značka je opatřena reflexními fólií a bezpečnostními, ochrannými prvky, které jsou viditelné přibližně pod úhlem  $30^{\circ}$ , kdy se objeví čtvereček šedé barvy s písmeny „CZ“<sup>14</sup>.

## 5.6 Další, pomocné identifikátory motorových vozidel

K prověření původu motorového vozidla lze využít i dalších identifikátorů na vozidle a jejich následným prověřením např. u výrobce nebo autorizovaného dealera. Mezi takové identifikátory se řadí výrobní resp. typový štítek vozidla, zákaznický štítek,

---

<sup>14</sup> *Nové registrační značky v ČR.* [online], © 2006 [cit. 2011-01-09]. Dostupné z WWW: <http://www.feudal.cz/spz/html/impressum.htm>.

číslo motoru a dalších agregátů, kódy skel a bezpečnostních pásů, ale i díly nesoucí segmenty VIN kódu nebo datum výroby.

Na výrobním, typovém štítku vozidla je uvedena celá řada důležitých informací o vozidle, kdy v závislosti na výrobci se tyto údaje liší, ale i tak je jedním z neopomenutelných a významných identifikátorů vozidla. Údaje na štítcích se sice liší, ale lze na těchto najít, kromě názvu výrobce, takové údaje jako VIN, národní homologační typové číslo, celkovou hmotnost nebo rok výroby, typ motoru a kód barvy vozidla. U těchto štítků jsou známi pouze dva druhy použitých materiálů kovové (zpravidla hliníkové) a plastové z vrstveného materiálu. Štítky jsou k vozidlu připevněny nýty nebo nalepeny na různých místech, zpravidla však bývají umístěny v motorové části nebo zavazadlovém prostoru, ale lze je najít i pod zadními sedadly. Údaje na štítcích mohou být podle typu technologie výroby tištěné, ražené, vypalované laserem nebo gravírované. Je proto velmi důležité při kontrole vozidla věnovat pozornost i těmto identifikátorům neboť i oni mohou mnoho napovědět o legálnosti vozidla, jako například jejich poškození, přenýtováním, odlepením a přelepením, kdy při jejich odstranění dochází k deformaci. Dále je velice snadné rozpoznání pozměnění některého ze znaků na štítku jeho dokreslením, přerytím nebo se štítek neshoduje s typem vozidla.

Dalším nosičem identifikačních znaků vozidla je motor. Nejen proto, že je složen z velkého množství dílů, které jsou označeny nejrůznějšími segmenty kódu VIN a daty výroby, ale i svými výrobními čísly na základě kterých je možno výrobcem určit vozidlo s montáží těchto součástí. Motor je i významným identifikátorem, jehož číslo je složeno z typového označení a výrobního čísla, někteří výrobci uvádí jako výrobní číslo poslední znaky VIN. Výrobci užívají dva druhy vyobrazení identifikátoru motoru, a to ražbou na raznou plochu bloku motoru nebo ražbou na štítek, který je k bloku motoru přichycen. I těchto identifikátorů, lze pouhým okem vyzorovat zásah do identifikačních znaků nebo výměnu štítku.

Při běžné silniční kontrole vozidla v provozu si všímavý policista (vyžaduje to určitou zkušenost) může všimnout určitých náznaků k identitě vozidla. A to zejména pohledem na kódové označení skel, které v sobě skrývá určitě doplňkové informace, jako je měsíc a rok výroby, kdy je nejčastěji využíván systém poslední číslice roku doplněná zprava resp. zleva tečkami vyjadřující měsíc výroby viz tabulka č. 5.

leden	.....2	duben	...2	červenec	2.	říjen	2....
únor	.....2	květen	..2	srpen	2..	listopad	2.....
březen	....2	červen	.2	září	2...	prosinec	2.....

*Tabulka č. 5. kódy skel (rok 2002)*

V případě neshody data výroby uvedených v kódu skel s datem výroby vozidla se sama nabízí otázka původu vozidla a tím i provedení důkladnější kontroly samotného vozidla a jeho identity, kdy je tomuto nutno ze strany občanů i policistů věnovat větší pozornost, vždy však musíme mít na paměti, že rok výroby vozidla a skel mohou mít až roční rozdíl, z hledem k výrobě např. nové řady. Tato pozornost je třeba věnovat i v případě neshod i u dalších komponentů vozidla jako jsou bezpečnostní pásy a další součásti vozidla.

Dalším takovým prvkem pasivního zabezpečení a možnosti identifikace vozidla je tzv. pískování skel<sup>15</sup>, kdy společnost CEBIA, spol. s r.o. nabízí a provádí pískování skel automobilu, kdy toto dodatečné označení skel potencionálního zloděje vozidla odradí od jeho úmyslu vozidlo zcizit, jelikož by pro jeho následnou legalizaci musel vynaložit nemalé prostředky na výměnu všech oken vozidla a to by ještě pracně sháněl skla příslušného roku výroby vzhledem k roku výroby vozidla. Kódování oken je prováděno v několika variantách „systém SBZ OCIS“ je prováděn technologií pískování takřka na počkání, „systém EUROVIN OCIS“ lze provést po objednání výroby šablony VIN konkrétního vozidla a i zde je využito technologie pískování s využitím vlastního VIN kódu a dále „systém SOZ OCIS“ je proveden technologií leptání i tento systém využívá kódu VIN, pro který je vyrobena šablona VIN. Po provedení označení oken klient resp. vozidlo je zaregistrováno v evidenci OCIS (OPEN CAR INFORMATION SYSTÉM), na dvou oknech je vylepena etiketa OCIS, majitel obdrží osvědčení o registraci a identifikační kartu OCIS. Registr OCIS je využíván nejen privátními organizacemi, ale i policií k identifikaci podezřelého nebo nalezeného vozidla, které je opatřeno tímto ochranným systémem pískování skel.

Prostřednictvím systému OCIS lze ověřit, zda:

- vozidlo není evidováno v informačním systému odcizených vozidel daného státu

<sup>15</sup> *Značení oken* [online]. ©2008 [cit. 2012-01-10]. Dostupné z WWW: <http://www.cebiam.cz/Default.asp?pageid=350>.

- vozidlo bylo v daném státě vůbec evidováno a byla mu přidělena registrační značka
- vozidlo nebylo vyřazeno v daném státě z provozu např. z důvodu totální havárie
- vozidlo není v dané zemi stále registrováno (může se například jednat o fingoanou krádež apod.)

Osoba kupující vozidlo má možnost u uvedené společnosti získat informace, zda vozidlo není registrováno v informačním systému odcizených vozidel nebo vozidlo je či bylo uvedeno v informačním systému registrovaných vozidel, je možno v současné době získat z 16 zemí. Jimiž jsou Spolková republika Německo, Itálie, Francie, Rakousko, Švýcarsko, Belgie, Dánsko, Finsko, Maďarsko, Nizozemí, Portugalsko, Španělsko, Švédsko, Velká Británie, USA a Kanada a samozřejmě Česká republika. Dosavadní zkušenosti ukazují, že každé přibližně 8. až 9. prověřované vozidlo není z nějakého důvodu v pořádku a nelze tedy jeho koupi doporučit.



## 6 Postup při odhalování krádeží motorových vozidel

Občan postižený krádeží motorového vozidla se logicky v první řadě telefonicky obrátí na integrované operační středisko Krajského ředitelství policie, kde se na lince 158 spojí s operačním důstojníkem nebo prostřednictvím tísňové linky 112 anebo přijde na nejbližší oddělení Policie ČR, kde pracovníci přijmou oznámení občana o krádeži vozidla. Poté je na místo krádeže, tedy místo činu, vyjede pověřený pracovník příslušného oddělení, zpravidla základního útvaru resp. Obvodního – Místního oddělení policie, kde se spojí s oznamovatelem k provedení prvotních a neodkladných úkonů. Od oznamovatele (poškozeného), vytěžením získá všechny dostupné informace k motorovému vozidlu, včetně popisu vozidla a jeho markantních znaků, jako jsou nejrůznější polepy, poškození atd., tyto informace následně předá operačnímu středisku nebo dozorčí službě základního útvaru, které zajistí předání těchto informací všem hlídkám pohybujícím se v teritoriu nebo jeho blízkosti. Policista přijímající oznámení, provede vytěžení informačních systémů policie, jako je evidence vozidel, evidence odtazených vozidel Policií ČR, Městskou policií a evidenci odtazených vraků. Následně provádí úkony na místě odcizení vozidla (místě činu), o nichž sepíše „Protokol o ohledání místa činu podle § 113 trestního řádu<sup>16</sup>“, dále sepíše úřední záznam o provedeném prvotním šetření a s poškozeným (oznamovatelem) sepíše „Úřední záznam o podaném vysvětlení podle § 158 odst. 6 trestního řádu<sup>16</sup>“, kde uvede veškeré získané informace o době, místu a dalších okolnostech k odcizení vozidla, popis vozidla, jeho marketů, kdo všechno vozidlo užívá, o servisních prohlídkách a opravách apod. Poté společně s oznamovatelem vyplní „Formulář k odcizenému vozidlu“ – viz příloha č. 3 a zpracuje „žádost o vyhlášení odcizeného vozidla do pátrání“, kterou následně odešle na „Integrované operační středisko“ k vyhlášení vozidla v celostátní databázi „Pátrání po motorových vozidlech“ a pátrání v Schengenském prostoru (pokud je vozidlo mladší 10 let).

### 6.1 Ohledání místa činu odcizení motorového vozidla

Ohledání místa činu podle § 113 trestního řádu<sup>16</sup> je jedním z neopakovatelných úkonů v trestním řízení, kterým se provádí zjišťování a dokumentace celkové situace na místě činu, stop zajištěných na místě činu a to tak, aby byly zachyceny procesně a kriminalisticky významné souvislosti, které napomáhají řádnému objasnění věci

---

<sup>16</sup> Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád).

a usvědčení případné osoby pachatele. Protokol o ohledání místa činu je základní povinnou formou kriminalistické dokumentace a přesně stanovenou formou. Musí, obsahovat všechny důležité informace o celkové situaci i jednotlivých detailech, umožnit názornou představu pro toho, kdo nebyl přítomen na místě a má se seznámit se situací, umožnit obnovení původní situace (rekonstrukce) a musí být objektivní z hlediska času, povětrnostních podmínek a způsobu provedení<sup>17</sup>.

Při oznámení o krádeži vozidla, policista určený k provedení ohledání místa činu, provede důkladné ohledání místa, přičemž pořizuje fotodokumentaci a orientační náčrtek místa. Při dokumentaci místa, policista začíná celkovým pohledem na místo činu a dále zvolí postup samotného ohledání, v jehož průběhu pořizuje fotografickou dokumentaci a zároveň dbá náležitě opatrnosti, aby nedošlo k znehodnocení případných stop, kterých je však při krádežích motorových vozidel velmi málo, zpravidla vůbec nejsou (chybí zde předmět zájmu pachatele). Počet a druh stop z místa činu je závislý na konkrétních okolnostech krádeže vozidla. Zpravidla se jedná o věcné stopy, jako jsou nástroje donesené pachatelem nebo nalezené v blízkosti místa ohledání, jen velmi zřídka jsou zaznamenány stopy ve vědomí člověka. Zjištěné stopy policista na místě označí číslem, fotograficky zadokumentuje, poté je zajistí a uloží do řádně označených obalů pro další zkoumání či užití v trestním řízení. V protokole o ohledání místa činu podrobně místo krádeže a jeho okolí, včetně poblíž stojících vozidel, uvede čísla sloupů veřejného osvětlení a jejich vzdálenost od místa ohledání, stejně tak uvede čísla domů v okolí místa činu a jejich vzdálenost. K protokolu o ohledání místa činu přiloží náčrtek místa s vyznačením zajištěných a zadokumentovaných stop, vzdáleností k popisovaným objektům a rozměrů zjištěných na místě činu.

Z praxe je však známo, že v řadách policistů je tomuto, jednomu z nejdůležitějších, úkonu v trestním řízení věnována jen velmi malá pozornost a ohledání samotné je povrchní až alibistické. V mnoha případech policisté ani na místo krádeže motorového vozidla nevyjedou a protokol o ohledání sepisují podle vyjádření oznamovatele a své místní znalosti. Takto zpracovaný protokol o ohledání místa činu je však ve spisovém materiálu zcela neupotřebitelný a sám o sobě ztrácí i svojí procesní hodnotu, jelikož nevypovídá o skutečném obraze a stavu na místě krádeže vozidla. V takto provedeném úkonu samozřejmě ztrácí svou podstatu i samotné prvotní šetření na místě činu, kdy toto je provedeno resp. sepsáno pouze alibisticky tzv. od stolu, bez

---

<sup>17</sup> J. Hlaváček, M. Protivinský a kolektiv. *Praktická kriminalistika*. Praha, 2006. s. 16.

jakéhokoli kontaktu s případným svědkem krádeže. Přičemž stopy nalezené nebo zjištěné na místě činu mohou mít nejen určitou procesní hodnotu, ale mohou poskytnout i jiných velmi cenných informací v pátrání po pachateli a dalším postupu při vyšetřování. Když není provedeno ohledání místa krádeže vozidla, i když je sepsán protokol o ohledání místa činu, nemůže být pořízena ani fotografická dokumentace z místa činu nebo zajištění stop, bez kterých se jen těžko dokazuje podezřelé osobě spáchání činu. Nejen, že takovýto přístup podstatně znesnadňuje, už tak obtížné, dokazování, ale i podstatně snižuje možnosti k dohledání odcizeného vozidla a jeho navrácení majiteli. Tento laxní přístup některých policistů, tak vrhá na policii jako celek negativní stín a občané, tak ztrácí důvěru v instituci samotnou.

## **6.2 Výslech a další úkony po oznámení krádeže motorového vozidla**

Výslech poškozeného resp. oznamovatele krádeže motorového vozidla je z pohledu kriminalistických taktik druhým úkonem v trestním řízení, není zde rozhodující, jakého typu protokolu se užije, zde je důležité jaké informace policista od osoby získá, zjistí. Policista, při výslechu osoby musí zjistit přesnou dobu nebo časový úsek, ve kterém došlo ke krádeži vozidla a přesné místo krádeže. V průběhu výslechu je nutné zaměřit se na co možná nejpřesnější popis odcizeného vozidla např. jeho poškození, množství paliva v nádrži, počet ujetých kilometrů, zabezpečovací prvky vozidla a další nejrůznější markanty vozidla, výbava a doplňky vozidla na základě, kterých by bylo možno vozidlo identifikovat nebo alespoň předvídat, že by se mohlo jednat o kradené vozidlo. Samozřejmostí je uvedení základních informací k vozidlu, jako je značka, typ, barva, registrační značka, kód VIN případně číslo motoru, majitel vozidla (např. leasingová společnost), zda v případě leasingu je tento řádně splácen, kdo všechno vozidlo běžně, ale i sporadicky užíval a kdo poslední vozidlo užíval, a tím měl přístup ke klíčkům od vozidla. Zda je vozidlo pojištěno proti krádeži a u jaké společnosti. Při výslechu se nesmí zapomínat na věci nacházející se ve vozidle, jejich popis a identifikační znaky. A dále je vhodné uvést, poslední provedené opravárenské práce nebo údržbu, který servis tyto práce provedl, způsob nabytí vozidla a to zejména u vozidel pořízených v autobazarech či na inzerát.

Protokol o výslechu bez ohledu na jeho typ je doplněn o tzv. „Formulář k odcizenému vozidlu“ – viz příloha č. 3, který v přítomnosti oznamovatele, poškozeného policista vyplní podle předepsaných údajů (otázek) a tento nechá

oznamovateli podepsat. V tomto formuláři se uvádí veškerá možná výbava vozidla a další doplňující otázky, které by již měly být zodpovězeny v samotném výslechu.

Po takto získaných informacích ke krádeži vozidla, a vozidlu samotnému policista písemně požádá „Integrované operační středisko“ o vyhlášení vozidla do celostátního pátrání v systému pátrání po motorových vozidlech tzv. systému „PATRMV“ (dále jen PATRMV). Žádost o vyhlášení vozidla v PATRMV obsahuje základní údaje k odcizenému vozidlu, jeho majiteli, místu a době odcizení a vyhledávacím útvaru.

### **6.3 Pátrání po odcizených vozidlech a jeho význam**

Pátráním se v obecné kriminalistické praxi rozumí metoda nalezení hledaných objektů zahrnující celou řadu činností, opatření a úkonů, které provádí policisté a v některých případech i příslušníci dalších sborů v České republice při pátrání po objektu, po kterém se vyhlásí pátrání.

Pátrání po motorových vozidlech je jednou částí náležející mezi základní rozdělení pátrání podle objektů. Mezi základní taktická hlediska pátrání patří soustředit se na výskyt případných nákladních vozidel skříňového typu, kontejnerového typu nebo odtahových vozidel, umožňujících přepravu vozidel (osobních). Dále na výskyt vozidel s nápadně tmavými skli oken, která mohou tvořit doprovod odcizeným vozidlům s úkolem upoutat pozornost případných policejních hlídek a kontrol. Stejně tak na vozidla u nichž je namontována registrační značka nápadně nesouhlasící se stářím vozidla (rok výroby apod.). Při kontrolách vozidel věnovat zvýšenou pozornost řidiči a osobám tvořících osádku vozidla, jejich věku, oblečení a zejména chování, které je ve zjevném nesouladu s typem vozidla, jeho vybavením, určením a hodnotou.

Nedílnou a neodmyslitelnou pomocí při pátrání po odcizených vozidlech jsou informační systémy Policie ČR, které jsou dostupné pouze na síti „Intranet“, jako je PATRMV, který je centrálním informačním systémem Policie ČR. Jeho uživatelé jsou příslušníci a zaměstnanci Policie ČR a pracovníci vybraných sekcí Ministerstva vnitra České republiky. Podmínky a rozsah využití dat pro plnění služebních úkolů vymezuje věcný gestor, jímž je Úřad služby kriminální policie a vyšetřování Policejního prezidia ČR. Dále je využívání informačního systému PATRMV upraveno vnitřními normami a legislativou. Dalším systémem využívaným při pátrání po odcizených motorových

vozidlech je mezinárodní systém SIS (Schengenský informační systém), který umožňuje pátrání po kradených vozidlech, mimo území států využívajících tento informační systém. Systém je propojen se systémem PATRMV, kdy po zavedení informací k odcizenému vozidlu do PATRMV je souběžně převzat systémem SIS. Uvedené propojení obou systémů, tak zaručuje, že ihned po vyhlášení pátrání po vozidle jsou tyto informace dostupné i v ostatních členských státech a státech využívajících informační systém SIS.

Dalším pomocníkem v pátrání po odcizených vozidlech v rukou policie v resortní síti „Intranet“ je systém LOOK, který umožňuje snímání registračních značek projíždějících vozidel pomocí videokamer. Takto sejmuté registrační značky se v digitální podobě porovnávají se systémem PATRMV a v případě shody ihned informují operátora, který dále tento poznatek předá operačnímu důstojníkovi a ten dále vyšle nejbližší autohlídku k provedení prověrky. V současné době je snaha o vybavení služebních vozidel tímto systémem, kdy je však využíván jen u speciálně vybavených služebních vozidel. Centrální databáze systému LOOK je zpřístupněna oprávněným uživatelům z policejních útvarů v tzv. systému C-LOOK. Centrální část systému LOOK slouží ke zpřístupňování vybraných identifikačních údajů vozidel, jejich registrační značky byly sejmuty do systému, oprávněným uživatelům z policejních útvarů. Systém umožňuje rychlé získání údaje ke konkrétnímu vozidlu a jeho pohybu, výskytu, pokud toto odcizené vozidlo bylo systémem zachyceno.

Při pátrání po vozidlech policie dále využívá informační systém „Kontrola“, který je sice především určen pro elektronickou evidenci kontrolovaných osob, ale i kontrolovaných vozidel v běžném výkonu služby policistů základních útvarů. Jelikož ne zřídka je s vozidlem odcizen doklad o registraci vozidla a při provedené kontrole, kdy vozidlo dosud nebylo vyhlášeno v systému PATRMV, je zaznamenána jeho kontrola a následně tedy lze zjistit jeho pohyb.

Dalším významným pomocníkem policie je veřejnosti dostupná evidence odcizených vozidel na internetových stránkách Policie ČR v aplikaci pátrání po vozidlech „Pátrání po vozidlech a registračních značkách“ – viz příloha č. 5, kde je možno zadáním registrační značky nebo identifikačního čísla VIN vyhledat zda je vozidlo nebo registrační značka v pátrání či nikoliv. Kdy je zde možnost, že všímavý občan může sám zjistit, že odstavené vozidlo v jeho ulici pochází z trestné činnosti a již jen informuje policii o výskytu takového vozidla.

## 6.4 Postup po nalezení, zjištění odcizeného vozidla

V případě vypátrání hledaného motorového vozidla, vyhlášeného v informačním systému PATRMV anebo SIS, je třeba vyhodnotit situaci vypátrání vozidla. Zda toto bylo nalezeno krátce po spáchání skutku nebo až po časové prodlevě, zda je nalezeno samotné vozidlo nebo je zajištěno spolu s podezřelou osobou apod.

Při provádění neodkladných a neopakovatelných úkonů na místě nálezů vozidla je důležité, aby se policista provádějící tyto úkony nebo kriminalistický technik zaměřil na zajištění zejména latentních stop v co možná největším množství a to od stop pachových, biologických, mikroskopických až po stopy daktyloskopické a dále stopy mechanoskopické. Přičemž dbá zásad k zajišťování stop<sup>18</sup>, aby nedošlo k jejich kontaminaci a tím i znehodnocení. Jako první zajistí pachové stopy, zejména ze sedadla řidiče, ze kterého dále zajistí mikroskopické stopy a biologické stopy, jako jsou např. vlasy z opěradla sedadla případně opěrky hlavy. Dalším krokem je zajištění biologických stop pomocí tzv. stěru „DNA“ z volantu, řadicí páky a páky ruční brzdy, ale i různých konektorů elektroinstalace, elektrických součástí vozidla, jako například řídicí jednotka, spínací skříňka apod. Pokud jsou nalezeny, zajistí daktyloskopické stopy, kdy tyto se především mohou nacházet zejména na vnitřním zpětném zrcátku, případně sklech oken dveří a dalších leštěných částech interiéru vozidla. Po zajištění všech stop jsou tyto zaslány k provedení kriminalistických expertíz na „oddělení kriminalisticko-technických expertíz“ nebo „Kriminalistický ústav policie Praha“. Takto zajištěné stopy, po svém vyhodnocení, výrazným způsobem ovlivní objasnění věci a prokázání spáchání trestného činu konkrétní osobě pachatele.

### 6.4.1 Nález, zajištění hledaného vozidla bez posádky

V různých rezortních příručkách, manuálech a pomůckách k postupu při nález<sup>19</sup>, zajištění hledaného motorového vozidla je uváděn postup, v krátkém časovém odstupu od spáchání činu i v případě delšího časového rozmezí od krádeže vozidla.

V případě krátké doby od krádeže, policejní hlídka o nález<sup>19</sup> vozidla informuje operační středisko nebo dozorčí službu příslušného oddělení a vozidlo skrytě sleduje. Operační středisko nebo dozorčí služba na místo vyšle výjezdovou skupinu (zajišťuje

<sup>18</sup> Závazný pokyn policejního prezidenta č. 100/2001 ze dne 7. 12. 2001 ke kriminalistické činnosti Policie České republiky.

<sup>19</sup> Ředitelství služby Policejního prezidia ČR, Úřad služby kriminální policie a vyšetřování Policejního prezidia ČR, *Krádeže vozidel a věci z vozidel*, Praha 2004.

pouze SKPV na základních odděleních policie zesílení dozorčí služby), vedoucí výjezdové skupiny SKPV na základě časového faktoru rozhodne o operativním střežení vozidla, zajistí ve spolupráci s operačním střediskem, propátrání širokého okolí místa nálezu s využitím motorizovaných policejních hlídek a vyžádá vyslání psovoda se služebním psem a následně i výjezd policisty oddělení, technika SKPV. Přivolaný psovod na místě posoudí možnost nasazení služebního psa k vypátrání pachové stopy a případně sepiše protokol o nasazení služebního psa. Policista zajišťující výjezd oddělení spolu s technikem provede ohledání vozidla, kdy v protokole o ohledání uvede skutečný stav vozidla, jeho poškození, markantů a předmětů ve vozidle. Při tomto změří a zadokumentuje vzdálenost sedáku sedadla řidiče od pedálu brzdy, pro případný výpočet přibližné velikosti osoby řidiče. Po skončení ohledání o tomto sepiše protokol o ohledání a spolu s technikem tento podepíše. Policista dále po provedení veškerých úkonů spojených s nálezem vozidla, zejména vyrozumí majitele vozidla o nález a domluví další postup pro předání vozidla, případně sepiše s poškozeným protokol a vozidlo mu předá, přičemž postupuje dle platných právních předpisů a aktů řízení. Dále sepiše „Žádost o odvolání pátrání po vozidle“ ze systému PATRMV. Technik SKPV na místě vyhledá a zajistí veškeré zjištěné stopy, přičemž se dále zaměří na všechny předměty, které nemají souvislost s provozem vozidla. V průběhu ohledávání vozidla vedoucí výjezdové skupiny osobně provede šetření na místě nálezu vozidla ke zjištění svědků a v případě kamerového monitoringu daného prostoru zajistí, vyžádá kamerový záznam.

#### *6.4.2 Nález, zajištění hledaného vozidla s osádkou*

Obdobný postup je i v případě, že spolu s vozidlem je zajištěna i osádka, přičemž jsou mimo jiné prováděny i další policejní činnosti, úkony. Policejní hlídka zajistí vozidlo a členy osádky omezí na osobní svobodě, zpravidla podle ustanovení § 76 odst. 1 věty třetí trestního řádu<sup>16</sup>, přičemž v případě více členné osádky osoby od sebe oddělí, aby nemohlo dojít k domluvě mezi osobami, dále provede prověrku v informačních systémech policie k pátrání po osobách. Vedoucí výjezdové skupiny vyžádá u operačního střediska zajištění střežení vozidla, dále vyrozumění policisty v dosažitelnosti za SKPV oddělení vozidel, k provedení vytěžení (výslechů) zadržených osob. Technik SKPV provádějící zajištění stop odebere u podezřelých srovnávací biologický materiál, otisky prstů na daktyloskopickou kartu a vyhotoví trojdílné fotografie. Výjezdový policista oddělení zajistí vyrozumění poškozeného a v případě, že vozidlo není důležité k dalšímu průběhu v trestním řízení, vydá jej poškozenému.

Jestliže k vypátrání vozidla dojde po delším časovém úseku od jeho odcizení, například v rámci běžných silničních kontrol, odstavené vozidlo neobvyklým způsobem nebo podezřelé vozidlo mezi vozidly na parkovišti. Policejní hlídka na místě postupuje obdobným způsobem, jako u nalezeného zajištěného vozidla krátce po krádeži vozidla, mimo to na místě vyhodnotí, zda je zde předpoklad operativním sledováním dopadnout pachatele. Operační důstojník spolu se stálou výjezdovou skupinou, na základě obdržených informací, posoudí možnost zadržení pachatele operativním střežením, vyšlou na místo psovoda se služebním psem, výjezdovou skupinu – technika SKPV a výjezdového policistu oddělení. Psovod na místě vyhodnotí možnosti nasazení služebního psa a v případě jeho nasazení vypracuje záznam o nasazení psa. Kriminalistický technik na místě zajistí všechny dostupné stopy, výjezdový policista oddělení postupuje stejně jako v případě uvedeném výše, policista výjezdové skupiny zpracuje záznam o provedeném šetření.

V případě, že útvar zpracovávající nález, zajištění vozidla není současně i vyhledávajícím útvarem vyrozumí vyhledávající součást policie z důvodů odvolání vozidla ze systému PATRMV a spisový materiál spolu se zajištěnými stopami a věcmi tomuto útvaru postoupí.

V praxi je zažit postup, že policejní hlídka, která vozidlo našla, předá ihned informaci o nález dozorčí službě místně příslušného obvodního, místního oddělení policie, případně operačnímu středisku, které zajistí další předání informace místně příslušnému oddělení. Místo nález vozidla zajistí, tak aby nedošlo k znehodnocení stop na místě nález, nebo zmaření případného operativního střežení vozidla a vyčká do příjezdu výjezdové skupiny nebo pověřeného policisty příslušného oddělení. Po příjezdu těchto orgánů se řídí jejich pokyny.

Na místo nález vozidla, po oznámení nález nebo zajištění, vyjíždí zpravidla jako první pověřený policista příslušného oddělení, který dále na místě vyhodnotí situaci a předá další informace dozorčí službě oddělení. Dozorčí služba vyrozumí o nález vozidla majitele a vyzve jej, aby se dostavil na místo nález a byl přítomen ohledání vozidla. Přičemž na místo nález, prostřednictvím operačního střediska, vyžádá výjezd kriminalistického technika nebo výjezdové skupiny SKPV a případně dalších organizačních článků policie, jako např. oddělení kynologie – psovod. Pověřený policista na místě řídí ohledání místa nález a vozidla. Po provedení zadokumentování a zajištění všech dostupných stop kriminalistickým technikem, provede detailní ohledání vozidla, provede zadokumentování identifikátorů vozidla a jejich případné změny,



poškození, odstranění apod., dále zadokumentuje stav ujetých kilometrů, věci nacházejících se ve vozidle a celkový stav vozidla. O provedeném ohledání místa nálezu vozidla a nalezeného vozidla sepíše policista protokol o ohledání, ve kterém uvedené podrobný popis zajištěného vozidla, včetně zajištěných stop a věci nacházejících se ve vozidle.

Vyzve, přítomného majitele o poskytnutí srovnávacího materiálu tzv. domácích osob, případně zajistí poskytnutí srovnávacího materiálu od všech osob, které vozidlo užívali. V případě nálezu, zajištění vozidla s osádkou zajistí u těchto osob odběr srovnávacího biologického materiálu (bukální stěry DNA, vlasy apod.), vzorků pro odorologickou expertízu, které provede sám nebo prostřednictvím kriminalistického technika. Jestliže u podezřelých osob v minulosti nebyla vyhotovena daktyloskopická karta, zajistí její vyhotovení kriminalistickým technikem včetně trojdílné fotografie. Dále u operačního důstojníka vyžádá vyrozumění a vyslání pracovníka oddělení SKPV na dosahu k provedení úkonů, výsledch zadržených osob, pro potřeby SKPV a oddělení. Se zadrženým řidičem hledaného vozidla sepíše „protokol o vydání/odnětí věci podle § 78; § 79 trestního řádu<sup>16</sup>“ jako věci důležité pro trestní řízení.

Nejsou-li pochybnosti o totožnosti vozidla a tato byla věrohodným způsobem ověřena, vydá „usnesení o vydání/vrácení věci podle § 80 odst. 1 věty druhé trestního řádu<sup>16</sup>“ o vydání vozidla oprávněné osobě a předá jednu kopii proti podpisu osobě, jíž bylo hledané vozidlo vydáno nebo jí bylo odňato, zároveň učiní poznámku, zda si osoba ne/podává stížnost proti usnesení, kde zároveň vyznačí datum převzetí usnesení.

S poškozeným – majitelem vozidla sepíše protokol o podaném vysvětlení, kde zejména uvede způsobenou škodu na poškození vozidla a jeho vybavení, dále uvede další zjištěné skutečnosti majitelem. Pokud věci nacházející se ve vozidle nebyly zajištěny již při samotném ohledání, jako věcné stopy, sepíše s majitelem protokol o vydání věci jako věci důležité pro trestní řízení dle § 78 odst. 1 trestního řádu<sup>16</sup>. Rozhodnutí o vydání věci – motorového vozidla apod. předá v jedné kopii proti podpisu poškozenému a i zde uvede, zda poškozený využívá možnosti podání stížnosti do usnesení a data převzetí usnesení. V případě, že proti rozhodnutí nebyla podána stížnost a toto tudíž nabylo právní moci, kterou vyznačí na originále usnesení, vydá vozidlo oprávněné osobě nebo osobě pověřené k převzetí vozidla a o tomto sepíše „rozhodnutí o vydání věci“ (motorového vozidla).

Po provedení všech uvedených úkonů se provádí další úkony v trestním řízení se zajištěnými osobami, jako je prokazování trestného činu a úkonů směřujících postavení osoby podezřelého (obviněného) před soud.

Příklad z praxe:

V ranních hodinách parného dne v druhé polovině letního měsíce se na oddělení policie v Praze 4 dostavil B. S. a oznámil odcizení svého staršího firemního vozidla PEUGEOT 205. Po provedení přijetí oznámení a dalších neodkladných úkonů bylo vozidlo vyhlášeno do celostátního pátrání v informačním systému C-PATRMV a internetových stránkách Policie ČR (MV ČR). Po uplynutí několika dní bylo hledané vozidlo nalezeno ve služebním obvodu oddělení policie Prahy 5, které také vyrozumělo oznamovatele o nálezů odcizeného vozidla a vyzvalo jej, aby se dostavil na místo nálezů. V přítomnosti poškozeného bylo policejním orgánem za účasti kriminalistického technika provedeno ohledání místa nálezů vozidla a vozidla samotného. Při tomto bylo technikem zajištěno 6 biologických stop nálezů ve vozidle. Stopa č. 1 (stěr DNA) byla zajištěna z levé horní části volantu, stopa č. 2 (stěr DNA) z pravé horní části volantu, stopa č. 3 (stěr DNA) z hlavice řadicí páky, stopa č. 4 (plastové brčko) se nacházela na podlaze před spolujezdcem a stopa č. 5 a 6 (obvaz s krevní sraženinou) byly zajištěny z ovázaných konektorů autobaterie v motorové části vozidla. Po provedení dalších úkonů souvisejících s nálezem vozidla, bylo vozidlo vráceno poškozenému a pořízený spisový materiál byl předán vyhledávajícímu oddělení policie Prahy 4. Zde po dalších šetřeních policejní inspektor pojal podezření z krádeže vozidla u osoby J. J. a D. J., kteří byli necelých 24 hodin před krádeží vozidla zadrženi v předmětném vozidle hlídkou policie, při vloupání do vozidla. U těchto podezřelých inspektor zajistil srovnávací biologický materiál (bukální stěr), stejně jako u osoby oznamovatele, který byl jediným uživatelem vozidla, a vyžádal odborné vyjádření u Kriminalistického ústavu Praha z odvětví genetika k vyhodnocení zajištěných stop a srovnávacího materiálu. Z vypracovaného odborného vyjádření vyplynulo, že ze stop 2 a 6 byl stanoven úplný DNA profil, ze stop 1 a 5 byl získány neúplné, popř. částečně směsné DNA profily a ze stop 3 a 4 se DNA profily stanovit nepodařilo. Dále porovnáním získaných DNA profilů a dodaného srovnávacího materiálu byla zjištěna shoda podezřelé osoby J. J., kdy však tato i přes předložené důkazy trestnou činnost popřela. Policejní vyšetřovatel SKPV OŘP Praha IV dále tedy konstatoval, že přes všechna provedená šetření a dokazování nelze, proti osobě J. J. postupovat podle § 160 odst. 1 zákona č. 141/1961 Sb., a to z důvodu nedostatku usvědčujících důkazů.

Vzhledem ke skutečnosti co se týče zajištěných biologických stop, lze s nimi v trestním řízení zacházet jen jako s důkazem podpůrným. Předmětné zajištěné biologické stopy byly brány pouze jako nepřímé důkazy, mající důkazní váhu pouze s důkazy dalšími (svědectví apod.), které však zajištěny ani zjištěny nebyly. Z předmětného spisového materiálu lze tedy pouze dovést, že podezřelý J. J. s největší pravděpodobností seděl v odcizeném vozidle PEUGEOT 205, ale již nelze bez dalšího zjistit, zdali skutečně předmětné vozidlo odcizil, případně jej užíval (řídil).

Z uvedeného příkladu tedy vyplývá, jak moc je důležité kvalitní provedení ohledání místa činu (nálezu), zajištění stop na místě činu či nálezu vozidla, včetně získání svědeckých výpovědí a to jak z místa odcizení, tak i z místa nálezu, které pak v souhrnu vytvoří takový řetězec důkazů, který nevykazuje mezery a nevyvolává důvodné pochybnosti, na jehož základě lze rozhodnout o vině a trestu. Je právě na orgánech činných v trestním řízení (dále jen OČTŘ), aby prokázali pachateli vinu, což se neobejde bez kvalitní práce na místě činu a ochoty občanů být při odhalování a objasňování trestné činnosti s OČTŘ.

## Závěr

V problematice krádeží motorových vozidel existuje řada nejrůznějších problémových okruhů, jejich řešení by mělo přispět k podstatnému zlepšení současného svatu.

U Policie České republiky pracuji 20 let, kdy v současné době jsem zařazen na základním útvaru policie v Praze 4 Modřanech a vykonávám zde funkci vrchního inspektora. Zde se taky dnes a denně setkávám s kriminalitou, která velkou měrou zasahuje do životů široké veřejnosti a obyvatel sídlištní zástavby, kde trestná činnost na úseku motorových vozidel je na denním pořádku a každý den je zde odcizeno nejméně jedno motorové vozidlo. Při představě, že Obvodní ředitelství policie Praha IV má takových oddělení, jako je to naše, dvanáct, tak výsledný počet odcizených motorových vozidel za jeden den je zřetelný.

Proto jedním z cílů práce bylo seznámení s celosvětovým problémem krádeží motorových vozidel. Tomuto cíli je věnována druhá kapitola, a to zejména představením prudkého navýšení odcizených motorových vozidel od konce osmdesátých let do současnosti. Toto je představeno porovnáním před revoluční morálky obyvatelstva, kterého se nedotýkala nezaměstnanost, ale ani velké sociální rozdíly atd. jako po revolučním zlomu, kdy se postupně mezi obyvatelstvem zvyšoval sociální rozdíl a tím i kupní síla. Což ve svém důsledku postupně navýšilo procento odcizených vozidel oproti objasněnosti této trestné činnosti. Kdy toto se ve svém důsledku dotklo i celé Evropy a to zejména po rozšíření členských států Evropské unie.

S ohledem na právní podvědomí byl dalším z cílů práce, obsaženému v třetí kapitole, představit legislativní ochranu majetku fyzických a právnických osob. Jak jednotlivé trestné činy v případech hledaných vozidel od sebe rozlišit a tím i správně kvalifikovat trestnou činnost, podle čeho tuto kriminalitu rozlišovat a vyhledávat, nač se při stanovení kvalifikace zaměřit, co je nutno pachateli prokázat k jeho úspěšnému potrestání.

Čtvrtá kapitola je věnována příčinám páčání trestné činnosti ve vztahu k motorovým vozidlům, jejím cílem je analyzovat tyto příčiny. Kapitola popisuje nárůst krádeží vozidel od roku 1989 do současnosti, jejich mírný pokles díky legislativním změnám. Důvody proč je tato trestná činnost, tak rozšířena pro její efektivitu, možnosti pachatelům vyhnout se trestnímu stíhání a vysoké zisky. Dále je zde popsán fenomén organizovaného zločinu na úseku krádeží motorových vozidel a důvody páčání této trestné činnosti právě organizovanými skupinami.

Cíli, seznámit s možnostmi prevence krádeží motorových vozidel, se věnuje pátá kapitola práce. Zde jsou popsány nejrůznější možnosti zabezpečení motorových vozidel, kdy všechny představené zabezpečovací systémy nabízí alespoň minimální ochranu vozidla a představují pro pachatele určitou překážku, kterou musí překonat, vždyť i sebemenší ochrana, může pachatele od krádeže odradit. Existence zabezpečovacích zařízení s různou účinností, která je buď aktivní, nebo pasivní ochranou vozidla, je celá řada. Některá znemožní pachateli vozidlo nastartovat, jiné zase znemožňuje zařazení jiného rychlostního stupně, blokují elektrické obvody anebo důležitá elektronická zařízení, čímž znemožní neoprávněné užívání vozidla. V dalším textu práce seznamuji čtenáře s možnostmi pasivní ochrany jako je satelitní vyhledání a sledování hledaného vozidla. A v neposlední řadě v práci nabízím stručné seznámení se s identifikátory vozidla, kdy podrobně vysvětluji podstatu, skladbu a čtení nejdůležitějšího identifikátoru kódu, kterým je VIN. Dále upozorňuji na význam registrační značky a její využití v běžném provozu a při kontrole vozidla. Samozřejmostí je i seznámení s dodatečnými identifikátory motorového vozidla jako je motor, skla vozidla a další segmenty vozidla.

Posledním z cílů práce bylo, poskytnou malý exkurz, do postupů policie při oznámení o odcizení vozidla, jak postupovat při ohledání místa činu odcizení vozidla, čemu na místě při ohledání a následném šetření věnovat náležitou pozornost. Ale také jakou důležitost má ohledání při nálezů nebo zajištění hledaného motorového vozidla, jaký je postup činností uváděný v nejrůznějších tzv. manuálech pro objasňování trestné činnosti na úseku krádeží motorových vozidel a na druhou stranu je v práci uveden zavedený postup, který není ve všech případech správný. A to zejména ve velkých městech, kdy ve snaze aby žádný z klientů policie nemusel čekat i několik hodin než přijde na řadu. A proto je tato práce určena i veřejnosti, která si stěžuje na dlouhou dobu příjezdu orgánů policie v případě, že oznámí protiprávní jednání dotýkající se jejich majetku. Po seznámení se s postupem policie při provádění potřebných úkonů pochopí, že k zajištění pozitivního výsledku šetření je třeba těmto úkonům věnovat určitý čas, aby bylo dosaženo co nejlepší kvality a tím zvýšeno procento úspěšnosti při objasňování a zejména navrácení zcizeného majetku poškozenému.

Závěrem bych chtěl uvést, že žádný objekt včetně motorového vozidla nelze ochránit a zabezpečit stoprocentně. Přesto menší stupeň rizika ztráty vozu se dá ovlivnit zejména informováním široké veřejnosti o prevenci v oblasti krádeží motorových vozidel, kde důležitou roli hraje především Ministerstvo vnitra České republiky

a Policie České republiky, dodržováním základních pravidel ochrany majetku - instalací certifikovaných mechanických zábranných prostředků jako základu zabezpečení, autoalarmů, vyhledávacích systémů, prověřování základních identifikátorů při koupi ojetého automobilu apod. A samozřejmostí je spolupráce všech dotčených subjektů – státní správy, samosprávy, firem, výrobců, dovozců, pojišťoven a dalších zainteresovaných. Kvalita a neformálnost spolupráce všech státních složek se projevuje i ve výslednosti pátrání po odcizených vozidlech. Oddělené, vzájemně nekomunikující systémy na celkové výslednosti nepřidávají. Tak například vysoká výslednost ve Skandinávských zemích ukazuje především na vysoce intenzivní spolupráci všech státních orgánů. Zde již během transportu nových vozidel jsou přidělovány a montovány registrační značky a základní identifikační údaje o vozidle jsou zanášeny do databáze. Nejen, že je tím urychlen samotný proces registrace vozidla, ale především jsou profesionálně pořízena identifikační data vozidla. Podstatná je však i skutečnost, že identifikační údaje jsou v databázi po celou dobu životnosti vozidla. Obdobným způsobem je možné automaticky zanášet údaje o vozidlech produkovaných ve výrobním závodě určených pro tuzemský trh přímo do celostátní evidence vozidel. V praxi by tak byla zaručena 100% spolehlivost informací o vozidle pro všechny uživatele státního aparátu, systém by se tak stal velice průhledným a poskytoval by tak pravdivý přehled i o všech vozidlech, která byla teprve importována nebo vyrobena.

V dnešní době moderních technologií, by sami výrobci mohli výrazně lépe zajistit motorová vozidla již při výrobě, například instalací čteček otisků prstu k otevření nebo nastartování vozidla. Montáží sledovacího zařízení (mikročip s VIN), které by si mohl aktivovat sám majitel vozidla, zasláním pouhého digitálního kódu pomocí mobilního telefonu do řídicí jednotky vozidla nebo jiného, důležité komponentu vozidla při jeho odcizení a policie by vozidlo mohla vysledovat např. pomocí mýtných bran. Je sice možné, že by se tím zvýšila pořizovací cena vozidla, ale při dnešních cenách pár tisíc navíc je přijatelných oproti ztrátě rodinného miláčka a tím i několika tisíců korun.

## Seznam použitých zdrojů

### Literární zdroje

1. BUDKA, I. et al. *Vybrané kapitoly z činnosti služby kriminální policie vyšetřování*. 1. vyd. Praha : Policejní akademie ČR, 2002. 266 s.
2. BUDKA, I. a kolektiv. *Organizovaná kriminalita*. 1. vyd. Praha : Policejní akademie ČR, 1997. 182 s.
3. BUDKA, I. et al. *Organizovaná kriminalita II*. 1. vyd. Praha : Policejní akademie ČR, 2006. 197 s.
4. HLAVÁČEK, J., PROTIVINSKÝ, M a kolektiv. *Praktická kriminalistika*. 1. vyd. Praha : Kriminalistická ústav Praha České republiky, 2006. 240 s.
5. CHMELÍK, J. et al. *Rukověť kriminalistiky*. 1. vyd. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2005. 532 s. ISBN 80-86898-36-9.
6. MUSIL, J. KONRÁD, Z. SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika*. 1. vyd. Praha : nakladatelství C. H. Beck, 2001. 512 s. ISBN 80-7179-362-0
7. NOŽINA, M. *Mezinárodní organizovaný zločin v České republice*. 1. vyd. Praha : Themis, nakladatelství Tiskárny MV, p.o, 2003. 407 s. ISBN 80-7312-018-6.
8. PELC, J. *Možnosti využití prostředků operativně pátracích činností a institutů trestního práva procesního při odhalování majetkové trestné činnosti na úseku krádeží motorových vozidel se zaměřením na situaci v České republice: diplomová práce*. Bratislava, 2007. 83 s. Akadémia Políciejního zboru v Bratislave. Vedoucí práce doc. Ing. Miroslav Lisoň, PhD.
9. RAK, R. et al. *Krádeže vozidel: odhalování, vyšetřování a prevence*. 1. vyd. Brno : Akademické nakladatelství CERM s.r.o, 2001. 252 s. ISBN 80-7204-218-1.
10. ŠÁMAL, P. a kol. *Trestní zákoník II § 140 – 421 Komentář*. 1. vyd. Praha : Nakladatelství C. H. Beck, 2010. 3285 s. ISBN 978-80-7400-178-9
11. VEČERKA, K. a kolektiv. *Prevence kriminality v teorii a praxi*. Praha : Themis, nakladatelství Tiskárny MV, p.o. 1997. 159 s. ISBN 80-58821-48-6

### Elektronické zdroje

1. NĚMEC, M. Některé faktory negativně ovlivňující kvalitu současného kriminalistického vzdělávání policistů Policie České republiky. In *Konference*

- Pokroky v kriminalistice, Policejní akademie ČR, 24. – 25. září 2008. Sborník [online]. ©2008 [cit.2011-11-24]. Dostupný z Intranetu PČR: <<http://krimiinfo.kup.pcr.cz/prezentace/konferencePA08/22.doc>>.*
2. EUCARIS. *Participation : Participants Eucaris Treaty* [online]. ©2009 [cit. 2010-02-15]. Angličtina. Dostupný z WWW: <<http://www.eucaris.net/participation.php>>.
  3. EUROPOL. *An overview of motor vehicles crime from a European perspective* [online]. ©2006 [cit. 2008-12-26]. Angličtina. Dostupný z WWW: <[http://www.europol.europa.eu/publications/Serious\\_Crime\\_Overviews/overview-Motor\\_vehicle\\_crime\\_2006\\_1.pdf](http://www.europol.europa.eu/publications/Serious_Crime_Overviews/overview-Motor_vehicle_crime_2006_1.pdf)>.
  4. MINISTERSTVO VNITRA ČR. *Koncepce boje proti organizovanému zločinu* [online]. ©2008 [cit. 2012-01-12]. Dostupný z Intranetu PČR: <[http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/dokument/2008/koncepce\\_organ\\_zlocin.pdf](http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/dokument/2008/koncepce_organ_zlocin.pdf)>.
  5. MINISTERSTVO VNITRA ČR. *Problematika objasňování krádeží motorových vozidel* [online]. ©2008 [cit. 2012-01-15]. Dostupný z Intranetu PČR: <[http://web.mv.cz/prvni\\_nm/vlada/obp\\_071213/original/kradeze\\_vozidla.pdf](http://web.mv.cz/prvni_nm/vlada/obp_071213/original/kradeze_vozidla.pdf)>.
  6. *Nové registrační značky v ČR* [online], ©2006 [cit. 2011-01-09]. Dostupné na WWW: <<http://www.feudal.cz/spz/html/impressum.htm>>.
  7. OČKAY, Š. et al. *Kriminalistické defektoskopická a metalografická expertíza* [online]. ©2001 [cit. 2011-12-26]. Dostupný z Intranetu PČR: <<http://krimiinfo.kup.pcr.cz/kriminfo/storage/zavervincisla.pdf>>.
  8. *Proč si pořídit mechanické zabezpečení?* [online]. ©2009 [cit. 2012-02-05]. Dostupné z WWW: <<http://www.kanaco.cz/mechanicke-zabezpeceni-obsah-proc-si-poridit-mechanicke-zabezpeceni.html>>.
  9. *Značení oken* [online]. ©2008 [cit. 2012-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.cebia.cz/Default.asp?pageid=350>>.

## **Legislativní dokumenty**

1. Česko. Listina základních práv a svobod [online]. ©2010 [cit. 2010- 09- 10]. Dostupné z WWW: <<http://www.psp.cz/docs/laws/listina.html>>.



2. Česko. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In *Sbírka zákonů ČR*, ročník 2009, částka 11. Dostupné na: <<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40>> [cit. 2012-01-01]. ISSN 1211-1244
3. Česko. Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád). In *Sbírka zákonů ČR*, ročník 1961, částka 66. Dostupné na WWW: <<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1961-141>> [cit. 2012-01-01]. ISSN 1211-1244
4. Česko. Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. In *Sbírka zákonů ČR*, ročník 2008, částka 91. Dostupné na: <<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-273>> [cit. 2012-01-01]. ISSN 1211-1244

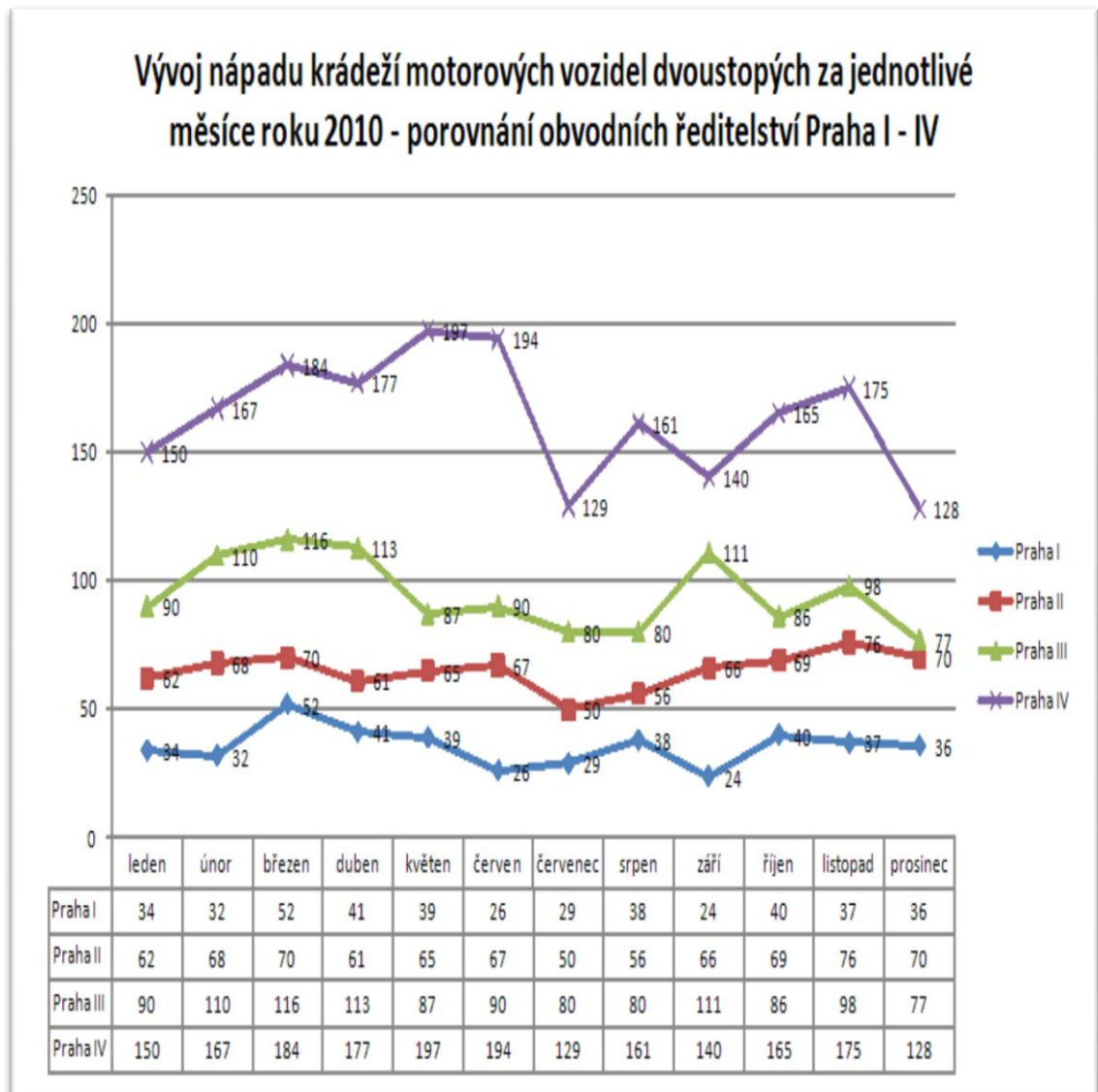
### **Ostatní zdroje**

Kromě výše uvedených zdrojů byly při zpracování práce využity následující zdroje a materiály

1. Závazný pokyn policejního prezidenta č. 100/2001 ze dne 7. 12. 2001 ke kriminalistické činnosti Policie České republiky.
2. Ředitelství služby Policejního prezidia ČR, Úřad služby kriminální policie a vyšetřování Policejního prezidia ČR, *Krádeže vozidel a věci z vozidel*, Praha 2004.
3. *Statistické výkazy kriminality České republiky – rok*, [online]. [2011-11-15]. Dostupné na Intranetu PČR: <<http://essk.pcr.cz/essk>>.

## **Seznam příloh**

1. Příloha č. 1 – Vývoj nápadu krádeží motorových vozidel dvoustopých za jednotlivé měsíce roku 2010 – porovnání obvodních ředitelství Praha I – IV
2. Příloha č. 2 – Kódy českých krajů na RZ
3. Příloha č. 3 – Formulář k odcizenému vozidlu
4. Příloha č. 4 – Identifikátor vozidla VIN
5. Příloha č. 5 – Internetové stránky PČR pátrání po vozidlech a registračních značkách



Zdroj: Policie ČR

## Kódy českých krajů na RZ vydaných po 01. 01. 2001

<b>A</b>	Praha
<b>B</b>	Jihomoravský
<b>C</b>	Jihoceský
<b>E</b>	Pardubický
<b>H</b>	Královéhradecký
<b>J</b>	Vysocina
<b>K</b>	Karlovarský
<b>L</b>	Liberecký
<b>M</b>	Olomoucký
<b>P</b>	Plzeňský
<b>S</b>	Středočeský
<b>T</b>	Moravskoslezský
<b>U</b>	Ústecký
<b>Z</b>	Zlínský

## Kódy českých okresů na SPZ do 31. 12. 2000

<b>AA-AZ</b>	Praha (Prag)	<b>OC</b>	Olomouc (Olmütz)
<b>BE</b>	Beroun	<b>OL</b>	Olomouc (Olmütz)
<b>BI</b>	Brno (Brünn)	<b>OM</b>	Olomouc (Olmütz)
<b>BK</b>	Blansko	<b>OP</b>	Opava (Troppau)
<b>BM</b>	Brno (Brünn)	<b>OS</b>	Ostrava
<b>BN</b>	Benesov	<b>OT</b>	Ostrava
<b>BO</b>	Brno (Brünn)	<b>OV</b>	Ostrava
<b>BR</b>	Bruntal	<b>PA</b>	Pardubice
<b>BS</b>	Brno (Brünn)	<b>PB</b>	Příbram
<b>BV</b>	Břeclav	<b>PC</b>	Praha (Prag)
<b>BZ</b>	Brno (Brünn)	<b>PE</b>	Pelhřimov
<b>CB</b>	Ceske Budejovice (Budweis)	<b>PH</b>	Praha (Prag)
<b>CE</b>	Ceske Budejovice (Budweis)	<b>PI</b>	Písek
<b>CH</b>	Cheb (Eger)	<b>PJ</b>	Plzeň (Pilsen)
<b>CK</b>	Cesky Krumlov	<b>PM</b>	Plzeň (Pilsen)
<b>CL</b>	Ceska Lipa	<b>PN</b>	Plzeň (Pilsen)
<b>CR</b>	Chrudim	<b>PR</b>	Prerov
<b>CV</b>	Chomutov (Krummau)	<b>PS</b>	Plzeň (Pilsen)
<b>DC</b>	Decin	<b>PT</b>	Prahatice
<b>DO</b>	Domaslice	<b>PU</b>	Pardubice
<b>FI</b>	Frydek-Místek	<b>PV</b>	Prostějov

<b>FM</b>	Frydek-Mistek	<b>PY</b>	Praha (Prag)
<b>HB</b>	Havlickuv Brod	<b>PZ</b>	Praha (Prag)
<b>HK</b>	Hradec Kralove (Königgrätz)	<b>RA</b>	Rakovnik
<b>HO</b>	Hodonin	<b>RK</b>	Rychnov nad Kneznou
<b>HR</b>	Hradec Kralove (Königgrätz)	<b>RO</b>	Rokycany
<b>JC</b>	Jicin	<b>SM</b>	Semily
<b>JE</b>	Jesenic	<b>SO</b>	Sokolov (Falkenau)
<b>JH</b>	Jindrichuv Hradec (Nehaus)	<b>ST</b>	Strakonice
<b>JI</b>	Jihlava (Iglau)	<b>SU</b>	Sumperk (Schönberg)
<b>JN</b>	Jablonec (Gablonz)	<b>SY</b>	Svitavy (Zwittau)
<b>KA</b>	Karvina	<b>TA</b>	Tabor
<b>KD</b>	Kladno	<b>TC</b>	Tachov
<b>KH</b>	Kutna Hora	<b>TP</b>	Teplice
<b>KI</b>	Karvina	<b>TR</b>	Trebic
<b>KL</b>	Kladno	<b>TU</b>	Trutnov
<b>KM</b>	Kromeriz	<b>UH</b>	Uherske Hradiste
<b>KO</b>	Kolin	<b>UL</b>	Usti nad Labem (Aussig)
<b>KR</b>	Karlovy Vary (Karlsbad)	<b>UO</b>	Usti nad Orlici
<b>KT</b>	Klatovy (Klattau)	<b>US</b>	Usti nad Labem (Aussig)
<b>KV</b>	Karlovy Vary (Karlsbad)	<b>VS</b>	Vsetin
<b>LB</b>	Liberec (Reichenberg)	<b>VY</b>	Vyskov
<b>LI</b>	Liberec (Reichenberg)	<b>ZL</b>	Zlin
<b>LN</b>	Louny	<b>ZN</b>	Znojmo
<b>LT</b>	Litomerice	<b>ZR</b>	Zdar nad Sazavou
<b>MB</b>	Mlada Boleslav (Jungbunzlau)		
<b>ME</b>	Melnik		
<b>MO</b>	Most		
<b>NA</b>	Nachod		
<b>NB</b>	Nymburg		
<b>NJ</b>	Novy Jicin		

Zdroj: Policie ČR

## Formulář k odcizenému vozidlu

Poškozený (oznamovatel): **František FLINTA**  
 datum narození: **10.10.2011**

### 1. Základní údaje

SPZ/RZ: 9A30110  
 Výrobní značka, typ:  
 ŠKODA OCTAVIA COMBI SEAHFX01A8DFM5  
 OAK

Číslo karosérie (VIN):  
**TMBZZZ1UXX2111111**

Číslo motoru (nepovinný údaj):  
 .....

Rok výroby:  
 2000

Datum uvedení do provozu:  
 2011

Barva vozu:  
 šedá-metal

Zvláštní poznávací znamení:  
 -na zadní skle samolepka dítě ve vozidle  
 -přední maska vozu novější typ

Aktuální stav tachometru:  
 000011

Skutečné ujeté kilometry:  
 000010

Další výbava vozu:

### 2. Výbava vozidla

PROVEDENÍ KAROSÉRIE MOTOR PODVOZEK BRZDY	sedan - kombi *)	X
	kabrio nebo roadster	
	homologovaná úprava na plyn	X
	quatro (4x4)	X
	ABS antiblok systém	X
	ARS protiskluzový systém	
	automatická převodovka převodovka	X
	zařízení pro regulaci rychlosti (tempomat)	
	disky kol z lehkých slitin	X
	posilovač řízení	X
VNĚJŠÍ VYBAVENÍ	centrální zamykání	X
	mech. ovládané střešní okno - posuvné nebo	
	el. ovládané střešní okno - posuvné nebo výklopné	X
	provedení laku karoserie - metalíza nebo perleť	
	přední světla do mlhy	X
	přední přídavné světlomety dálkové	
	střešní nosič pevně spojený s karosérií vozidla	
	tažné zařízení	
	okna tónovaná	X
	vnější zpětná zrcátka ovládaná elektricky	X
VNITŘNÍ VYBAVENÍ	přední spoiler "sport"	
	plastové lišty prahů "sport"	
	zadní spoiler nadstandart	
	vyhřívané čelní sklo	
	airbag řidič	X
	airbag spolujezdec	X
	doplňkové airbagy	X
	kožené čalounění	
	sportovní sedadla	
	vyhřívání sedadel	
elektrické ovládání oken	X	
el. nastavitelný volant, sedadla, zrcátka s pamětí (ergomatic)		
klimatizace	X	
klimatizace s automatickou regulací		
nezávislé topení		
obložení interiéru vozu		
palubní počítač		
palubní navigační systém	X	
ovládání radia na volantu	X	
AUDIO	autorádio	X
	měníč CD	
	jiné (zesilovač, equalizer apod.)	

3. Byl Váš vůz v minulosti poškozen?  
 NE

4. Kdy a kde byla na voze provedena pravidelná údržba (výměna oleje, seřizením)?

Kdy: NEBYLA

Kým (servis, dílna): .....

5. Kdy a od koho byl vůz pořízen?

individuální dovoz Francie

5a. Pořizovací cena: 421000

6. Jednalo se o vůz individuálně dovezený ze zahraničí?

2. strana  
 formuláře k odcizenému vozidlu

---

ANO

**7. Kolik klíčů jste obdržel(a) při pořízení vozidla ?**

2.

**8. Je Vám známo, že by někdo pořizoval duplikát klíčů od vozidla, zabezpečovacího zařízení?**

NE

**9. Ztratil(a) jste někdy nějaký z klíčů Vašeho vozu včetně zabezpečovacího zařízení?**

ne nikdy

**10. Kde byly klíče k vozidlu v době odcizení vozu?**

doma v kapse mé bundy

**11. Máte k vozidlu servisní knížku?**

ANO

**12. Jakými zabezpečovacími zařízeními byl vůz vybaven?**

imobilizér, páka volantu

**13. Zůstaly ve vozidle náhradní klíčky, osvědčení o technickém průkazu nebo technický průkaz?**

ne	Náhradní klíčky	.....
ne	OTP	.....
ne	Technický průkaz	.....

**13a. Zůstaly ve vozidle další důležité věci hodné zřetele?**

NE

**14. Uvažoval(a) jste o tom, že byste v brzké době vůz prodal(a)?**

NE

**15. Kdy bylo vozidlo naposledy v zahraničí a kde?**

Nebylo nikdy

**16. Kde byl vůz odcizen?**

PRAHA 4, ul. SOFIJSKÉ NÁMĚSTÍ, čp. parkoviště u OD Prior

**17. Datum a čas, kdy mohlo k odcizení dojít.**

ode dne 01.02.2011 19:30 hod. do dne 04.02.2011 08:40 hod.

**18. Řidič vozidla bezprostředně před odcizením.**

Jméno a příjmení: František Flinta

datum narození: 10.10.2011

trvale bytem: Praha 12 Modřany, Generále Šišky 4

tel.: 974854730

kontaktní adresa: Praha 12 Modřany, Generále Šišky 4

**19. Proč jste zvolil(a) právě toto odstavné místo?**

místo trvalého pobytu

**20. Kde jste se nacházel(a) v době odcizení vozu?**

v zaměstnání a doma

**21. Kdo zjistil odcizení vozidla?**

já osobně

**22. Kde a kdy jste odcizení vozidla hlásil(a)?**

MOP Modřany Praha 4

**23. Jaké další dokumenty, cennosti a věci byly spolu s vozidlem odcizeny?**

žádné

**24. Jsou některé z těchto věcí také pojištěny?**

TENTO TEXT VE FORMULÁŘI JE SMYŠLENY A PŘÍPADNÁ SHODA DAT NENÍ ÚMYSLNÁ

Michal Vlasák dne 31. 3. 2012

2. strana  
formuláře k odcizenému vozidlu

---

NE

**25. Jak vysokou škodu celkově odhadujete?**

370 000,- Kč

Dne 4.2.2011 10,05 hodin.

František Flinta  
oznamovatel

prap. Vítek Koudelka  
inspektor



Identifikátor vozidla VIN



Obr. č. 1 - Příklad originálního provedení VIN kódu





Obr. č. 2 - Příklad padělaného provedení VIN kódu

Zdroj: Policie ČR OKTE OŘP hl.m. Prahy

## Internetové stránky PČR pátrání po vozidlech a registračních značkách

[Mapa serveru](#) | [Textová verze](#) | [English](#) | [Rozšířené vyhledávání](#)

Pomáhat a chránit

Úvod | O nás | Útvary Policie ČR | Informační servis | Dopravní servis | Databáze | eKomunikace | Nabídky a zakázky | Prevence | Kontakty

PÁTRÁNÍ PO VOZIDLECH A REGISTRAČNÍCH ZNAČKÁCH
Úvodní strana / Pátrání po vozidlech a registračních značkách

---

### Pátrání po vozidlech a registračních značkách

Databáze obsahuje záznamy z aktivní pátrací evidence Policie České republiky. Zpřístupněné záznamy jsou platné k termínu aktualizace databáze na Internetu.

Pro vyhledávání je nutné zadat kompletní RZ nebo kompletní VIN vozidla. Písmena „O“, „Q“ se automaticky převádějí na číslici „0“. Taktéž se automaticky převádějí písmena „J“, „I“ na číslici „1“.

Registrační značka (RZ):  Číslo VIN:

Databáze obsahuje údaje pouze o vozidlech a registračních značkách, jejichž odození bylo oznámeno Policií České republiky. Toto sdělení má pouze informativní charakter. Policie České republiky neodpovídá za škody vzniklé v souvislosti s využitím sdělených údajů. Policie žádá občany, aby veškeré informace ke zveřejněným záznamům sdělili na linku 158, případně nejbližší služebně Policie České republiky, nebo zaslali e-mail na adresu [operacniho.odboru@policeiniho.prezidia.policie.ceske.republiky.io.sppcr@mvcz.cz](mailto:operacniho.odboru@policeiniho.prezidia.policie.ceske.republiky.io.sppcr@mvcz.cz).


Všechny dotazy jsou zaznamenávány. Policie České republiky si vyhrazuje právo nezařadit do databáze záznam, pokud to je nutné pro plnění jejích úkolů podle zákona.


Toto zpracování osobních údajů je realizováno v souladu se zákonem č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů a změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákonem č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky v platném znění a bylo nahlášeno na Úřad pro ochranu osobních údajů.


Databáze byla naposledy aktualizována 3. března 2012

MVČR

Hasiči ČR







---

© 2010 Policie ČR, všechna práva vyhrazena

[Archiv](#) | [Mapa serveru](#) | [Kontakty](#) | [Prohlášení o přístupnosti](#)

<http://www.pcr.cz> - <http://aplikace.policie.cz/patrani-vozidla/>