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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

PREVENCE A ODHALOVÁNÍ TRESTNÉ ČINNOSTI NA ÚSEKU MOTOROVÝCH VOZIDEL

Autor práce: Pavel Novák, DiS.

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: doc. Ing. Roman Rak, Ph.D.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2013

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 práce doc. Ing. Romanu Rakovi, Ph.D. za cenné rady, připomínky, trpělivost a metodické vedení práce. Dále vrchnímu komisaři nprap. Janu Procházkovi za cenné rady z praxe kriminalisty a za poskytnutí materiálů a v neposlední řadě Kpt. Ing. Petru Hojnicovi za poskytnutí materiálu a řízený rozhovor na téma odhalování odcizených motorových vozidel.

ABSTRAKT

NOVÁK, P. *Prevence a odhalování trestné činnosti na úseku motorových vozidel:bakalářská práce.* Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2013. 66 s. Vedoucí bakalářské práce: doc. Ing. Roman Rak, Ph.D.

Klíčová slova: identifikační znaky, krádež, motorové vozidlo, pachatel, SPZ, trestný čin, VIN

Tato bakalářská práce pojednává o prevenci a odhalování trestné činnosti na úseku motorových vozidel. Zaobírá se tedy na jedné straně zabezpečením motorových vozidel, jelikož se zdá, že právě prevence je v poslední době opomíjena a na druhé straně také novými trendy krádeží vozidel, stejně jako zde bude rozebíráno pozměňování jednotlivých identifikátorů vozidel a systém Eucaris. Bakalářská práce je rozdělena do sedmi hlavních kapitol. Jedna z prvních kapitol bude věnována identifikátorům motorových vozidel, další kapitola popisuje metody a trendy krádeží vozidel. Čtvrtá kapitola se zabývá legalizací odcizených vozidel. Prevence nese název páté kapitoly. V šesté kapitole jsou rozebrány metody odhalování odcizených vozidel a bude zde uveden i příklad z praxe Policie České republiky. Autor práce navrhne opatření „De lege ferenda“ v kapitole sedmé. V závěru práce bude stručná rekapitulace předchozích poznatků.

ABSTRACT

NOVÁK, P. Prevention and detection of criminal activities in the field of motor vehicles: Bachelor Thesis. České Budějovice: College of European and Regional Studies, 2013. 66 p. Thesis Supervisor: doc. Ing. Roman Rak, Ph.D.

Key words: identification symbols, theft, motor vehicle, offender, license plate, offense, *VIN*.

This thesis deals with the prevention and detection of crimes in the field of motor vehicles. It deals, on the one hand, with protection of the vehicles, since it seems that it is the prevention that has been recently neglected, on the other hand, it also deals with the new trends in theft of vehicles. There is also a description of an alteration of identifiers of the vehicles and Eucaris system. The thesis is divided into seven main chapters. One of the first chapters is dedicated to the identifiers of motor vehicles, the next chapter describes the methods and trends in the theft of vehicles. The fourth chapter deals with the legalization of stolen vehicles. Prevention is the name of the fifth chapter. In the sixth chapter methods of detection of stolen vehicles are discussed and there is also an example from the practice of Police of the Czech Republic. The author suggests measures "De lege ferenda" in the seventh chapter. The discussion be briefly recaps previous findings.

OBSAH

ÚVOD 8

1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE 9

2 IDENTIFIKAČNÍ ZNAKY VOZIDEL 10

2.1 Registrační značky 10

2.1.1 Sankce 12

2.2 Vehicle identification number 13

2.3 Ostatní identifikátory 15

2.4 Shrnutí 15

3 METODY KRÁDEŽÍ VOZIDEL 17

3.1 Zařízení sloužící ke krádeži vozidel 18

3.1.1 Zařízení mechanické 18

3.1.2 Zařízení elektronické 19

3.1.2.1 Zařízení pro rušení signálu mobilních telefonů a radiostanic 20

3.1.2.2 Zařízení sloužící pro vyhledávání GPS vysílačů 22

3.1.2.3 Ostatní elektronické systémy 23

3.2 Pozměnění identifikátorů vozidla 23

3.2.1 Možnosti pozměnění VIN 24

3.2.2 Falšování dalších identifikátorů 25

3.3 Organizovaná skupina pachatelů 26

4 LEGALIZACE ODCIZENÝCH VOZIDEL 27

4.1 Plná moc 28

4.2 Stanice technické kontroly 29

5 PREVENCE 31

5.1 Mechanické zabezpečovací systémy 31

5.2 Elektronické zabezpečení vozidel 33

5.2.1 Pasivní elektronické systémy 33

5.2.2 Aktivní elektronické systémy 34

5.3 Další preventivní opatření 34

6 ODHALOVÁNÍ ODCIZENÝCH VOZIDEL 36

6.1 Kamerový systém a systém lustrací 36

6.2 Silniční kontrola 39
6.3 Oprávnění policie 41
6.4 Informační systémy 41
6.4.1 IS PATRMV 42
6.4.2 Schengenský informační systém 43
6.4.3 SIRENE 43
6.4.4 EUCARIS 44
6.4.5 EuVID 45
6.5 Metalografická expertiza a technická diagnostika 46
6.6 Kontrola originality 48
6.7 Trestné činy související s danou problematikou 50
6.8 Příklady z praxe 53
7 NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ DE LEGE FERENDA 56
ZÁVĚR 57
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ 59
SEZNAM ZKRATEK 64
SEZNAM OBRÁZKŮ 66

ÚVOD

Toto téma bakalářské práce je zvoleno z toho důvodu, že autor práce pracuje jedenáctým rokem u Policie České republiky, na odboru Pohotovostní motorizované jednotky Praha, což je jednotka, která je výjimečná tím, že je jediná svého druhu nejen v hlavním městě Praha, ale i v celé České republice. Tato jednotka ročně odhalí v hlavním městě Praha okolo 400 odcizených vozidel, což je v Praze nezanedbatelné číslo, zvlášť, když si uvědomíme, že kalendářní rok má 365 dní, vychází z výše uvedeného, že každý den příslušníci této jednotky odhalí jedno až dvě odcizená vozidla. Ve své práci se tedy příslušník PMJ prakticky denně dostává do kontaktu s motorovými vozidly a trestnou činností na úseku motorových vozidel.

Motorová vozidla od samého počátku vzniku fascinovala společnost. Zatímco se motorová vozidla vyvíjela a zdokonalovala, zdokonaloval se také systém a metody krádeží těchto vozidel. Trestná činnost na úseku motorových vozidel se stala jednou z nejzávažnějších forem majetkové trestné činnosti. Nejen v minulosti, ale především v současnosti trápí tato trestná činnost nejen Českou republiku a Evropu, ale i celý svět. Automobilový průmysl se snaží nepřetržitě vylepšovat zabezpečení svých vozidel proti krádežím, ale na druhou stranu nutno říci, že pachatelé krádeží motorových vozidel vytváří na trhu neustálou mezeru a tím zajišťují výrobcům neustálé příjmy a takto vlastně vzniká neustálý koloběh.

V drtivé většině se odcizené vozidlo již nikdy nedostane zpět ke svému původnímu majiteli. Je také otázkou, kolik procent odcizených vozidel dokáže policie daného státu odhalit. Na jednu stranu zabezpečování vozidel neustále roste, na druhou stranu však stoupají i vědomosti pachatelů o těchto zabezpečeních, a tak bývá někdy naprosto nemožné pro policistu na „ulici“ odhalit odcizené vozidlo. V současnosti je v České republice pouze minimum literatury na téma zabezpečení a odhalování trestné činnosti na úseku motorových vozidel apod.

1 Cíle a metodika

Ústředním tématem této bakalářské práce je trestná činnost na úseku motorových vozidel, zejména tedy trestné činy související s krádežemi, možnostmi jejich odhalování a to z pohledu různých složek Policie České republiky.

Vzhledem k tomu, že se jedná o velmi obsáhlou problematiku a to jak v teoretické tak i praktické rovině, je nutné si nejdříve objasnit identifikační znaky vozidla, následně se seznámit s možnostmi jejich pozměňování, vývojem krádeží vozidel v České republice od 90. let 20. století do dnešní doby a v neposlední řadě prevencí. Pro lepší představu zde autor práce uvádí příklad z praxe příslušníků odboru Pohotovostní motorizované jednotky Praha.

Z výše uvedeného vyplývají hlavní a jednotlivé cíle této práce. Hlavním cílem a tedy prioritou je zmapovat činnost pachatelů, kteří se zabývají touto závažnou formou majetkové kriminality. Mezi dílčí cíle patří poukázat na jednotlivé identifikátory vozidla, především na identifikátor VIN a vysvětlit jeho jednotlivé znaky, upozornit na stále rozvíjející se metody krádeží motorových vozidel a ilustrovat postup při jejich odhalování. V neposlední řadě si autor klade za dílčí cíl vysvětlení průběhu metalografické expertizy a objasnění systému Eucaris. Autor práce zpracuje cíle tak, aby podaly ucelený přehled zpracované problematiky.

Při vypracovávání této práce, resp. tohoto tématu je vycházeno ze studia platných legislativních norem České republiky, odborné literatury, stanovisek státních orgánů a dalších platných dokumentů. Analyzována budou vybraná ustanovení paragrafů trestního zákoníku, která přímo souvisí s trestnou činností na úseku motorových vozidel. Autor práce zde porovná také počet odcizených vozidel v 90. letech 20. stol. a dnes, včetně procenta objasněnosti takových protiprávních jednání. Poznatky čerpá autor také z řízených rozhovorů s experty v dané oblasti. Jedná se o kpt. Ing. Hojnice, který pracuje na detašovaném pracovišti Oddělení kriminalistických technik a expertiz Praha - oddělení metalografie, a dále také s ppor. Procházkou, který je příslušníkem Policie České republiky, toho času sloužící na Službě kriminální policie a vyšetřování Praha I - 8. oddělení obecné kriminality (oddělení motorových vozidel). V praktické části je pro lepší ilustraci použita kazuistika několika případů, které řešili příslušníci Policie České republiky - Odbor Pohotovostní motorizované jednotka Praha a pracovníci SKPV P-IV.

2 Identifikační znaky vozidel

Na začátku si je nutné říci, co je motorové vozidlo. Zákon č. 361/2000 Sb., § 2 písm. g) říká, že: „Motorové vozidlo je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus.“[1] Každé motorové vozidlo má identifikační znaky. Některé identifikátory jsou zřetelné, na první pohled viditelné, a některé identifikátory jsou záměrně skryty a umístěny tak, aby jejich pozměnění či odstranění bylo co nejtěžší a to kvůli páchání trestné činnosti na úseku krádeží motorových vozidel. Do primárních identifikačních znaků se řadí státní poznávací značka, v dnešní době již registrační značka a identifikační číslo vozidla, známé jako VIN (Vehicle identification number). Dále se na vozidle nachází další štítky a nálepky, které zjednodušují identifikaci motorového vozidla. Tyto identifikátory pomáhají Policii České republiky odhalovat odcizená motorová vozidla. Pro lepší představu jsou níže objasněny jednotlivé identifikátory.

2.1 Registrační značky

Právní norma, která upravuje povinnost osazení motorového vozidla registrační značkou, dříve státní poznávací značkou, je zákon č. 56/2001 Sb., O podmínkách provozu na pozemních komunikacích. Podoba registrační značky je striktně předepsána Vyhláškou č. 243/2001 Sb., O registraci vozidel, která je však společně s výše uvedeným zákonem neustále novelizována.

Problematika registračních značek je rozsáhlá a tato bakalářská práce je zaměřena na jiné téma. Proto zde budou pouze uvedeny dva druhy nejčastějších registračních značek s jakými se můžeme na pozemních komunikacích setkat.

Znaky registrační značky jsou uspořádány v jednom nebo dvou řádcích. Jestliže jsou znaky rozděleny do dvou řádků, tak v prvním řádku jsou umístěny maximálně tři a ve druhém řádku maximálně čtyři znaky. Toto ovšem neplatí pro zvláštní registrační značku, jejíž platnost je časově omezena. Mezi znaky se nesmí vkládat žádná

[1] BARTÁK, M. a kol. *Autoškola*, Praha 2010, s. 7.

interpunkční znaménka kromě mezery, která slouží na nalepení známek o technické prohlídce a měření emisí.[2]

§ 24 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 243/2001 Sb., o registraci vozidel, hovoří o rozměrech tabulky registračních značek. Pro osobní a nákladní vozidlo, autobus, speciální a přípojné vozidlo je rozměr stanoven na 520 x 110 mm.[3]

Ve výše uvedené vyhlášce je v § 24 odst. 6 uvedeno, že podklad všech tabulek, kromě zvláštní registrační značky s omezenou platností, je reflexního provedení a má ochranné prvky. Tabulka standardní registrační značky pro motorová a přípojná vozidla je vyrobena z lehkých slitin kovů a znaky jsou vyraženy černou barvou na bílém podkladě. Na zadní tabulce registrační značky jsou vylepeny kontrolní známky pro platnou technickou kontrolu a měření emisí. Taktéž se na registrační značce nachází znak Evropské unie, jehož rozměry jsou striktně předepsány. Modrý pruh, na němž se nachází znak členského státu a dvanáct reflexních pěticípích hvězd, musí mít výšku minimálně 98 mm a šířku 49 mm. Žluté pěticípé hvězdy jsou uspořádány do kruhu o poloměru 15 mm. Výška rozpoznávacího státu, resp. České republiky je vysoký 20 mm.[4]

Další typ registrační značky je zvláštní registrační značka, které má omezenou platnost. Tato je vyrobena z tvrdého papíru o rozměru 210 x 150 mm. Jedná se například o registrační značku vozidla, které ještě není v danou chvíli zaregistrováno do informačního systému, který se nazývá centrální registr vozidel. Tato registrační značka je jednorázová s omezenou časovou platností, zpravidla 10 dnů. Jednotlivé znaky jsou vytištěny černou barvou na zeleném podkladě. Značka je opatřena razítkem prodejce vozidla a podpisem oprávněného pracovníka. Taktéž se tato značka umisťuje na jiném místě než-li standardní registrační značka. Zatímco standardní registrační značka je vyrobena v počtu dvou kusů, přičemž se jedna tabulka umístí na předek vozidla a druhá tabulka se umístí do zadní části vozidla a to na místo na vozidle určeném, tzn., do

[2]Česko, Vyhláška č. 243/2001 Sb., Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů o registraci vozidel In *Sbírka zákonů České republiky,* 2001, částka 92, s. 5163.
[3]Česko, Vyhláška č. 243/2001 Sb., Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů o registraci vozidel In *Sbírka zákonů České republiky,* 2001, částka 92, s. 5165.
[4]Česko, Vyhláška č. 243/2001 Sb., Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů o registraci vozidel In *Sbírka zákonů České republiky,* 2001, částka 92, s. 5165.

rámečků pro registrační značku, tak registrační značka pro jednorázové použití je vyrobena v počtu jednoho kusu a umísťuje se na zadní sklo vozidla na viditelné místo.[5]

Obrázek 1: Standardní registrační značka pro motorová vozidla[6]

Obrázek 2: RZ pro jednorázové použití s omezenou platností[7]

2.1.1 Sankce

Osoba, která připevní na vozidlo jinou registrační značku než-li ta, která byla vozidlu přidělena, se dopustí protiprávního jednání, které je uvedeno v zákoně č. 361/2000 Sb.

„Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích

a) řídí vozidlo

1. na němž v rozporu s jiným právním předpisem 38b) není umístěna státní poznávací značka (dále jen „registrační značka“) nebo je umístěna tabulka značky, která nebyla vozidlu přidělena.“[8]

Sankce za výše uvedené protiprávní jednání jsou uvedeny § 125c odst. 4 písm. d) a odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., Za tento přestupek se uloží pokuta od 5 000 Kč do 10 000 Kč a zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku.[9]

[5]Česko, Vyhláška č. 243/2001 Sb., Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů o registraci vozidel In *Sbírka zákonů České republiky,* 2001, částka 92, s. 5165.
[6]*Od státních poznávacích značek ke značkám registračním* [online]. 2011 [cit. 2012-10-10]. Dostupné z <WWW: http://www.liaznavzdy.cz/nedtrans/spz.php>.
[7]*Režim provozu vozidla s převozní SPZ* [online]. 2010 [cit. 2012-10.10]. Dostupné z WWW: <http://www.forum.ford-club.cz/viewtopic.php?f=61&t=936&start=15>.
[8]Česko, zákon č. 361/2000 Sb., O provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů, In *Sbírka zákonů České republiky.* 2000, částka 51, s. 1290.

2.2 Vehicle identification number

Motorové vozidlo je potřeba jednoznačně identifikovat. Nelze se spoléhat pouze na registrační značky, protože registrační značka se mění podle majitele vozidla a místa jeho pobytu, zatímco výrobní číslo vozidla je po celou dobu provozu neměnné. Proto výrobci motorových vozidel opatřují vozidla unikátním číslem.

Toto číslo se prakticky rovná rodnému číslu člověka, je tedy zcela unikátní a nazývá se VIN (Vehicle identification number). Slovo VIN je v podstatě slovem mezinárodním, byť by se dalo přeložit do češtiny jako identifikační číslo vozidla.

Do roku 1985 neexistovala jednotná norma ražení tohoto čísla a toto číslo se nazývalo jako číslo karoserie. I v dnešní době se můžeme ještě s tímto pojmem setkat, není to však zcela přesné.

Záleží pouze na výrobci vozidla, na jaké místo VIN umístí, obecně však platí, že se VIN razí co nejblíže motorové části. Výjimku tvoří např. automobil zn. Ford nebo Fiat, kde je VIN vyraženo na podlaze vedle sedadla spolujezdce. V podstatě neexistuje žádná norma nebo nařízení, které by udávalo, na jaké místo má výrobce automobilů VIN razit.

V roce 1985 vznikla jednotná ISO norma, která výrobní číslo karoserie přejmenovává na číslo VIN. Jedná se o ISO normu č. 3779-83. Z této normy vychází Česká státní norma (ČSN) 30 0170. Na tuto ČSN dále navazují další ČSN č. 30 0171 a č. 30 0172, které vycházejí z novelizovaných mezinárodních norem ISO. I když hovoříme o „čísle“ VIN, je potřebné si říci, že VIN obsahuje spíše soubor znaků mezi něž patří jak čísla, tak i písmena. Některé znaky jsou výše uvedenou ISO normou přímo zakázáno razit. Jedná se o znaky „O a Q“, protože mohou být v praxi zaměnitelné s číslem „0“. V současné době obsahuje identifikační číslo vozidla povinně 17 znaků a má ustálenou a logickou strukturu. Obsahuje např. výbavu vozidla, barvu, rok výroby a další data. K tomuto je však potřeba složení tohoto souboru znaků znát.[10]

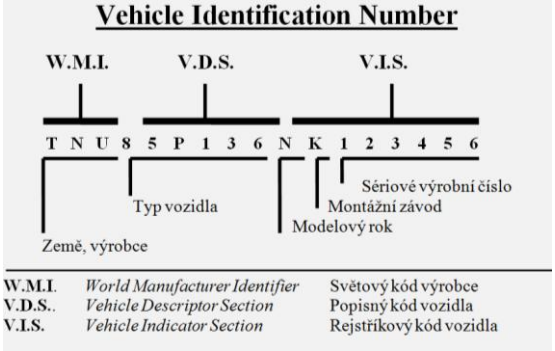
Abychom si uvědomili jaké informace VIN obsahuje, rozkódujeme si ho tedy níže.

---

[9]Česko, zákon č. 361/2000 Sb., O provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů, In *Sbírka zákonů České republiky.* 2000, částka 51, s. 1291.

[10]RAK, R. et. kol. *Krádeže vozidel,* Odhalování, vyšetřování a prevence, Praha 2001, s. 116.

Obrázek 3: Základní struktura VIN[11]



W.M.I. - Zkratka světového kódu výrobce. Tento kód znamená země výrobce vozidla a každé identifikační číslo tímto kódem začíná. Skládá se ze tří znaků, přičemž první dva znaky určují zemi výrobce vozidla a třetí znak se přiděluje národními úřady pro standardizaci. První dva znaky byly přiděleny jednotlivým státům v roce 1985 při tvorbě normy ISO a jsou tedy závazné.[12]

Druhá část VIN je označena kódem ***V.D.S.,*** což vlastně znamená souhrn technicko-konstrukčních charakteristik vozidla, jako jsou např.: modelová řada, typ a objem motoru nebo druh paliva. Znaky kódu V.D.S se nachází na 4. až 9. pozici. Je nutné si říci, že tato část VIN není tvořena normou ISO, záleží tedy pouze na výrobci vozidla jaké informace o vozidle zde uvede. Do této části VIN patří i tzv. ***kód typu,*** který je používán k identifikaci základního modelu, např. Škoda ***Octavia***, nebo VW ***Passat.*** Jestliže se nachází v popisném kódu nevyužité znaky, jsou tyto nahrazeny konstantami. Např. u vozidel Volkswagen je tato konstanta „ZZZ“. Nicméně, kód typu není v žádném případě unikátní a pouze doplňuje VIN. Další částí kódu V.D.S. je ***kontrolní číslice***. Ne vždy se však kontrolní číslice ve znacích VIN vyskytuje. Záleží tedy pouze na výrobci, zda ji VIN bude obsahovat či nikoliv. Pomáhá to však při boji s padělaným VIN. Protože právě tato číslice jde logicky dopočítat pomocí příslušného algoritmu.[13]

Rejstříkový kód vozidla - ***V.I.S.*** Tento kód tvoří poslední část VIN a tvoří jej kombinace osmi znaků, které již rozlišují jedno konkrétní vozidlo od ostatních. Na první pozici tohoto kódu se nachází modelový rok. V celkovém měřítku VIN se modelový rok nachází na 10. pozici. Po 30ti letech se znak uvádějící modelový rok opět opakuje. Druhý znak kódu V.I.S. tvoří montážní závod. Poslední část tohoto kódu a tedy i

[11]RAK, R. *Identifikace vozidel,* Praha 1999, s. 41.
[12]RAK, R. *Identifikace vozidel,* Praha 1999, s. 43-44.
[13]RAK, R. *Identifikace vozidel,* Praha 1999, s. 44-53.

výrobního čísla vozidla, tvoří šest znaků, kdy poslední čtyři znaky musí vždy tvořit pouze čísla.[14]

2.3 Ostatní identifikátory

Mezi ostatní identifikátory vozidla řadíme dále ***typový štítek*** vozidla. Najdeme ho v prostoru pod kapotou vozidla u motoru, nebo i na sloupku vozidla. Povinnost mít typový štítek upravuje zákon č. 56/2001 Sb.

Dále tzv., ***zákaznický štítek***. Tento však není povinný, záleží pouze na výrobci vozidla, zda je umisťuje na vozidlo či nikoliv. Nejběžněji se se zákaznickým štítkem setkáváme ve vozidlech koncernových značek jako jsou Škoda, Volkswagen, Seat, Porsche. ***Vyražené VIN pod čelním sklem*** vozidla - toto však také není povinné, stejně jako VIN, které je vyleptáno na všech sklech vozidla. Na sklech vozidla se však nachází i ***různé kódy***, které označují rok výroby vozidla. Správně by měla všechna skla mít stejný rok výroby. Také nesmíme zapomínat na ***typ převodovky***. Tato musí bezpodmínečně souhlasit s převodovkou, která je zapsána v technickém průkazu vozidla. Dalším identifikátorem je ***číslo motoru***. I když je motor v současné době výměnnou součástkou, nesmí mít pozměněné nebo vybroušené výrobní číslo. ***Bezpečnostní pásy*** nesou taktéž rok výroby a to konkrétně na látce, v dolní části pásů, anebo v místě přichycení pásů. Rok výroby pásů by se měl taktéž shodovat s rokem výroby vozidla.[15]

2.4 Shrnutí

Protože je problematika identifikátorů vozidla a zvláště VIN velmi složitá, shrneme si tedy níže nejdůležitější fakta.

Co se týká registračních značek, tak tyto jsou umístěny vně vozidla (vpředu a vzadu) na místech k tomu určených a umožňují okamžitou identifikaci vozidla. Rozměry tabulky registračních značek stejně jako složení znaků registrační značky a další povinnosti stanovuje vyhláška č. 243/2001 Sb., a zákon č. 56/2001 Sb.

[14]RAK, R. *Identifikace vozidel*, Praha 1999, s. 54-56.
[15]Sdružení na ochranu vlastníků automobilů, *Koupě ojetiny není riziková, pokud znáte tato pravidla.* Praha 2010, s. 5-8.

Na každém vozidle se musí nacházet taktéž výrobní číslo, jehož podobu upravuje norma ISO č. 3779-83 a pozdější. Dle této normy je utvořena i česká státní norma č. 30 0170 a další. VIN se skládá ze 17 znaků, které tvoří písmena a číslice. Těchto 17 znaků je rozděleno na kódy W.M.I., V.D.S., V.I.S. a souhrn těchto kódů tvoří celkové VIN.

Jestliže porovnáme Evropu a Spojené státy americké v oblasti metody ražení VIN, tak ve Spojených státech amerických je na základě jejich federativních zákonů povinnost výrobců vozidel vyrazit VIN na 35 místech a to na všech součástkách vozidel, které mohou být předmětem spekulativního prodeje. Žádný stát Evropy však takovéto nařízení pro výrobce vozidel neukládá. Tím samozřejmě klesá objasněnost trestných činů, která souvisí s krádežemi vozidel.[16] „Podle odhadu amerických specialistů náš současný právní stav přibližně odpovídá situaci v USA v šedesátých letech.“[17]

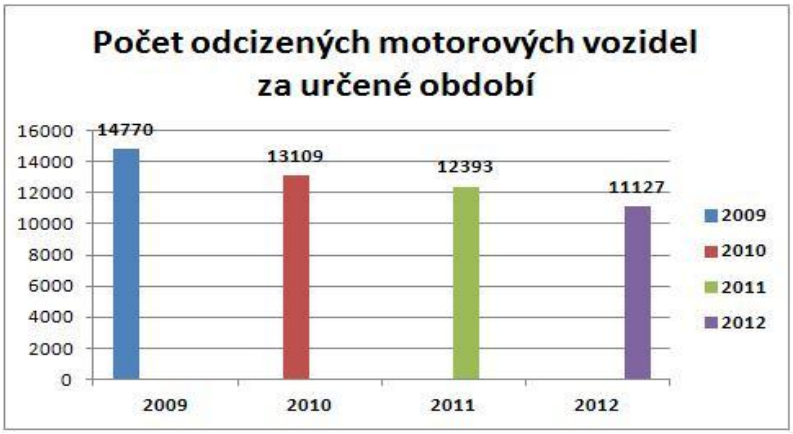
Některé identifikátory vozidla jsou viditelné a zřetelné, a některé jsou umístěny na nejrůznějších místech, která jsou těžko dostupná. Hůře dostupné jsou některé identifikátory záměrně z důvodu jejich obtížného pozměňování při páchání protiprávního jednání a naopak pomáhají specializovaným pracovištím, která jsou zařazená u Policie České republiky, odhalovat poměrně snadným způsobem motorová vozidla, která jsou např. odcizena nebo jsou u nich provedeny nedovolené změny identifikátorů.

[16]RAK R. a kol. *Krádeže vozidel, odhalování, vyšetřování a prevence*, Praha 2001, s. 153.
[17]RAK R. a kol. *Krádeže vozidel, odhalování, vyšetřování a prevence*, Praha 2001, s. 131.

3 METODY KRÁDEŽÍ VOZIDEL

Před rokem 1990 se počet odcizených automobilů pohyboval okolo 5000 a objasněnost činila cca 75%.[18] Avšak po roce 1990 v souvislosti s otevřením hranic byla statistika odcizených vozidel téměř totožná s dnešní dobou. Veliký rozdíl je však v objasněnosti. Zatímco v roce 1990 se odcizilo 11658 dvoustopých vozidel, tak v roce 2011 bylo odcizeno 12393 vozidel. Objasněnost se po roce 1990 pohybovala okolo 44%. V roce 2011 se objasněnost pohybovala okolo 17%.[19] Důvod je jasný. Rostou nejen znalosti pachatelů v oblasti identifikátorů vozidel, které pozmění téměř profesionálním způsobem a tím prakticky znemožní takové vozidlo odhalit, ale i výbava na překonání různých zabezpečení jako jsou imobilizéry, satelitní vyhledávače apod.

Graf 1: Počet odcizených motorových vozidel za určené období[20]



Taktéž metody krádeží vozidel se neustále vyvíjí a zdokonalují. V 90. letech se na našem území kromě tuzemské značky ještě ve velkém množství pohybovala vozidla Fiat. Obzvlášť typové řady Uno a Tipo. Tyto vozidla bylo možné odcizit pouze za pomocí rozlomených nůžek, kdy se jedna část zasunula do spínací skříňky, otočilo se jí, vozidlo nastartovalo a pachatel mohl v klidu odjet. Elektronické zabezpečení u těchto vozidel v podstatě neexistovalo. Tímto způsobem se dala odcizit vozidla i jiných

[18]CEJP, M. a kol. *Organizovaný zločin v České republice III,* Praha 2004, s. 98.
[19]*Bezpečnost a prevence krádeže motorových vozidel* [online] 2012 [cit. 2013-01-15]. Dostupné z WWW: <http://www.mvcr.cz/clanek/bezpecnost-a-prevence-kradeze-motorovych-vozidel.aspx>.
[20]*Autokriminalita 2012* [online] 2013 [cit. 2013-01-15]. Dostupné z WWW: <http://www.policie.cz/clanek/autokriminalita-2011.aspx>.

značek. Znalosti pachatelů v oblasti zabezpečení vozidel byly jen na minimální úrovni nebo vůbec žádné.

3.1 Zařízení sloužící ke krádeži vozidel

Rozumí se tím nástroje, které používají pachatelé při vloupání a následném odcizení automobilů. Tyto nástroje můžeme dělit na mechanické a elektronické, přičemž elektronické zažívají v dnešní době stále větší rozmach a používají je převážně organizované skupiny z Rumunska, Bulharska, ale i Česka. Můžeme také říci, že elektronická zařízení se uplatňují na vozidla vyšší kategorie, např. Mercedes, BMW, Audi, apod.

3.1.1 Zařízení mechanická

V současné době používají pachatelé nejčastěji ke krádeži vozidel např. **trubky k rozlomení zámků řadící páky.** Po rozlomení zámku „vymáčknou“ spojkový pedál a mohou odjet. Nevýhoda je ta, že nemohou řadit, takže po celou dobu jízdy mají zařazený např. 2-3 rychlostní stupeň. Při nepřiměřeně pomalém pohybu vozidla se ale zvyšuje riziko, že si jich povšimne hlídka policie.

Obrázek 4: Kovové trubky - různý průměr, slouží k rozlomení zámku řazení[21]

Dalším zařízením je **palubní deska.** Aby pachatelé překonali imobilizér, vymění celou palubní desku. Odmontování a připevnění své palubní desky přitom nezabere více než-li 5-10 min., záleží na zručnosti pachatele. Nejčastěji se tento typ krádeží používá na vozidla Škoda Octavia.

[21] Materiály 8. oddělení obecné kriminality služby kriminální policie a vyšetřování Praha I.

Obrázek 5: Palubní deska Škody Octavia a její výměna[22]

K moderním trendům vloupání do vozidel, případně jejich následnému odcizení, patří tzv., **univerzální klíč**. Jedná se o vyfrézovaný klíč, který ve chvíli, kdy se vsune do zámku vozidla a otočí se s ním, odemkne vozidlo a to bez zjevného poškození zámku. Poté pachatel odcizí např. věci uložené v zavazadlovém prostoru vozidla a z místa nepozorovaně odchází. Vozidlo, i když má elektronické zabezpečení, nereaguje.

Protože vozidla mají již v dnešní době automatické uzamykání, nemusí si majitel na místě vůbec ničeho všimnout, protože po chvíli se vozidlo samo uzamkne. Majitel proto přichází k uzamčenému vozidlu, které není zjevně napadeno. Na krádež věcí ze zavazadlového prostoru může přijít až doma. Prokazování takovéhoto vloupání do vozidla je velmi obtížné. A to právě z výše uvedených důvodů. Nedochází totiž k viditelnému poškození zámků. Zámky od vozidla by se musely demontovat a poslat na tzv. mechanoskopii (*Kriminalistická expertiza, která se zabývá identifikací, způsobem použití a mechanismem působení nástrojů a jiných podobných předmětů z hlediska kriminalistiky*). Mechanoskopie však bude platná pouze tehdy, jestliže bude zajištěn klíč, kterým se vozidlo odemklo. Jestliže takový klíč zajištěný není, pak mechanoskopie není možná. Pakliže chce poškozený uplatnit škodu na pojišťovně, vzniká veliký problém a to z důvodu, že není viditelná škoda na vozidle a vše funguje bez problémů, tudíž pro pojišťovnu není důkaz o vloupání do vozidla.[23]

3.1.2 Zařízení elektronická

Jedná se o elektronická zařízení pro rušení signálů mobilních telefonů a také blokování signálů radiostanic, která používá Policie České republiky. Dalšími

[22] Materiály 8. oddělení obecné kriminality služby kriminální policie a vyšetřování Praha I.
[23]Rozhovor s ppor. Janem Procházkou, pracovníkem 8. oddělení obecné kriminality Služby kriminální policie a vyšetřování Praha I, ze dne 10.12.2012.

zařízeními jsou různé vyhledávače vysílačů, skrze které je vozidlo případně chráněno, nebo různá zařízení, které překonají imobilizér vozidla a umožňují okamžitý odjezd. V současné době zažívají elektronická zařízení u pachatelů veliký rozmach a tak znemožňují ve stále větší míře práci policie. Tato elektronická zařízení používají většinou organizované skupiny pachatelů.

3.1.2.1 Zařízení pro rušení signálů mobilních telefonů a radiostanic (tzv. rušičky)

Toto zařízení se používá společně se zařízením pro vyhledávání vysílačů. Bývá použito ve chvíli, kdy je vozidlo odcizeno a převáženo z místa činu na jiné určené místo. Pachatelé si vozidlo vytipují tak, aby krádež nebyla nahlášena ihned po odcizení, ale až po nějaké době. Majitel vozidla může být proto sledován i více dnů, popř. týdnů, aby byly zjištěny jeho návyky, dále např. místo zaparkování vozidla přes noc, atd. Krádež vozidla v noci může pachatelům pomoci získat potřebný čas, aby vozidlo bylo převezeno na určené místo.

Vzhledem k tomu, že pachatelé nemají ve většině případů doklady k vozidlu a to by mohlo vyvolat v hlídce policie podezření, rozhodnou se ve většině případů hlídce ujíždět. Aby hlídka policie nemohla přes radiostanici poskytovat informace operačnímu středisku o ujíždějícím vozidlu a žádat posily, uvedou pachatelé do provozu tzv. rušičku. Tato může rušit signály mobilních telefonů, v případě výkonnějšího typu i provoz radiostanice. Hlídka policie je v takovém případě odkázána pouze na sebe, což je výhodné pro ujíždějící vozidlo, které tak není pronásledováno jinou hlídkou, která by mohla vozidlo např. zablokovat nebo učinit zátaras, atp.

Některé typy rušiček jsou tak malé, že je možno je vložit i do kapsy, ty jsou však méně výkonné. Nabíjí se přes zásuvku na 12 V, která je v dnešní době již v každém vozidle. Ruší pouze GSM signál a její rozměry jsou 100 x 50 mm., přičemž dosah je okolo 20 - 30 m. Cena se pohybuje mezi 1.200 Kč - 3.000 Kč, viz. obrázek č. 6.

Obrázek 6: Rušička DCS, GPS a GSM/DCMA - provedení do vozidla[24]

Zařízení, které je vyobrazeno na obrázku č. 7 má rozměr 263 x 140 mm., toto je výkonnější, ruší nejen digitální signály, ale i signály analogové. Nevýhodou se zdá váha, která činí 2,5 kg a samozřejmě její rozměry, které jsou uvedeny výše. Cena se pohybuje od 5.000 Kč.[25]

Obrázek 7: Výkonnější verze rušičky digitálního i analogového signálu do auta[26]

Oba typy rušiček jdou běžně zakoupit na internetu. Na většině internetových stránek je pouze uvedeno toto upozornění: „Na tento produkt se vztahuje zvláštní režim prodeje a není určen k uvedení do provozu či další distribuci na území EU. Objednáním techniky bere kupující plně na vědomí charakter výrobku a výslovně požaduje dodání tohoto zboží za jiným účelem než uvedením do provozu či další distribuci na území

[24]Materiály 8. oddělení obecné kriminality služby kriminální policie a vyšetřování Praha I.
[25]*Rušička signálu do auta* [online]. 2013 [cit. 2013-01-20] Dostupné z WWW: <http://www.spionazni-technika.cz/rusicka-signalu-do-auta-124.html>.
[26]*Rušička signálu do auta* [online]. 2013 [cit. 2013-01-20]. Dostupné z WWW: <http://www.spionazni-technika.cz/rusicka-signalu-do-auta-124.html>.

EU.“[27] Zvláštním režimem prodeje se rozumí fakt, že zařízení nesmí být spuštěno na území České republiky a celé Evropské unie.

3.1.2.2 Zařízení sloužící k vyhledávání GPS vysílačů

V dnešní době si čím dál více řidičů nechává do vozidel instalovat od různých obchodních společností GPS vysílače. Při případném odcizení vozidla lze jeho polohu zjistit během pár minut. To představuje pro pachatele velký problém. Toto řeší několika možnými způsoby. Jestliže mají podezření, že je vozidlo sledováno přes GPS systém, tak jej odstaví na nějakém místě a několik hodin, případně dní, s vozidlem nehýbou. Čekají, zda-li vozidlo bude nalezeno a to buď společností, která systém instalovala, nebo přímo Policií České republiky. Prakticky každá firma, která se tímto oborem zabývá, spolupracuje velmi úzce s Policií České republiky. Tímto způsobem provádí krádež vozidla spíše zloděj - jednotlivec. Organizovaná skupina má již vybavení, které slouží k vyhledávání případných GPS vysílačů. Pakliže mají pachatelé zájem o některé vozidlo a mají podezření, že by mohlo být monitorováno, použijí toto zařízení, nejlépe ihned na místě. Provedou však pouze zběžnou prohlídku, aby byli pachatelé co nejrychlejší.

Jestliže to možné není, pak vozidlo odcizí a vyhledání provedou až na místě, kde nehrozí jejich bezprostřední prozrazení, avšak co nejdříve od doby odcizení. Vyhledávání vysílačů však bývá velice důkladné. Snižují tím riziko, že majitel krádež již zjistil a v danou chvíli již probíhá vyhledávání vozidla přes systém GPS nebo přes radiový signál.

Firem, které se zabývají lokalizací vozidel, je na našem trhu mnoho. Pravděpodobně nejvýznamnější jsou Cebia, s.r.o - provozující vyhledávací a monitorovací systém Cebia SAT a Secar Bohemia a.s., která provozuje vyhledávací a monitorovací systém Sherlog. Podíváme-li se na druhý jmenovaný, tak tento instaluje do vozidla více vysílačů. Jeden aktivní, tzn. že tento vysílač je neustále v provozu a může být odhalen právě vyhledávačem těchto systémů a dále několik dalších vysílačů, které jsou pasivní a sepnou se ve chvíli, kdy majitel odcizeného vozidla nahlásí krádež na operátora Secar Bohemia a.s., přičemž tento nemůže najít vozidlo dle aktivního vyhledávače. Nevýhoda však spočívá v tom, že jakmile jsou pasivní vysílače uvedeny

[27] *Rušička signálu do auta* [online]. 2013 [cit. 2013-01-20]. Dostupné z WWW: <http://www.spionazni-technika.cz/rusicka-signalu-do-auta-124.html>.

do provozu, mohou být také nalezeny a následně demontovány. V praxi poté záleží na poskytovateli vyhledávacího systému jak rychle je schopen zaznamenat polohu vozidla a vyrozumět policii, popř. vyslat své zaměstnance vozidlem nebo i letadlem. Ani majitel netuší na jaké místo ve vozidle jsou vysílače instalovány. Takové informace jsou přísně chráněny a střeženy danými společnostmi.[28]

3.1.2.3 Ostatní elektronické systémy

Jde např. o systémy, které používají pachatelé k překonání imobilizérů. Nejčastěji jsou používány u vozidel značky BMW a VW group. Tyto přístroje nelze však zakoupit běžně na internetu, ale pouze na černém trhu, kde se ceny pohybují okolo 200.000 Kč a více. Tyto systémy mají v oblibě nejen organizované skupiny pachatelů, ale i pachatelé - jednotlivci. Výhodou takového zařízení je jeho kompaktnost. Pro lepší představu je provedeno porovnání s průkazem SKPV.

Obrázek 8: Zařízení umožňující překonání imobilizéru vozidel VW[29].

3.2 Pozměňování identifikátorů vozidla

Pozměnění identifikátorů slouží k utajení skutečnosti, že vozidlo bylo odcizeno. Nejvíce pozměňovaným a upravovaným identifikátorem je VIN vozidla. Toto je však doplněno pozměněním i ostatních identifikačních prvků jako jsou typové štítky, různé samolepky a v neposlední řadě i číslo motoru, i když toto již není v České republice evidováno. Přesto, jestliže se odcizí vozidlo, zjistí se dle technického průkazu číslo motoru a na základě tohoto čísla lze odcizené vozidlo taktéž případně nalézt.

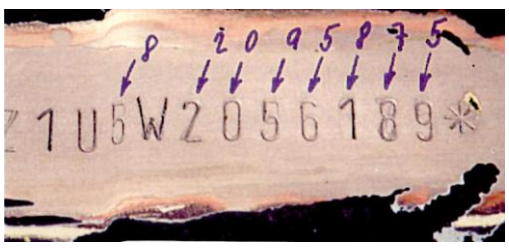
[28]Rozhovor s ppor. Janem Procházkou, pracovníkem 8. oddělení obecné kriminality Služby kriminální policie a vyšetřování Praha I, ze dne 10.12.2012.
[29]Materiály 8. Oddělení obecné kriminality služby kriminální policie a vyšetřování Praha I.

3.2.1 Možnosti pozměnění VIN

Jestliže se podíváme na metodu výroby VIN, tak znaky jsou raženy strojově. Tzn. že všechny znaky jsou raženy do stejné hloubky materiálu, mají mezi sebou stejnou vzdálenost, mají stejný sklon, stejnou velikost a jsou vyraženy ve stejné rovině. Na začátku a na konci znaků jsou taktéž vyraženy loga výrobce vozidla. Místo, kde je VIN raženo musí mít stejnou barvu jako zbytek vozidla. VIN je nejčastěji pozměněným identifikátorem na vozidle. Možnosti jeho přepracování jsou různé. Nejsnadnější úprava pro pachatele je **přeražení určitých znaků nebo celého VIN**. Úprava spočívá v pozměnění posledních 6 znaků z kódu V.I.S - což je rejstříkový kód vozidla. V praxi jde o to, že vozidlo stejného typu a barvy, např. Volkswagen Golf může mít stejné VIN jako vozidlo, které bylo odcizeno. VIN se může lišit pouze v posledních 6 znacích. Přeráží se znaky, které si jsou podobné např. 9-8, 9-0, 8-0, 7-1, 6-8, 5-8, 3-8, apod. Originální raznice výrobců automobilů nelze nikde zakoupit, proto pachatelé používají raznice, které jsou na trhu běžně k sehnání. Tyto mají však odlišnou velikost a jiný styl znaků. I tyto drobnosti mohou v policistovi na ulici při silniční kontrole vzbudit podezření, že by mohlo být VIN falšováno.[30]

Postup při přerážení znaků je takový, že část karoserie na které se VIN nachází se vybrousí a vyrazí se na stejné místo VIN nové. Tato část se poté přelakuje tak, aby odstín laku co nejvíce odpovídal zbytku vozidla. Úplné vyhlazení původní ražby však není zcela možné, protože vyražené znaky prochází celou částí karoserie. Úpravu lze provádět také pouze u jednotlivých znaků a to právě tím, že znak, který má být přeražen je zakryt a na jeho místo je vyražen znak nový.

Obrázek 9: Nově vyražené VIN v místě dříve odstraněného originálního VIN.[31]



[30]RAK, R. *Identifikace vozidel*, Praha 1999, s. 243-251.
[31]RYBÁŘ, M. *Kriminalistika, metodika vyšetřování vybraných druhů trestných činů*, Plzeň 2008, s. 104.

Další metodou je **navaření části karoserie s již vyraženými znaky**. Navařena může být pouze bezprostřední část karoserie na které se VIN nachází. Tato část se vyřízne z nezávadového vozidla stejného typu a vloží, a navaří se na odcizené vozidlo. Následně se sváry a jejich bezprostřední okolí vybrousí a přelakují. Policista může poznat tepelné opracování okolí VIN nebo přímo části karoserie na které jsou znaky vyraženy. Karoserie může být v těchto místech zkroucená od vysokých teplot. Další možností pozměnění VIN je **vyměnění celého dílu karoserie.** To však vyžaduje od pachatelů konstrukční znalosti vozidla a špičkové zázemí. Tato výměna je velmi náročná po technické i časové stránce. Při silniční kontrole je však toto pro policistu téměř nezjistitelné. Uskutečňuje se prakticky pouze u vozidel dražších značek a provádí ji ve většině případů organizovaná skupina pachatelů.[32]

3.2.2 Falšování dalších identifikátorů

Při změně identifikátorů nelze opomenout ani **číslo motoru.** Motor je v současné době vyměnitelná součástka vozidla, tzn., že číslo motoru není v razných informačních systémech policie evidované ke konkrétnímu vozidlu. Změna se provádí obdobným způsobem jako u VIN s tím, že další variantou je, že se číslo v původním místě odstraní, vybrousí a vyrazí se na místě zcela jiném. Další varianta, i když je opět technicky a časově velice náročná je, že se použije blok motoru např. z havarovaného vozidla a do tohoto bloku se následně instalují díly z motoru vozidla, které bylo odcizeno. Policista při zastavení vozidla tedy může provést kontrolu v evidencích policie, zda motor neprochází v pátrání. Vzhledem k výše uvedenému je výsledek samozřejmě negativní. Jestliže nemá žádné další podezření na pozměnění identifikátorů, řidiče i s vozidlem propustí z místa kontroly. Další identifikátory jako jsou **typové, popř. zákaznické štítky** se samozřejmě také falšují. Kvalita takových padělaných štítků však mnohdy nedosahuje kvality tovární. Liší se materiál, ze kterého jsou padělané štítky vyrobeny. Ať jsou již štítky vyrobeny z papíru nebo plastu, jsou vždy strženy nebo demontovány jako celek. Pozměnění pouze jednotlivých znaků není možné, snad jen z části a pouze tehdy, je-li štítek vyroben z kovu. Přeražení znaků je však patrné při důkladnějším prozkoumání. Podezřelý se může stát i fakt, že je štítek přichycen novými

[32]Rozhovor s ppor. Janem Procházkou, pracovníkem 8. oddělení obecné kriminality Služby kriminální policie a vyšetřování Praha I, ze dne 10.1.2013.

nýty. To značí, že s ním bylo manipulováno a policisté by se měli zaměřit na důkladnější kontrolu identifikačních znaků vozidla.

3.3 Organizovaná skupina pachatelů

Organizovaný zločin představuje pro Českou republiku veliký společenský problém. V současné době zažívá organizovaný zločin veliký rozmach v oblasti autokriminality a drog. Organizovaná skupina je velice nebezpečná právě tím, že má propracovaný systém krádeží vozidel, veliké finanční a technické zázemí a jasně rozdělené role. Např. **tipař** - tento vybírá značku a typ vozidla, které má být odcizeno. Záleží na objednávce, zda je uvedena i barva, rok výroby, atd. Taktéž obhlíží zabezpečení vozidla a popř. zvyky majitele. Po vytipování vozidla je na řadě **přímý pachatel krádeže** - bývá to většinou expert - který pomocí výpočetní techniky překoná elektronické zabezpečení vozidla, popř. vymění řídící jednotku a připraví vozidlo k odcizení. **Kurýr** - má za úkol převést vozidlo na předem určené místo, kde může být vozidlo dále upravováno. Není výjimkou, že kurýr je pouze najatý pro jednu akci, tzn. že pokud jej zadrží policie, nemůže jí poskytnout žádné relevantní informace. V případě, že se vozidlo podaří dopravit na předem určené místo, začínají na něm pracovat další členové skupiny - **automechanici,** kteří změní identifikátory vozidla nebo vozidlo rozeberou na součástky. Činnost jednotlivých členů skupiny řídí tzv. **Organizátor.** Ten dále zajišťuje odběr vozidla, vyhotovení falešných dokladů, zaštiťuje legalizaci takového vozidla, atd. Dalšími členy skupiny mohou být pracovníci STK, pracovníci magistrátů, ale i policisté, celníci, apod.[33]

[33]CEJP, M. a kol. *Organizovaný zločin v České republice III,* Praha 2004, s. 102.

4 LEGALIZACE ODCIZENÝCH VOZIDEL

Legalizace odcizených vozidel spočívá ve vystavení nových dokladů na základě pozměněných identifikátorů vozidla. V drtivé většině se to týká vozidel, které se přivážejí do České republiky ze zahraničí. Pachatelé využívají mezer v legislativě a to působí negativně na trh s vozidly. Problém legalizace vozidel se týká od pracovišť technických kontrol až po pracovníky magistrátu či obecního úřadu obce s rozšířenou pravomocí, kde je zřízen odbor dopravně-správních agend na kterém se přihlašují vozidla.

Např. v současné době existují lidé, kteří provozují živnost zabývající se přihlašováním vozidel ze zahraničí, tzv. zprostředkovatelé. Tyto osoby nenutí žádná právní norma vést agendu jejich klientů. To však značně ztěžuje orgánům činným v trestním řízení jejich činnost při boji s autokriminalitou. Postup je takový, že pachatel odcizí v zahraničí vozidlo, změní identifikátory, padělá technický průkaz cizího státu a převeze jej na území České republiky. Aby nikde nebylo uvedeno jeho jméno, tak odcizí nějaké osobě občanský průkaz nebo si za určitých podmínek pořídí kopii občanského průkazu (to k přihlášení vozidla postačuje) a zaplatí si služby zprostředkovatele. Zprostředkovatel poté přijde na úřad, kde předloží plnou moc od osoby, jejíž iniciály byly na předloženém občanském průkazu. V plné moci je zplnomocnění k přihlášení vozidla do registru vozidel a schválení technické způsobilosti vozidla. K tomu dále doloží další potřebné dokumenty, jako je protokol o technické kontrole, kde je i evidenční kontrola a emisní kontrola, kupní smlouvu a technický průkaz cizího státu. Jestliže vozidlo pochází z Evropské unie, průkaz se zabavuje a zůstává u spisu na příslušném úřadě. Posléze se vydá čistopis technického průkazu. Na základě předložených dokladů vydá úřad zprostředkovateli v ten samý den rozhodnutí, že vozidlo je technicky způsobilé pro provoz na pozemních komunikacích v České republice a díky tomuto dostává zprostředkovatel nové tabulky registračních značek. Zajímavé je, že pracovník úřadu fyzicky přihlašované vozidlo neviděl. Prakticky to poté znamená, že pouze na základě padělaného technického průkazu a plné moci osoby je vozidlo přihlášeno a tedy legalizováno v České republice. Při přihlášení vozidla je tedy

známé pouze jméno zprostředkovatele a osoby, která byla uvedena na občanském průkazu. Nikoliv však jméno pachatele.[34]

Je taktéž zajímavé, že plná moc vyhotovena k tomuto úkonu nemusí být notářsky ověřena, i to nahrává pachatelům v jejich protiprávním jednání.

4.1 Plná moc

Náležitosti plné moci jsou uvedeny v občanském zákoníku. Plná moc musí obsahovat:

- ❖ údaje zmocnitele, tzn. celé jméno, datum narození, trvalé bydliště, číslo občanského průkazu
- ❖ údaje zmocněnce, ty mají být uvedeny ve stejné míře jako údaje zmocnitele
- ❖ rozsah zmocnění, tzn., k jakému účelu je plná moc vyhotovena.
- ❖ podpisová doložka obou zúčastněných

Výše uvedené údaje jsou tedy povinné. Nepovinné jsou další údaje jako např. datum do kterého je plná moc platná, nebo položka přijetí plné moci. Tato v plné moci nemusí být, protože zákon má obecně za to, že podpisem zmocněnce je plná moc přijata. Jakmile je úkon zplnomocnění proveden, v tomto případě přihlášení motorového vozidla, plná moc zaniká. Notářsky ověřena musí být pouze plná moc u záležitostí, u kterých to výslovně stanoví zákon. Úkon, jako je přihlášení vozidla v zákoně stanovený není.[35]

Dalším důvodem zániku plné moci je odvolání zmocnitele, vypovězení zmocněnce, nebo smrt zmocněnce. Plná moc zaniká také tehdy, jestliže zemře zmocnitel, pokud její práva a závazky plné moci nepřecházejí na jinou osobu.[36]

[34]Rozhovor s ppor. Janem Procházkou, pracovníkem 8. oddělení obecné kriminality Služby kriminální policie a vyšetřování Praha I, ze dne 10.1.2013.
[35]Fiala, J., Kindl, M. a kol. *Občanský zákoník,,* Praha 2009, s 144-146.
[36]Česko, zákon č. 40/1964 Sb., ve znění pozdějších předpisů, Občanský zákoník, In *Sbírka zákonů České republiky. 1991,* částka 97, s. 2413.

4.2 Stanice technické kontroly

Oprávnění k provozování stanice technické kontroly upravuje zákon č. 56/2001 Sb., kde se hovoří, že: „Stanice technické kontroly je pracoviště specializované na provádění technických prohlídek silničních vozidel.“[37] Stanici technické kontroly může provozovat fyzická i právnická osoba, které udělil okresní úřad v jehož obvodu bude provozovatel činnost vykonávat, oprávnění.[38] V § 48 odst. 1 z. č. 56/2001 Sb., je uvedena činnost stanic technické kontroly. „Stanice technické kontroly při technické prohlídce silničního vozidla zjišťuje, zda technický stav a činnost ústrojí a částí vozidla je bez závad nebo má závady porovnáním skutečného technického stavu vozidla s podmínkami stanovenými po technický stav vozidla tímto zákonem a prováděcím právním předpisem.“[39]

V dnešní době představují stanice technické kontroly veliký problém v oblasti autokriminality. Zejména vozidla, která jsou dovezena z ciziny, prochází na stanicích technické kontroly bez důsledné kontroly. Taktéž evidenční kontrola, která je nutná při přihlašování vozidla z ciziny do České republiky nebo při přihlašování vozidla z jednoho kraje do druhého, např. ze Středočeského kraje do kraje Východočeského, atp., není dostatečná. Záchyty závadových vozidel na těchto pracovištích jsou minimální nebo vůbec žádné. Problém evidenčních kontrol spočívá v nedůslednosti zaměstnanců STK. Kontrola je prováděna pouze vizuální prohlídkou, zaměstnanci nemají k dispozici potřebné technologie a znalosti k provedení důkladnější prohlídky. Jak je popsáno již výše, po evidenční kontrole vozidlo již není fyzicky kontrolováno v registračních místech, tzn. na místech, kde později proběhne přihlášení vozidla do registru vozidel. Není tudíž žádný druhý kontrolní mechanismus a registrační místo se musí spoléhat pouze na kontrolu, která byla provedena na STK. V praxi se poté objevují případy, kdy ačkoliv bylo vozidlo několikrát na technické prohlídce, vykazuje známky pozměnění identifikátorů vozidla. Toto pozměnění však zůstalo bez povšimnutí zaměstnance tohoto pracoviště.[40]

[37]Česko, zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., In *Sbírka zákonů České republiky.* 2001, částka 21, s. 1977.
[38]Česko, zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., In *Sbírka zákonů České republiky.* 2001, částka 21, s. 1978.
[39]Česko, zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., In *Sbírka zákonů České republiky.* 2001, částka 21, s. 1976
[40]Česko, Usnesení vlády České republiky č. 542, ze dne 14. května 2008 *k problematice objasňování krádeží motorových vozidel v České republice,* s. 22.

V letech 2004-2005 byla Ministerstvem dopravy, příp. krajskými úřady provedena kontrola pracovišť stanic technických kontrol. Technická kontrola vozidel probíhala za přítomnosti zaměstnance Ministerstva dopravy jakožto osoby vykonávající státní odborný dozor. Za přítomnosti tohoto zaměstnance bylo zjištěno, že jako vozidlo způsobilé k provozu na pozemních komunikacích bylo označeno pouhých 29,05 %. Jako vozidlo nezpůsobilé bylo označeno 44,13 %. Rozdíl spočívá ve statistikách kontrol, které uvádí jednotlivé STK bez přítomnosti státního odborného dozoru. Zde bylo vyhodnoceno, že jako vozidlo způsobilé prošlo technickou kontrolou 90,13% a jako vozidlo nezpůsobilé bylo označeno 4,29%. Byly zaznamenány i případy, kdy byl vystaven protokol o technické prohlídce bez fyzické kontroly vozidla. Toto jednání však nebylo výjimkou. Zaměstnanci Ministerstva dopravy stačili zkontrolovat pouze třetinu všech registrovaných stanic technické kontroly. Od roku 2005 nebyla provedena žádná další kontrola těchto pracovišť.[41]

Příčina častých podvodů na stanicích technických kontrol je nasnadě. Od roku 2004 je neregulovaný nárůst nových provozoven STK. Konkurenční boj pro tyto provozovny je obrovský, jelikož překračují o třetinu poptávku.[42] Systém kontroly těchto provozoven není v současné době dostatečný, byť se v roce 2008 zavedl centrální informační systém pro stanice technické kontroly, který znemožňuje dodatečné zásahy do této evidence. Úkony jsou zaznamenávány v reálném čase, tzn., že systém vyhodnocuje i to, zda-li délka kontroly odpovídá době pro provedení skutečné kontroly.[43] V rámci opatření by určitě pomohl kamerový systém na STK, ale v současné chvíli není na takovéto opatření legislativní úprava. Také neustálé školení jednotlivých pracovníků STK na odhalení pozměněných identifikátorů by jistě pomohl k častějšímu odhalování takových vozidel.

[41]Česko, Usnesení vlády České republiky č. 542, ze dne 14. května 2008 *k problematice objasňování krádeží motorových vozidel v České republice,* s. 22-24.
[42]Česko, Usnesení vlády České republiky č. 542, ze dne 14. května 2008 *k problematice objasňování krádeží motorových vozidel v České republice,* s. 22-24.
[43]*Ministerstvo dopravy si chce posvítit na prohlídky STK.* [online] 2008 [cit. 2013-03-13], Dostupné na WWW: <http://technik.ihned.cz/c1-28859280-ministerstvo-dopravy-si-chce-posvitit-na-prohlidky-stk>.

5 PREVENCE

Prevencí kriminality rozumíme soubor nerepresivních opatření, které vyvíjejí státní, veřejnoprávní i soukromé subjekty, aby předcházeli páchání kriminality a snižování obav z ní.[44] Zaměříme-li se na prevenci proti odcizení automobilů, existuje několik zásad či opatření, které mohou pachatele při případném napadení automobilu zpomalit, zastavit nebo dokonce odradit. Do preventivních opatření můžeme zařadit nejrůznější mechanické a elektronické zabezpečovací systémy nebo zařízení, které slouží na vyhledávání odcizených vozidel a další.

Dle typů rozdělujeme zabezpečovací systémy na mechanické a elektronické.

5.1 Mechanické zabezpečovací systémy

Těmito prostředky by v dnešní době mělo být vybaveno každé vozidlo. Základním úkolem těchto prostředků je zpomalit nebo odradit pachatele, který chce vozidlo odcizit. Výhodou je, že tyto prostředky řidič může namontovat skutečně rychle, nevýhodu tvoří vizualizace, kdy pachatel přesně dle pohledu ví, jaké mechanické systémy se ve vozidle nachází a může na tyto operativně reagovat, tzn., že si může připravit prostředky, které mu mohou pomoci překonat takový mechanický systém. Nejúčinnějšími mechanickými zařízeními jsou ta, která jsou pevně spojena s karoserií vozidla nebo případně kombinují blokování řazení a blokování otevírání kapoty motoru. Využívá se však i zabezpečení, které není pevně spojeno s karoserií. Tzn., různé páky na volant, ruční brzdu a příp. i pedály. Tyto jsou však velmi lehce překonatelné. Mezi zabezpečení, které je pevně spojeno s karoserií můžeme zařadit zamykání řadící páky – Construct a další mechanismy jako je defend-lock, medvěd blok a jiné.[45]

Jedna z nejdéle působících společností, která se zabývá zabezpečením vozidla je společnost Construct Czech a.s., která působí na našem území 20 let. Tato společnost vyrábí pravděpodobně nejznámější mechanické zabezpečení **Construct.** Vzhledem k tomu, že se jedná o mechanické zabezpečení, není závislé na autobaterii a ani na něho nemají vliv různé rušičky. Princip spočívá v blokování řadící páky masivním

[44]*Prevence kriminality* [online] 2010 [cit. 2013-03-14]. Dostupné na WWW: <http://www.mvcr.cz/clanek/web-o-nas-prevence-prevence-kriminality.aspx>.
[45]*Rok zabezpečení vozidel,* 2010, Asociace technických bezpečnostních služeb Grémium Alarm, o.s. s. 8.

bezpečnostním systémem s tím, že je při zamykání zařazen zpětný stupeň řazení u mechanických převodovek a naproti tomu poloha parkování u převodovek automatických. Výhoda spočívá i v tom, že toto zabezpečení není nikterak nápadné, zřetelný je pouze zámek, který je umístěn vně zařízení.[46] K překonání těchto zabezpečení obecně používají pachatelé tzv. rozlamovací trubky, které jsou vyobrazeny na obr. č. 4. Nevýhodou se zdá být cenová relace montáže, která se pohybuje v rozmezí od 7 462 do 13 431 Kč, záleží na druhu vozidla a druhu zabezpečení.[47]

Další společností, která působí na našem území a poskytuje služby v oblasti mechanického zabezpečení vozidel je společnost Defend Czech republic s.r.o. Tato společnost nabízí své služby od roku 1994. Nabízí několik typů uzamčení řadící páky, např. Pin Lock, Push Lock, atd., souhrnně však nazvanými **Defend lock.** U každého mechanismu je popis, pro kterou skupinu vozidel se hodí ten který mechanismus nejvíce. Rozdíl mezi Constructem a Defend lockem spočívá v tom, že se u defend locku řadící páka uzamyká bez použití klíče, tzn., pouhým zatlačením vložky zámků za současného pootočení. Řadící páka je uzamčena kalenou sponou, která je integrována do těla zámkového mechanismu.[48] Cena montáže se např. u vozidla Škoda Octavia pohybuje okolo 7 000 - 9 700 Kč. Vždy je nutno zadat přesnou specifikaci vozu, aby se na internetových stránkách ukázala orientační cena montáže. Autor práce použil pro příklad vozidlo Škoda Octavia Tour.

Jednou z mála ryze českých společností, zabývající se mechanickým zabezpečeními vozidla je společnost 1. Kaspo - Orcar a.s. Tato společnost vyrábí systém **Medvěd blok,** kdy nabízí více druhů zámku řazení. Jeden systém uzamykání řadící páky spočívá v blokaci vyjímatelným trnem, tento je určen pro vozidla s výrobou od roku 1996 (závorový zámek), druhý systém spočívá v ovládání zámkového mechanismu, kdy po zařazení zpátečního stupně se vysune blokovací čep, který zajistí polohu mechanismu řadící páky (kompaktní zámek). Pro klienta je výhodou, že je zde přesná specifikace a popis zabezpečení. Cena je taktéž nižší než-li u ostatních výrobců podobných zabezpečení, pohybuje se od 5 000 - 8 000 Kč.[49]

[46] *Mechanické zabezpečení vozidel,* 2013, Construct Czech a.s., s. 4.
[47] *Ceník Construct,* [online] 2012 [cit. 2013-03-14]. Dostupné na WWW: <http://www.construct.cz/produkty/cenik>.
[48] *Typy zámků Defend Lock,* [online] 2006 [cit. 2013-03-14]. Dostupné na WWW: <http://www.defend.cz/Typy-zamku-2/>.
[49] *Medvěd blok,* [online] 2011 [cit. 2013-03-14]. Dostupné na WWW: <http://www.medved-blok.cz/cs/index.php>.

V této práci jsou uvedeny tři nejznámější mechanické systémy, z nichž každý pracuje na jiném principu. Nicméně v České republice působí daleko více firem, které se mechanickými zabezpečeními zabývají. Např. MUL-T-LOCK a další.

5.2 Elektronické zabezpečení vozidel

Tyto zařízení rozlišujeme na pasivní a aktivní, přičemž oba systémy mají své nezastupitelné místo v zabezpečení vozidel. Rozdíl spočívá v rozsahu funkcí, které poskytují, v místě instalace a také v cenové relaci. Nelze ale říci, které zabezpečení je výhodnější, záleží na konkrétním vozidle a na finančních možnostech majitele.

Na českém trhu působí několik desítek společností, které se tímto způsobem zabezpečení zabývají Níže se tedy pokusíme objasnit, jaké zařízení patří do jakého systému zabezpečení.

5.2.1 Pasivní elektronické systémy

Jsou bez schopnosti informovat majitele vozidla o jeho napadení, tzn., že nedisponují zvukovými ani vizuálními prostředky, např. blikáním. Typickým představitelem těchto systémů jsou **imobilizéry.** Tento funguje na principu rozpojení dvou, příp. tří elektrických okruhů ve vozidle. K rozpojení dochází zhruba po 30-ti sekundách, po vytažení klíčku ze zapalování. Většina imobilizérů je již integrovaná přímo do klíčku od zapalování a funguje tedy bezdotykově. Nicméně i v dnešní době se vyrábí imobilizéry, které je potřeba přiložit do určitého pole a teprve poté dochází k deaktivaci. Do těchto systémů můžeme řadit dále tzv. **skryté vypínače.** Výhodou je, že pachatel v podstatě nikdy neví, kde je vypínač umístěn. Další výhodou je velmi příznivá cena oproti ostatním elektronickým zabezpečením. Také **satelitní vyhledávací systémy** mohou být pasivním zabezpečením automobilu. Tyto systémy nabízejí lokalizaci vozidel na základě GSM nebo GPS sítí. Pořizovací cena je však oproti imobilizéru nebo skrytému vypínači mnohonásobně vyšší. Pohybuje se okolo 15 000 Kč, a právě proto se většinou instalují tyto satelitní systémy do vozidel dražších značek.[50]

[50]RAK, R. *Identifikace vozidel,* Praha 1999, s. 224-227.

5.2.2 Aktivní elektronické systémy

Mezi nejčastější patří **autoalarm**. Autoalarm je zařízení s poplachovým okruhem, které při napadení vozu reaguje a to zvukovou nebo i jinou signalizací, např. blikáním výstražných světel. V dnešní době je drtivá většina autoalarmů vybavena dálkovým ovládáním a mají i záložní zdroj, v tom případě se alarm nevypne ani při odpojení autobaterie. Jak je již popsáno v předchozích kapitolách, pachatelé disponují prostředky, které jsou schopny napodobit kód dálkového ovládání, ale alarmy využívají většinou plovoucí kódy, které mají znemožňovat takovéto napodobení. Dalším zařízením, které patří do této skupiny, je **pager**, který informuje majitele o násilném vniknutí do vozidla. Náhradou za toto zařízení může být i mobilní telefon. Taktéž i zde jsou **vyhledávací, monitorovací a lokalizační systémy**. Nespornou výhodou je úspěšnost nalezení vozidla vybaveného tímto systémem, která převyšuje ostatní zařízení. Jako nevýhoda se jeví cena pořízení těchto systémů, tato se pohybuje v rozmezí od 30 000 do 50 000 Kč. Záleží na poskytovateli a rozsahu služeb.[51]

5.3 Další preventivní opatření

Nejen však mechanické, elektronické, pasivní nebo aktivní zabezpečení nám mohou pomoci chránit vozidlo před odcizením. Je zde celá řada dalších opatření. Např. větší všímavost občanů, tedy aby občané nebyli lhostejní k tomu, co se děje v jejich blízkosti. Dále např. vyleptané nebo vypískované VIN na všech sklech vozidla. Toto opatření může pachatele od krádeže vozidla odradit, protože to pro ně přestává být ekonomicky výhodné. Musel by měnit veškerá skla vozidel a to je poměrně technicky i cenově náročné. Značení skel provádí autorizované firmy a jsou značena všechna skla na vozidle. Bezpečnostní fólie na sklech může také pomoci proti odcizení věcí z automobilu. Aby mohla být fólie používána na vozidle, musí být homologovaná. Jelikož často dochází ke krádežím kol z vozidel, je doporučeno u kol z lehké slitiny používat bezpečnostní šrouby, nebo-li uzamykací matice kol. Toto opatření patří mezi cenově nejvýhodnější. Vozidlo by mělo být vždy zaparkováno na osvětlených místech. Taktéž, jestliže se ve vozidle na první pohled nic nenachází, může to pachatele odradit.

[51]RAK, R. *Identifikace vozidel,* Praha 1999, s. 226-227.

Někteří majitelé vozidel nechávají otevřené prázdné schránky ve vozidle, aby pachatel věděl, že se ve vozidle skutečně nic nenachází.[52]

Jestliže shrneme preventivní opatření, pak základem je opatrnost. Vozidlo by mělo být zaparkováno na osvětleném místě, řidič by neměl ve vozidle nechávat žádné věci, používat mechanické či elektronické zabezpečení, popř. by měl využít možnosti značení VIN na sklech či použití uzamykacích matic na kola. Také havarijní pojištění se jistě vyplatí, i když spíše u vozidel dražších značek. U těch nejdražších značek je potřeba kombinace těchto preventivních opatření, abychom alespoň trochu eliminovali možnost vloupání do vozidla nebo krádež vozidla. Je ale pravdou, že v dnešní době nemusí být stoprocentně účinné žádné preventivní opatření nebo zabezpečení vozidla. Prakticky neexistuje žádný bezpečnostní systém, který by pachatelé nebyli schopni překonat, ale majitelé vozidel jim to mohou podstatně ztížit nebo alespoň znepříjemnit.

Prevence je samozřejmě věcí celé společnosti. Občané tak mohou pomoci především tím, že nebudou lhostejní při podezření krádeže vozidla a neprodleně na místo přivolají policii. V posledních letech je na prevenci proti krádeži vozidel kladen veliký důraz zejména ze strany Policie České republiky, majitelé vozidel však již tak důslední v prevenci nejsou a tím poskytují pachatelům stále mnoho možností k páchání protiprávních jednání na úseku motorových vozidel.

[52]RAK, R. *Identifikace vozidel,* Praha 1999, s. 227-230.

6 ODHALOVÁNÍ ODCIZENÝCH VOZIDEL

Odhalování odcizených vozidel probíhá v praxi buď policistou přímo na ulici, nebo později na pracovišti metalografie, které bude blíže specifikováno níže. Příslušníci SKPV také nachází ve velkém počtu odcizená vozidla nebo vozidla s pozměněnou identitou, většinou však z operativních činností a po předchozím rozpracování jednotlivého případu. Podíváme se tedy na jakém principu policisté na ulici odcizená vozidla nachází.

Protože je autor této práce v současné době služebně zařazen na odboru Pohotovostní motorizované jednotky Praha (PMJ), bude tato kapitola směřována na postup, který používají příslušníci tohoto odboru.

Pohotovostní motorizovaná jednotka Praha je útvar, který je primárně určen na výjezd na tísňovou linku 158. Je jediný svého druhu v České republice a má celopražskou působnost, tzn., že je podřízen přímo Krajskému ředitelství policie hlavního města Prahy. Příslušníci tohoto odboru prochází neustálými školeními, mimo jiné i v oblasti pozměňování identifikátorů vozidel, nebo moderními trendy krádeží vozidel.

Tito policisté ročně naleznou přes 400 odcizených motorových vozidel. V roce 2011 vypátrali příslušníci PMJ 464 vozidel a v roce 2012 409 vozidel v celostátním pátrání.[53] Vzhledem k tomu, že kalendářní rok má 365 dní, vychází z výše uvedeného, že policisté zařazení na PMJ naleznou denně 1-2 odcizená vozidla.

6.1 Kamerový systém a systém lustrací

V současné době mají tito policisté ve vozidlech výpočetní techniku, která pomáhá s lustracemi vozidel a osob. Tato technika je buď do vozidla dodatečně namontována, tzv. lustrační a záznamové zařízení (LZZ), nebo lustrace fungují přes služební notebook. Nevýhodou takových lustrací je, že v momentě kdy lustrace probíhá, blokuje vysílání relací na radiostanici, protože je výpočetní technika propojena přes

[53] *Přínos Pohotovostní motorizované jednotky*, [online] 2013 [cit. 2013-03-20]. Dostupné na WWW: <http://www.policie.cz/clanek/prinos-pohotovostni-motorizovane-jednotky.aspx>.

kabely právě s vozidlovou radiostanicí. Prakticky se dá tento problém vyřešit bluetooth moduly, těch je však nedostatek.

V praxi to probíhá tím způsobem, že hlídka policie jede za vytipovaným vozidlem. Dle registrační značky provede policista dotaz do informačních systémů policie. Lustrace, která probíhá cca 10-15 sekund, je ukončena tím, že se na monitoru vozidlového počítače vozidlo objeví v centrálním registru vozidel a v evidenci pátrání po motorových vozidlech (PATRMV) a to jak na území České republiky, tak i na území schengenského prostoru. K tomuto slouží evidence Schengenský informační systém (SIS). V tom okamžiku policista ověří, zda-li údaje, které jsou uvedeny v informačních systémech souhlasí s vozidlem, které má fyzicky před sebou. Samozřejmě, úplná kontrola by měla probíhat i dle VIN, protože toto může být na vozidle pozměněno. V centrálním registru vozidel se tedy kromě jiného objeví i majitel a jeho rodné číslo, je-li tedy majitelem fyzická osoba. Jestliže je majitel právnická osoba, objeví se název právnické osoby bez dalších údajů. Policista tedy může u fyzické osoby provést následný dotaz na majitele vozidla do dalších informačních systémů, jako je evidence obyvatel, včetně fota, centrální evidence řidičů, či systém pátrání po osobách. Podle výsledku, který se zobrazí, policista přesně ví, jestli se ve vozidle jedoucí před ním nachází osoba, která například prochází v celostátním pátrání. Poté k této skutečnosti již může přizpůsobit následné zastavení a kontrolu vozidla. Často se stává, že se ve vozidle nachází v danou chvíli někdo jiný, než majitel vozidla, to však policista nemůže předpokládat a ke kontrole přistupuje stejně, jako by se ve vozidle hledaná osoba nacházela.

Je-li motorové vozidlo opatřeno registrační značkou jiného státu Evropské unie, zjistí policista v informačních systémech pouze údaj, zda-li není vozidlo vyhlášeno jako vozidlo odcizené v Schengenském informačním systému, nezjistí však typ, barvu či VIN vozidla, protože v současnou chvíli neexistuje evidence, která by propojovala registry vozidel jednotlivých zemí do jakéhosi společného registru. Policista při silniční kontrole tak může pouze zjistit, zda-li VIN nese stopy neoprávněného zásahu, nebo jestli není např. vytržená spínací skříňka či poškozené zámky u dveří.

Dalším zařízením, který pomáhá policistům tímto způsobem je kamerový systém ve služebních vozidlech nazvaný LOOK. Princip je takový, že se kamera nasměřuje na pozemní komunikaci do úrovně umístění registračních značek. Jakmile kamera načte tuto značku, přenese data automaticky do počítače a tento sám provede dotaz do

informačního systému PATRMV včetně evidence SIS. Policista tak téměř nemusí na počítači provádět žádné úkony, protože postup je automatizovaný. Jestliže LOOK zachytí odcizené vozidlo, provede fotodokumentaci vozidla, kterou ihned ukládá na pevný disk. Taktéž tuto skutečnost zvýrazní červenou barvou a zvukovou signalizací, aby případně upozornil policistu. Nevýhodou však je fakt, že audiovizuální technika je často pouze v průměrné kvalitě a v noci nebo za šera se načítají registrační značky buď s chybami, nebo vůbec. Taktéž v denní době dochází často k chybám v načítání registračních značek. Další nevýhodou je, že tento systém pracuje tzv. off-line, tzn., že před započetím služby se data nahrají ze systému a tyto se pak již po celou dobu výkonu služby neobnovují. Dojde-li tedy ke krádeži vozidla během dne, systém tuto skutečnost v daný den nezaznamená. Toto bude do tohoto systému dodáno až z jednodenním zpožděním, tedy před započetím další služby. Výhoda však spočívá v tom, že data, která se zobrazují na monitoru, neblokují vozidlovou radiostanici. V dnešní době používá PMJ také LOOK třetí generace, který sice taktéž pracuje off-line, ale je zde možnost přepnutí do systému on-line a provedení lustrace vozidla ručně, tedy stejným způsobem jako u LZZ, tento postup je však časově náročnější.

Další významnou pomocí v boji nejen s autokriminalitou, je městský kamerový systém (MKS) v Praze. Jedná se o bezpečnostní systém, který zajišťuje bezpečnost obyvatel hlavního města pomocí soustavy různě umístěných kamer. Z materiálů, které byly vydány Magistrátem hlavního města Praha v roce 2010, je zřejmé, že k 15.10.2010 bylo v Praze rozmístěno 570 kamer městského kamerového systému, 914 kamer Dopravního podniku hl. m. Prahy a 99 kamer Technické správy komunikací, s tím, že do konce roku 2010 by Praha měla navýšit městský kamerový systém na 605 kamer. V roce 2010 disponovala Praha 86 vysoce citlivými kamerami, které byly napojeny na databázi odcizených vozidel. V roce 2010 bylo vynaloženo na městský kamerový systém 866, 270 mil. Kč.[54] Tento systém fungoval na principu výše popsaného systému LOOK. V praxi to znamená, že pokud projede odcizené vozidlo místem, které snímá tato kamera, porovná systém automaticky RZ na vozidle s databází odcizených vozidel s pozitivním výsledkem. Poté jsou přes operační středisko Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy informovány hlídky policie v bezprostředním okolí a to díky možnému monitoringu hlídek díky systému GPS. Tím vzniká větší pravděpodobnost záchytu vozidla.

[54]Magistrát hl. m. Prahy, tiskové oddělení, *Městský kamerový systém hl. m. Prahy - fungování a historie,* 2010, s. 4-11.

V roce 2012 byl navýšen počet kamer městského kamerového systému na 748. Na portálu hlavního města Prahy jsou dokonce uvedeny i konkrétní adresy umístění kamer, včetně monitorovacích pracovišť.[55] Jestliže tedy zůstal počet kamer Dopravního podniku hl. m. Prahy a kamer Technické správy a komunikací nezměněn, Existuje v Praze 1761 kamer, které může v případě potřeby Policie České republiky využít. Naproti tomu je v Londýně rozmístěno přes 1 000 000 kamer městského kamerového systému. Londýn má téměř 7 775 000 obyvatel, Praha má téměř 1 250 000 obyvatel.[56] V Londýně tedy vychází statisticky 1 kamera MKS na 7-8 obyvatel. V Praze vychází průměrně 1 kamera MKS na 1671 obyvatel. Otázkou zůstává, jestli je takticky správné zveřejňovat adresy umístění kamer, i když to může působit preventivně.

6.2 Silniční kontrola

Policisté mají oprávnění zastavovat vozidla a provádět jejich prohlídku. Toto oprávnění je uvedeno v § 42 z. č. 273/2008 Sb. V odst. 2 je stanoveno, že: „Policista je oprávněn zastavit dopravní prostředek a provést jeho prohlídku, má-li důvodné podezření, že používáním dopravního prostředku, na dopravním prostředku nebo v souvislosti s dopravním prostředkem byl spáchán trestný čin.“[57] Z tohoto tedy vyplývá, že policista má pravomoc zastavit vozidlo a provést jeho prohlídku, jestliže má důvodné podezření, že vozidlo je odcizeno nebo dochází k neoprávněnému užívání či zpronevěře).[58] Toto podezření může vyplývat i z informačních systémů, kdy se v systému pátrání po motorových vozidlech (PATRMV) objeví pozitivní záznam, nebo v případě, že vozidlo má poškozený některý ze zámků, nebo rozbité sklo.

Prohlídkou dopravního prostředku poté rozumíme prohlédnutí všech prostor ve vozidle, včetně všech schránek, zavazadlového prostoru i prostoru v oblasti motoru, kde se nachází VIN.[59]

[55]*Městský kamerový systém* [online] 2012 [cit. 2013-03-01] Dostupné na WWW: <http://www.praha.eu/jnp/cz/home/magistrat/odbory_mhmp/krizoveho_rizeni/krizove_rizeni/mestsky_kamerovy_system.html.>.
[56]Magistrát hl. m. Prahy, tiskové oddělení, *Městský kamerový systém hl. m. Prahy - fungování a historie,* 2010, s. 9.
[57]Česko, zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, In *Sbírka zákonů České republiky* 2008, částka 91, s. 4095.
[58]Vangeli, B. *Zákon o Policii České republiky Komentář*, s. 173.
[59]Vangeli, B. *Zákon o Policii České republiky Komentář*, s. 173.

Kontrola vozidla může probíhat tím způsobem, že se policista zaměří na kontrolu identifikátorů. Nejprve na porovnání dat, která se na vozidle skutečně nachází s daty uvedenými v osvědčení o registraci vozidla (ORV). Neznamená to však pouze kontrolu a porovnání tabulky RZ, ale i fyzickou kontrolu dostupných identifikátorů jako je typový štítek a číslo VIN. V případě, že se faktické porovnání shoduje s daty uvedenými na ORV, přistoupí se k podrobnější vizuální kontrole VIN.

Vizuální prohlídka je zaměřena na nejen na samotné VIN, ale i na jeho bezprostřední okolí. O pozměnění VIN může napovídat např. lakování vozidla, kdy místo, kde je VIN vyraženo, může nést jiný odstín barvy, než-li zbytek vozidla, taktéž zaschlé stružky stékající barvy mohou být známkou neodborného zásahu, jak se pachatel snažil napodobit originální barvu. Tmel nebo gumoasfalt není na vozidle v okolí VIN úplně běžný, proto i toto by mělo napovídat policistovi k důslednější kontrole. Pravděpodobně největšími indíciemi, které mohou napovídat o pozměnění VIN jsou známky po tepelném opracování, ať již to jsou viditelné sváry nebo zkroucení části karoserie, kde se VIN nachází. Viditelné přeražení jednotlivých znaků či rozdíly mezi VIN vyraženým na karoserii a VIN uvedeným na některém ze štítků je již jasnou známkou neodborného zásahu do identifikátorů vozidla a vzniká důvod vozidlo podrobit odbornému zkoumání na Oddělení kriminalistických technik a expertiz, oddělení metalografie. V tuto chvíli vzniká podezření, že řidič může mít u sebe věc důležitou pro trestní řízení, tedy kontrolované vozidlo. Řidič je tedy policejním orgánem vyzván k vydání věci dle § 78 odst. 1 z. č. 141/1961 Sb. (trestní řád), nebo je řidiči vozidlo odňato ve smyslu ust. § 79 odst. 1 trestního řádu. V širším pojetí je tedy bráno vozidlo jako důkaz, protože za důkaz může sloužit vše, co může přispět k objasnění věci, mimo jiné i věci důležité pro trestní řízení.[60]

Příslušníci PMJ však provádí pouze dílčí úkony trestního řízení. Proto ve chvíli, kdy zjistí neodborný zásah do identifikátorů vozidla, vyžádají si součinnost místně příslušného oddělení, které provádí k vozidlu další úkony. Řidiče takového motorového vozidla příslušníci PMJ vyzvou k podání vysvětlení na místně příslušné oddělení ve smyslu ust. § 61 odst. 1 písm. a) z. č. 273/2008 Sb. „Policie může požadovat potřebné vysvětlení od osoby, která může přispět k objasnění skutečností důležitých pro odhalení trestného činu nebo přestupku a jeho pachatele.“[61]

[60]Šámal, P. a kol, *Trestní řád, komentář,* s. 606-983.
[61]Vangeli, B. *Zákon o Policii České republiky Komentář*, s. 230-235.

Tento postup je všeobecně rozšířený, avšak ne závazný a záleží na konkrétních okolnostech. Na řidiče může být dále použit institut zajištění dle § 26 odst. 1 písm. a) nebo f) z. č 273/2008 Sb., či zadržení podle § 76 odst. 1 z.č. 141/1961 Sb. (trestní řád).

6.3 Oprávnění policie

Oprávnění kontroly osob či vozidel policií je zakotveno v zákoně č. 273/2008 Sb., což je zákon o Policii České republiky. Zde je upraveno i nepřetržité využívání informačních systémů, tedy lustrace osob či vozidel jak byla popsána výše.

Policie získává potřebné informace o osobách či vozidlech od správce daných evidencí, při plnění konkrétního úkolu. Přístup do takových evidencí je policii umožněn dálkovým a nepřetržitým způsobem. Součástí úkolů policie je i pátrání po osobách a věcech, tedy i motorových vozidlech, s cílem zjistit, kde se tyto osoby či věci nacházejí.[62]

Z výše uvedeného tedy vyplývá, že pátrání po osobách nebo věcech je neoddělitelnou součástí policejní práce a to při plnění všech úkolů policie. Pátrání se zahájí započetím úkonů některé z forem pátrání, přičemž jedním úkonem je zahájení pátrání na základě vlastního rozhodnutí policisty. Forma pátrání je poté kontrola osob nebo věcí, dále osobní pátrání, které je pro policistu každodenní cílevědomou činností, která spočívá mimo jiné ve využívání prostředků pátrání při plnění svých povinností a další. Do těchto prostředků lze tedy zařadit i výše zmíněnou výpočetní techniku ve služebních vozidlech, včetně využívání informačních systémů.[63]

6.4 Informační systémy

Jednu z definic, co jsou informační systémy, nalezneme v zákoně o informačních systémech veřejné správy, kde se hovoří, že: „informačním systémem je funkční celek nebo jeho část zabezpečující cílevědomou a systematickou informační činnost. Informační systém zahrnuje data, která jsou uspořádána tak, aby bylo možné

[62]Česko, zákon č. 273/2008 Sb., Zákon o Policii České republiky, In *Sbírka zákonů České republiky.* 2008, částka 91, s. 4102-4103.
[63]Policejní prezidium, Závazný pokyn policejního prezidenta č. 28/2009, o pátrání. *In Sbírka interních aktů řízení Policejního prezidia České republiky,* 2009, částka 34, s. 6-15.

jejich zpracování a zpřístupnění, a dále nástroje umožňující výkon informačních činností.“[64]

Policisté při lustraci vozidel využívají různé informační systémy, mezi něž patří informační systém Pátrání po motorových vozidlech (PATRMV), který je dále propojen se Schengenským informačním systémem (SIS). Další databází či informačním systémem je SIRENE, přeloženo z angličtiny znamená žádost o doplňující informace k národnímu záznamu – v souvislosti se SIS. Bez těchto informačních systémů by policie nemohla v dnešní době efektivně pracovat a odhalovat odcizená vozidla. V neposlední řadě je zde systém, o kterém se v současné době neustále hovoří. Jedná se o systém EUCARIS. Poslední evidencí, která zde bude uvedena je evidence EUVID.

6.4.1 IS PATRMV

IS PATRMV, tedy pátrání po motorových vozidlech představuje pro Policii České republiky základní evidenci odcizených motorových vozidel na našem území. Do tohoto systému se vkládají data všech odcizených vozidel a ztracených či odcizených registračních značek. Ve chvíli, kdy se do tohoto systému data vloží, je po vozidle automaticky vyhlášeno celostátní pátrání. Údaje vkládá policista místně příslušného oddělení, v jehož obvodu k odcizení vozidla nebo registračních značek došlo. Vyplnění probíhá pomocí elektronického formuláře, který obsahuje data k vozidlu, tzn. typ, barva, rok výroby, VIN, RZ, data ke skutku, tzn. místo a dobu odcizení, údaje oznamovatele: jméno a příjmení oznamovatele. V tomto formuláři je ještě kolonka pro poznámky, kde může být uvedena cena či markanty vozidla. Přístup do IS PATRMV mají všichni policisté v České republice. Policista, který oznámení o odcizeném motorovém vozidle přijal, je povinen tuto skutečnost oznámit písemnou formou na příslušném úřadu, který spravuje centrální registr vozidel. Tím se zabrání tomu, aby bylo vozidlo opět přihlášeno do centrálního registru vozidel na jiném místě. Později se informace o odcizeném vozidle objeví i na internetových stránkách Ministerstva vnitra České republiky, kde jsou data o odcizeném vozidle dostupná veřejnosti, avšak pouze v omezené míře. Objeví se zde druh, výrobce, barva, registrační značka, mezinárodní poznávací značka, VIN a rok výroby vozidla. Poslední údaj je potom datum vyhlášení do pátrání.

[64] Česko, zákon č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy, In *Sbírka zákonů České republiky*, částka 99, s. 4666.

6.4.2 Schengenský informační systém (SIS)

Tento informační systém patří mezi nejmodernější systémy na našem území. Byl spuštěn 1. září 2007. Jeho spuštěním se Česká republika plně začlenila do schengenské spolupráce. Ve své podstatě se jedná o databázi, kterou sdílí všechny členské státy Evropské unie společně s Norskem, Islandem a Švýcarskem. Data, která se v SIS přenáší, jsou on-line, tedy okamžitě dostupná všem státům. V České republice jsou tato data dostupná všem řadovým policistům tak, aby je mohli využívat efektivně, jak je již popsáno výše. Mimo pátrání po věcech, tedy i po motorových vozidlech, obsahuje SIS další záznamy jako jsou hledané osoby, odepření vstupu cizinci z třetího státu, pohřešované osoby, které je třeba umístit do ochranného zařízení, pobyt pro justici, tzn. svědci nebo osoby, kterým je třeba doručit rozsudek. V SIS se může také objevit položka skrytá kontrola a to jak u vozidla, tak i u osob. Lustrace v SIS probíhá stejným způsobem jako v IS PATRMV, přičemž doba odpovědi na lustraci se pohybuje v řádech několika sekund. V současné době obsahuje SIS téměř 30 mil. záznamů, přičemž mezinárodní spolupráce se zvýšila o několik set procent.[65]

6.4.3 SIRENE

Je to zkratka anglických slov: **S**upplementary **I**nformation **R**equest at **N**ational **E**ntry. Přeloženo do češtiny to znamená Žádost o doplňující informace k národnímu záznamu v souvislosti s informačním systémem SIS. Úkolem této evidence je výměna dodatečných nebo doplňujících informací o záznamech mezi členskými státy. Každý stát má svoji centrálu SIRENE. Tato centrála zajišťuje výměnu údajů, které jsou důležité pro policejní a justiční spolupráci a také koordinuje přeshraniční operace. Je součástí Úřadu služby kriminální policie a vyšetřování Policejního prezidia ČR. Národní centrála SIRENE zajišťuje nepřetržitou službu pro orgány činné v trestním řízení, ale není dostupná pro veřejnost. Spolupracuje nejen s policejními útvary na všech úrovních, ale i s dalšími justičními složkami jako je státní nebo Nejvyšší státní zastupitelství. Lze tedy říci, že jestliže se na našem území zadrží vozidlo, které je

[65] *Schengenský informační systém,* [online] 2007 [cit. 2013-03-10]. Dostupné na WWW: <http://www.policie.cz/clanek/schengensky-informacni-system.aspx>.

odcizeno v některé z členských zemí a je toto vyhlášeno v SIS, pak SIRENE poskytuje podrobné informace o úkonech, které se mají s vozidlem, příp. s řidičem provést.[66]

6.4.5 EUCARIS

Tato zkratka označuje European Car and Driving Licence Information System. Tento systém byl založen Holandskem. Podíváme-li se do historie tohoto informačního systému, pak na počátcích to bylo pouze datové rozhraní, které propojovalo centrální evidence motorových vozidel, které byly provozovány v různých státech a různými organizacemi. Fungoval na principu zadání dotazu žadatele na základě konkrétních evidenčních údajů a kódu země, do jejíž evidence má být dotaz proveden. Díky systému online jsou téměř okamžitě vráceny informace, které charakterizují motorové vozidlo včetně příznaků. Nastavení příznaků je na každém zúčastněném státu a je závislé na národní evidenci motorových vozidel, u nás je to centrální registr vozidel. Vozidlo může být označeno příznakem „odcizeno“, pohřešováno nebo sešrotováno či propadlá platnost technické prohlídky, atd. K vývozu vozidla z dané země je zapotřebí, aby vozidlo mělo příznak: „Povolení k vývozu vozidla,“ jinak není vývoz ze země možný.[67]

V současné době je EUCARIS považován Evropskou unií za nástroj pro výměnu informací o vozidlech. Má dokonce i oporu v EU i v národní legislativě. Policii slouží i pro boj s organizovaným zločinem. Česká republika patřila v roce 1996 k prvním zemím, které se k systému EUCARIS připojily. Zvrat však nastal v roce 1999, kdy byl na impuls české strany systém ukončen a mezinárodní smlouva o jeho používání byla vypovězena ze strany České republiky. Do dnešního dne tak EUCARIS není zaveden na našem území a to i přes to, že na základě Prümské úmluvy, kterou Česká republika ratifikovala také, se všechny členské země zavázaly tento systém používat. V nejbližší době by se však i Česká republika měla k EUCARISu připojit a tím se opět zapojit do aktivního boje s kriminalitou na úseku motorových vozidel.[68]

Fungování EUCARISu je založeno na výměně dat z národního registru vozidel. Tento systém spojuje tedy centrální evidence všech členských zemí. Dostupná jsou všechna vozidla, jak provozovaná, tak i vyřazená z provozu. Tímto tedy usnadňuje

[66] *Národní centrála SIRENE,* [online] 2010 [cit. 2013-03-10]. Dostupné na WWW: <http://www.policie.cz/clanek/narodni-centrala-sirene.aspx >.
[67] *Eucaris,* [online] 2012 [cit. 2013-03-10]. Dostupné na WWW: <http://www.ko.sk/Home.aspx?Menu=id:Eucaris&lng=SK>.
[68] *Eucaris – lék na přetočené tachometry?*[online] 2012 [cit. 2013/03/10]. Dostupné na WWW: <http://www.veciautomobilove.cz/cz/clanek/eucaris-lek-na-pretocene-tachometry-571/>.

prověřování původu vozidla. Původ vozidla se prověřuje při každém přihlášení vozidla do registru vozidel v dané zemi. Není-li označeno, že je vozidlo určeno k vývozu, není možné jej do registru vozidel přihlásit.[69]

Dalším úkolem EUCARISu je zavedení operativní výměny informací o řidičských průkazech. V praxi to může vypadat tak, že cizí státní příslušník má ve své zemi vysloven platný zákaz řízení motorových vozidel, tudíž nesmí tyto vozidla řídit. Řidičský průkaz však neodevzdá a místo toho za něj požaduje na příslušném úřadě v České republice výměnu. Tato proběhne bez problémů, protože v praxi jde pouze o administrativní záležitost a je mu posléze vydán řidičský průkaz České republiky. V případě, že osoba již nespáchá v České republice protiprávní jednání, ze kterého vyplývá sankce vyslovení zákazu motorových vozidel, může tady řídit dále a to je nežádoucí. EUCARIS má možnost pružně reagovat na dotaz oprávněného pracovníka na příslušném úřadě. Následně by to vypadalo tak, že by byl řidičský průkaz vydaný cizím státem prověřen v daném státě, zda-li osoba může řídit motorové vozidlo a na základě odpovědi by pracovník úřadu postupoval dále. Neméně významným úkolem je zařazení systému do programu eCall (Emergency Call). Tento projekt má za úkol v případě nouze (ohrožení zdraví nebo života při dopravní nehodě) vyslat pomocí datové sítě technické údaje o vozidle pro potřeby integrovaných záchranných složek v EU.[70]

Význam tohoto systému spočívá v prevenci proti krádežím a trestné činnosti vztahující se k vozidlům, v ulehčení registrační procedury dovezených vozidel a dále v usnadnění výměny informací o řidičských průkazech. Ročně proběhne přes tento systém téměř 10 mil. dotazů. Pro majitele vozidel je zjišťování původu vozidla bezplatné. Roční licenční poplatek hrazený příslušným ministerstvem je 12 000 eur.[71]

6.4.4 EuVID

Tato databáze slouží jako operativní nástroj pro prosazování práva. **Eu**ropean **V**ehicle **I**dentification **D**atabase, znamená v češtině Evropská databáze k identifikaci vozidel. V této databází se nachází více jak 83 značek automobilů, přívěsných vozíků,

[69]*Eucaris*, [online] 2012 [cit. 2013-03-10]. Dostupné na WWW: <http://www.ko.sk/Home.aspx?Menu=id:Eucaris&lng=SK>.
[70]RAK, R. *Stále více vozidel s pozměněnými nebo padělanými doklady,* [online] 2010 [cit. 2013-03-11]. Dostupné na WWW: <http://www.techpark.sk/technika-9102012/stale-vic-vozidel-s-pozmenenymi-nebo-padelanymi-doklady.html>.
[71]TKADLECOVÁ, R., BUREŠ, J. Předsednictví EU, *Policista*, s. 6.

zemědělských strojů a motocyklů, ale také katalog klíčků a informace o pravých dokladech vozidel z 55-ti zemí. Pomocí tohoto systému je umožněna a usnadněna kontrola a nutná identifikace motorových vozidel a k nim náležejících dokladů. EuVID je zpřístupněn v jednotlivých zemích pouze orgánům činným v trestním řízení, tudíž veřejnost do něho přístup nemá a je nežádoucí, aby informace z této databáze na veřejnost pronikli. Tento systém pomáhají mimo jiné orgány tvořit i samotní výrobci vozidel. EuVID je účinným nástrojem v boji proti autokriminalitě a je přeložen do mnoha jazyků, včetně českého.[72]

6.5 Metalografická expertiza a technická diagnostika

Oddělení Metalografie je součástí Oddělení kriminalistických technik a expertiz (OKTE), a zabývá se zkoumáním a identifikací vozidel, motocyklů, kol, ale i zbraní a vším co má výrobní čísla nebo identifikační znaky. V České republice je celkem 8 pracovišť, které mají sídla v Praze, Brně, Ostravě, Hradci Králové, Plzni, Českých Budějovicích, Ústí nad Labem a Kladně. Nejvýznamnějším pracovištěm je Praha, která ročně zkoumá přes 240 vozidel. Naproti tomu Kladno zkoumalo něco přes 40 vozidel. Na jiných pracovištích je to podobné jako v Kladně. Praha má absolutně nejvyšší počet zkoumaných vozidel. Důležitou roli při vyhledávání odcizených vozidel hraje jejich identifikace. K tomuto je často zapotřebí podrobné technické zkoumání vyražených identifikačních čísel vozidla, ať už to je VIN, nebo číslo motoru, případně dalších dílů, podle kterých je možné zjistit původ vozidla.

Mezi metody zkoumání patří:

- **Optické zkoumání,** které probíhá prohlídkou viditelných identifikačních znaků. Prohlídka se provádí pomocí lupy, tloušťkoměru nebo pouhým pohledem. Pro techniky na metalografii je toto zkoumání problematickou záležitostí, neboť každá automobilka, nebo dokonce i jednotlivé typy vozidel mohou mít jinak zhotovená čísla VIN. V praxi se nezřídka stává, že u stejných typů vozidel a totožného roku výroby je VIN zhotoveno jiným způsobem, např. jedno VIN je zhotoveno rytím a druhé vypalováním laserem. V případě, že je VIN vyhotoveno ražbou, je jeho napodobování celkem obtížné. Jestliže je však VIN vyhotoveno jinou metodou, je jeho napodobení pro pachatele o poznání

[72] Úřad pro publikace, *Přehled o Europolu – Souhrnná zpráva o činnostech Europolu,* s. 19.

snadnější. Pachatelé k tomuto padělání používají zubařské nebo zlatnické frézky. Dále následuje prohlídka typových štítků. Musí je mít bez výjimky všechna vozidla. Jejich forma však není nikde upravena a záleží pouze na výrobci vozidel, jakou formu zvolí. Štítky mohou být papírové, plechové, vypalované laserem. Mohou být také vybaveny vodoznaky, nebo daty, která jsou viditelná pouze pod ÚV zářením. Štítky, které mají vodoznaky, nebo data viditelná pod ÚV zářením jsou pro pachatele těžko napodobitelná a lze je poměrně snadno odhalit. Pracovníci metalografie porovnají při zkoumání štítku data, které se na něm nacházejí se skutečností. Dalším zkoumáním projde lak (jeho tloušťka na různých místech), nebo porovnání roku výroby na různých dílech vozidla.[73]

- **Diagnostika řídící jednotky** - S její pomocí jde vyvolat VIN nebo zjistit číslo imobilizéru či zjistit číslo řídící jednotky airbagů. V momentě, kdy jsou data v řídící jednotce pozměněna, je její diagnostika složitější a v mnoha případech již není možné původní data obnovit. Prakticky platí, že u koncernových vozidel značky Škoda jdou vyvolat původní data z řídící jednotky téměř ve 100%.

Optické zkoumání, stejně jako diagnostika řídící jednotky jsou tedy **nedestruktivní metody** zkoumání vozidla. Do této kategorie ještě patří využití rentgenového přístroje, použití magnetických metod, nebo zkoumání pod UV lampou.

V některých případech identifikace vozidla jsou potřeba postupy, při kterých dochází k nevratnému a neopakovatelnému procesu poškození zkoumaného povrchu. Tyto metody se nazývají destruktivní. **Mezi destruktivní metody zkoumání patří**:

- **Kontrola nátěrového systému** – chemikálií se potře VIN či jeho okolí a zkoumá se, jestli došlo k odstranění nátěrového systému. V případě, že došlo k odstranění barvy, je velice pravděpodobné, že došlo k manipulaci s VIN. Na druhou stranu, v případě, že nátěrový systém nereaguje, neznamená to, že k manipulaci nedošlo. V tomto případě může být použita vypalovací barva, která je běžně k zakoupení v obchodních sítích.[74]
- **Chemické leptání** – používá se při vyvolávání odstraněných čísel, symbolů a znaků vyražených do kovových materiálů. Je to nestarší destruktivní metoda. Zde je nutné dbát na intenzitu leptadla stejně jako na teplotu místnosti,

[73]Rozhovor s Kpt. Ing. Petrem Hojnicem, pracovníkem oddělení Metalografie a technické diagnostiky, Oddělení kriminalistických technik a expertiz, Kriminalistického ústavu Praha, ze dne 10.12.2012.
[74]Očkay, Š. a kol, *Kriminalistická defektoskopická a metalografická expertiza*, s. 20.

kde leptání probíhá. Nejlepší podmínky jsou v místnosti, ve které je teplota alespoň 18 °C. Doba leptání se pohybuje od 3 do 24 hodin.[75]

Na vozidle jsou dále zkoumány druhotné identifikační znaky, problém spočívá však v tom, že každý výrobce je má jinak řešené. Mezi tyto znaky řadíme skryté znaky, které se na vozidle nachází. Ne každý výrobce je však ochotný umístění těchto znaků policii poskytnout. Jako nejlepší spolupráci hodnotí Kpt. Ing. Petr Hojnic spolupráci s Auto Škoda Mladá Boleslav.

V současné chvíli mohou příslušníci PMJ, v případě složitější kontroly identifikačních znaků vozidla, pracovníky metalografie kontaktovat o radu a to prakticky nepřetržitě. Tito se buď dostaví na místo kontroly, nebo telefonicky příslušníky PMJ navedou na další znaky, které mohou pomoci s identifikací vozidla.

6.6 Kontrola originality

Ve Slovenské republice v roce 2005 nabyl účinnosti zákon č. 725/2004 Z. z. podmienkach prevádzky vozidel premávke na pozemných komunikáciách. Tento zákon zavedl novou technickou službu – kontrolu originality identifikátorů vozidla. Účelem této kontroly je ověření způsobilosti vozidla pro provoz na pozemní komunikaci, kdy technicky způsobilé je vozidlo, které nenese známky neodborného zásahu do identifikátorů vozidla. Zároveň se při této kontrole ověřuje i pravost dokladu od vozidla, u nás technického průkazu. V případě, že vozidlo nese známky pozměnění VIN, jsou vozidlu odebrány registrační značky a je okamžitě vyřazeno z evidence motorových vozidel. Výsledek kontroly originality se zaznamená do Odborného posudku o kontrole originality vozidly a dále do elektronické podoby formuláře kontroly originality, kde je vyjádřen stav způsobilosti vozidla – V případě, že je vozidlo bez zásahu do identifikátorů vozidla je způsobilé pro provoz na pozemních komunikacích, jestliže je vozidlo nezpůsobilé pro provoz na pozemních komunikacích, znamená to, že nese stopy zásahu do identifikátorů vozidla.[76]

Výše uvedený zákon Slovenské republiky upravuje, jaká vozidla podléhají kontrole originality.

[75]Očkay, Š. a kol, *Kriminalistická defektoskopická a metalografická expertiza*, s. 20-22.
[76]*Informácie pre veřejnost´ - Základné informácie* [online] 2010 [cit. 2013-03-20]. Dostupné na WWW: <http://www.ko.sk/Home.aspx?Menu=id:Uvod&lng=SK>.

Jsou to vozidla:

- dovezená ze zahraničí nebo ta, která jsou určena k exportu,
- s vyměněným podvozkem nebo karoserií, na které se nachází VIN,
- se změněnou barvou,
- určená pro opětovné schválení z důvodu např. předchozího odcizení,
- která mají státním orgánem přidělené náhradní VIN,
- po přestavbě, a jiné.[77]

Výsledky kontroly jsou uveřejněny na internetových stránkách, které jsou dostupné veřejnosti a to bezplatně. Na těchto stránkách se po zadání VIN a opsání příslušného kódu, který je na stránkách uveden, objeví veškeré údaje k vozidlu.

Jednotlivé záložky obsahují:

- **Výsledek kontroly**, v této položce jsou dále tři údaje jako je stav identifikátorů vozidla, stav dokladů, stav údajů evidence vozidel. Jeden z posledních údajů je ověření ve slovenských i mezinárodních pátracích systémech.
- **Fotografie**, zde se může zájemce podívat na podrobné fotografie vozidla, kde je zadokumentován jak interiér, tak i exteriér vozidla.
- **Údaje o vozidle** – tato položka obsahuje údaje k vozidlu, tzn. tovární značku, VIN, rok výroby z dokladů, rok výroby zjištěný při kontrole, číslo posudku a číslo nálepky, kterým je vozidlo po provedené kontrole opatřeno.
- **Povlaková vrstva** – v této položce je zobrazen graf barvy, tzn., zda-li je na celém vozidle stejná vrstva.
- **Počítadlo ujeté vzdálenosti** – tato položka zobrazuje počítadlo ujetých kilometrů v grafickém znázornění.
- **Porovnaní PZP** – položka obsahuje nabídky z různých pojišťoven.[78]

Kontrolu originality provádí pracoviště kontroly originality. Tyto mají povinnost písemně požádat příslušný úřad o povolení, s dobou platnosti na 2 roky. Pracovník, který chce kontrolu originality vykonávat, musí vlastnit platné osvědčení.[79]

[77] *Informácie pre veřejnost´ - Základné informácie* [online] 2010 [cit. 2013-03-20]. Dostupné na WWW: <http://www.ko.sk/Home.aspx?Menu=id:Uvod&lng=SK>.
[78] *Vyhľadávanie v kontrolách originality* [online] 2010[cit. 2013-03-20]. Dostupné na WWW: <http://www.ko.sk/Kontrola.aspx?Menu=id:Kontrola&lng=SK>.

Česká republika v nejbližší době legislativně neuvažuje o zavedení kontroly originality, a to i přes to, že Slovensko má díky této kontrole prokazatelné výsledky. Za rok 2012 bylo na Slovensku odhaleno 165 vozidel s pozměněnými identifikátory, 132 pozměněných dokladů, 2737 vozidel, které se v době přistavení na kontrolu originality vyskytovala v pátrání a 656 odcizených dokladů.[80] Kontrola originality přináší nepřímou podporu databázi Eucaris a společně představují opravdu účinné nástroje k boji s autokriminalitou, je tedy s podivem, že Česká republika nepoužívá ani jeden z těchto systémů.

6.7 Trestné činy související s problematikou

Trestných činů, souvisejících s motorovými vozidly obecně je veliké množství, avšak tato bakalářská práce je úžeji zaměřena pouze právě na majetkové trestné činy související s vozidly. Proto zde autor vybral trestné činy, které jsou uvedeny v hlavě V. z. č. 40/2009 Sb. (trestní zákoník) a to konkrétně v § 205, § 206, § 207, § 216, protože právě tyto trestné činy jsou co do majetkových trestných činů v oblasti vozidel páchány nejčastěji.

Krádež § 205 z. č. 40/2009 Sb. (Tr. Z.)

Krádež je v oblasti majetkových trestných činů v souvislosti s vozidly nejčastěji páchaný trestný čin.

Předmětem útoku je cizí věc. Objektivní stránka je obsažena v odst. 1: „Kdo si přisvojí cizí věc tím, že se jí zmocní, a…“[81], přičemž pro naplnění objektivní stránky tohoto trestného činu je zapotřebí splnění minimálně jedné další podmínky, které jsou uvedeny v písm. a) až e), tzn: „způsobení na cizím majetku škody nikoli nepatrné“[82] (§ 205 odst. 1 písm. a) Tr.Z). Zde narážíme na pojem škoda nikoli nepatrná. Hranice škod jsou stanoveny v § 138 odst. 1 trestního zákoníku, kde se rozumí škodou nikoli nepatrnou škoda, která dosahuje částky nejméně 5 000 Kč.[83] Jestliže vozidlo takové

[79]*Informácie pre veřejnost´ - Základné informácie* [online] 2010 [cit. 2013-03-20]. Dostupné na WWW: <http://www.ko.sk/Home.aspx?Menu=id:Uvod&lng=SK>.
[80]*Informácie pre verejnost´- Oznamy,* [online] 2010 [2013-03-22]. Dostupné na WWW: <http://www.ko.sk/Home.aspx?Menu=id:HOznamy&lng=SK>.
[81]Šámal, P. a kol, *Trestní zákoník II, § 140 – 421 Komentář*, s. 1785.
[82]Šámal, P. a kol, *Trestní zákoník II, § 140 – 421 Komentář*, s. 1785.
[83]Česko, zákon č. 40/2009 Sb. Trestní zákoník, In *Sbírka zákonů České republiky 2009,* částka 11, s. 383.

hodnoty nedosahuje, např. proto, že je staršího data výroby, musí být pro naplnění skutkové podstaty trestného činu krádeže splněna další podmínka, např. „spáchání činu vloupáním.“ (§ 205 odst. 1 písm. b) Tr.Z). „Vloupáním se rozumí vniknutí do uzavřeného prostoru lstí, nedovoleným překonáním uzamčení nebo překonání jiné jistící překážky s použitím síly.“[84]

U motorových vozidel můžeme vloupáním rozumět i překonání elektronického zabezpečovacího systému či odvrtání zámků. Protože definice vloupání obsahuje pojem „uzavřený prostor“, nejedná se o krádež vloupáním tehdy, jestliže jde o vozidlo kategorie kabriolet, z něhož někdo odcizí např. tašku, která je položena na sedadle a jejíž hodnota nedosahuje částky alespoň 5 000 Kč. Poté toto jednání naplňuje skutkovou podstatu přestupku ve smyslu ust. § 50 odst. 1 písm. a) z. č. 200/1990 Sb. Zde je uvedeno, že: „přestupku se dopustí ten, kdo úmyslně způsobí škodu na cizím majetku krádeží, zpronevěrou, nebo zničením či poškozením věci z takového majetku, nebo se o takové jednání pokusí.“[85].

Zpronevěra § 206 z. č. 40/2009 Sb. (Tr. Z.)

Odst. 1: „kdo si přisvojí cizí věc nebo jinou majetkovou hodnotu, která mu byla svěřena, a způsobí tak na cizím majetku škodu nikoli nepatrnou“[86]

Předmětem útoku je cizí věc nebo jiná majetková hodnota, která byla pachateli svěřena. Objektivní stránkou je pak přisvojení si cizí věci nebo jiné majetkové hodnoty, která pachateli byla svěřena a zároveň tím způsobí na cizím majetku škodu nikoli nepatrnou. Věcí v právním hledisku rozumíme ovladatelný hmotný předmět a ovladatelnou přírodní sílu (elektrická nebo jaderná energie, apod.). V tomto ustanovení taktéž nacházíme pojem jiná majetková hodnota. Definici tohoto pojmu nalezneme v § 134. „Věcí se rozumí i ovladatelná přírodní síla. Ustanovení o věcech se vztahují i na živá zvířata, zpracované oddělené, části lidského těla, peněžní prostředky na účtu a na cenné papíry, nevyplývá-li z jednotlivých ustanovení trestního zákona něco jiného.“[87]„Jinou majetkovou hodnotou se rozumí majetkové právo nebo jiná penězi

[84]Česko, zákon č. 40/2009 Sb. Trestní zákoník, In *Sbírka zákonů České republiky 2009,* částka 11, s. 399-400.
[85]Česko, zákon č. 200/1990 Sb. Zákon o přestupcích, In *Sbírka zákonů České republiky 2002*, částka 121, s. 7078.
[86]Česko, zákon č. 40/2009 Sb. Trestní zákoník, In *Sbírka zákonů České republiky 2009,* částka 11, s. 400.
[87]Česko, zákon č. 40/2009 Sb. Trestní zákoník, In *Sbírka zákonů České republiky 2009,* částka 11, s. 383.

ocenitelná hodnota, která není věcí a nevztahují se na ní ustanovení o věcech podle odstavce 1.“[88]

Jestliže tento trestný čin zaměříme na vozidlo, pak pachatel může naplnit skutkovou podstatu tohoto trestného činu tehdy, jestliže mu obchodní společnost svěří své vozidlo a tento jej prodá jiné osobě.

Neoprávněné užívání cizí věci § 207 z. č. 40/2009 Sb. (Tr. Z.)

Toto ustanovení má pro majetkové trestné činy na úseku motorových vozidel veliký význam, protože nestanoví výši škody u motorového vozidla.

Jedním z předmětu útoku je motorové vozidlo bez hodnotového omezení. Mezi krádeží, zpronevěrou a tímto trestným činem je rozdíl v tom, že jednání pachatele nesměřuje k trvalému, ale pouze k přechodnému užívání věci (motorového vozidla). Pachatel se zmocní vozidla s tím, že se pouze sveze a poté jej opustí. Objektivní stránkou je, že se pachatel zmocní věci nikoli malé hodnoty nebo motorového vozidla v úmyslu ho (ji) přechodně užívat.

Slovní spojení přechodně užívat zde znamená s věcí disponovat po relativně krátkou dobu. Při posuzování trvání užívání se přihlíží též k povaze a účelu věci, nebo též k tomu, jak se věci vrátí do dispozice vlastníka nebo oprávněného držitele. Jestliže pachatel věc užíval takovým způsobem, že vlastník nebo oprávněný držitel nebude moci věc užívat stejným způsobem jako před jednáním pachatele, nepůjde o přechodné užívání.[89]

Legalizace výnosů z trestné činnosti § 216 z. č. 40/2009 Sb. (Tr. Z.)

V současné době zažívá tento trestný čin neuvěřitelný rozmach v oblasti autokriminality.

V odstavci 1 písm. a) se hovoří: „Kdo zastírá původ nebo jinak usiluje, aby bylo podstatně ztíženo nebo znemožněno zjištění původu věci nebo jiné majetkové hodnoty, která byla získána trestným činem spáchaným na území České republiky nebo v cizině,

[88]Česko, zákon č. 40/2009 Sb. Trestní zákoník, In *Sbírka zákonů České republiky 2009,* částka 11, s. 383.
[89]Šámal, P. a kol, *Trestní zákoník II, § 140 – 421 Komentář*, s. 1831-1839.

nebo jako odměna za něj.“[90] Objektem tohoto trestného činu je cizí majetek získaný trestným činem nebo jako odměna za něj. Objektivní stránku poté naplní pachatel, který původ zastírá nebo jinak usiluje, aby bylo podstatně ztíženo nebo znemožněno zjištění původu věci nebo jiné majetkové hodnoty. Zastření původu věci znamená zkreslení či dokonce utajení jejího původu. U motorového vozidla to lze převést na případ, kdy pachatel pozmění identifikační znaky odcizeného vozidla a toto poté prodá někomu dalšímu, u kterého je vozidlo posléze policií zajištěno.

6.8 Příklady z praxe

Dne 4.1.2013 projížděla hlídka PMJ v nočních hodinách na Praze 9, ul. Vysočanská, kde si povšimla osobního motorového vozidla tovární značky Mazda. Hlídka provedla lustraci ve vozidlovém počítači, kde bylo zjištěno, že vozidlo prochází dle registrační značky v celostátním pátrání, a proto se rozhodla výše uvedené vozidlo zastavit a zkontrolovat. Ve chvíli, kdy hlídka použila výstražné zvukové a světelné zařízení s rozsvíceným nápisem „STOP POLICIE“, řidič na toto zareagoval tak, že sešlápl plynový pedál a začal z místa ujíždět vysokou rychlostí. Po chvíli pronásledovaný řidič nezvládl řízení a s odcizeným vozidlem havaroval, přičemž policisté, kteří jej pronásledovali ve služebním vozidle, havarovali také. Ke střetu vozidel však nedošlo. Řidič byl pomocí donucovacích prostředků z vozidla vytažen a ve smyslu ust. § 76 odst. 1 trestního řádu zadržen, tedy omezen na osobní svobodě. Po eskortě na místně příslušné oddělení, kde proběhla lustrace řidiče, bylo zjištěno, že tento má obvodním soudem vysloven platný zákaz řízení motorových vozidel na dobu 36 měsíců. Následně byl proveden test na omamné a psychotropní látky s pozitivním výsledkem na amfetaminy a Cannabis. Muž je tak podezřelý z naplnění skutkových podstat trestných činů krádeže (§ 205 Tr.Z.), poškození cizí věci (§ 228 Tr.Z.) a ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 Tr.Z.). Celá věc byla neprodleně konzultována se státním zástupcem, který rozhodl, že muž bude stíhán na svobodě a to i přes to, že byl v minulosti několikrát trestán za majetkové trestné činy krádeže, loupeže, atd.

Dne 15.2.2013, v nočních hodinách projížděla hlídka PMJ na Praze 3, kde si v odlehlé uličce povšimla osobního motorového vozidla tovární značky Renault Twingo, modré barvy. Ve vozidle se nacházeli dva muži. Tohoto si hlídka povšimla

[90]Česko, zákon č. 40/2009 Sb. Trestní zákoník, In *Sbírka zákonů České republiky 2009,* částka 11, s. 403.

skrze zadní sklo vozidla. Hlídka PMJ toto vozidlo zastavila předepsaným způsobem a vyzvala řidiče k předložení dokladů potřebných pro provoz a řízení motorových vozidel. Řidič hlídce sdělil, že není a nikdy nebyl držitelem řidičského oprávnění a vozidlo je jeho kamaráda, který se v danou chvíli nacházel na místě spolujezdce. Spolujezdec hlídce PMJ potvrdil, že vozidlo má v užívání on od svého strýce, poté hlídce předložil jak osvědčení o registraci vozidla, tak i velký technický průkaz. Protože řidič hlídce sdělil, že užil omamnou a psychotropní látku bezprostředně před jízdou, byl proveden test na omamné a psychotropní látky s negativním výsledkem. Hlídka PMJ poté provedla kontrolu vozidla s podezřením, že by se ve vozidle mohli nacházet nějaké drogy, kdy zkontrolovala i zavazadlový prostor, kde byly nalezeny lékařské zprávy z nemocnice, které byly vystaveny na majitele vozidla, jméno se shodovalo i s technickým průkazem. Tuto osobu však muži evidentně neznali. Taktickým postupem bylo zjištěno, že majitel vozidla (starší muž), ztratil nebo mu někdo odcizil klíčky od vozidla s tím, že celou věc ještě nestačil nahlásit na policii. Muži byli ve smyslu ust. § 76 odst. 1 trestního řádu zadrženi (omezeni na osobní svobodě) a eskortováni na místně příslušné oddělení. U výslechu spolujezdec uvedl, že klíčky nalezl na chodníku. Poté zkoušel pomocí dálkového ovládání, zda nalezne vozidlo, ke kterému klíče patří. Toto se mu po chvíli povedlo. Nasedl tedy do vozidla a chvíli se projížděl. Poté vozidlo zaparkoval na stejné místo, vozidlo uzamkl a z místa odešel. Druhý den se k vozidlu vrátil i s druhým mužem, kterého z celou věcí seznámil. Tento chtěl řídit toto vozidlo, ačkoliv věděl, že bez řidičského oprávnění řídit vozidlo nemůže. Po ujetí cca 1 km byli muži zastaveni hlídkou PMJ. Následně byli muži obviněni z trestného činu neoprávněného užívání cizí věci (§ 207 Tr.Z.). Obvodní soud pro Prahu 3 vydal pravomocný rozsudek, kde byli oba muži odsouzeni k 6 měsícům odnětí svobody podmíněně s odkladem na 1 rok.

Dne 10. září 2012 kontaktovala Policii České republiky společnost CEBIA, která policii sdělila, že v danou chvíli zkoumá vozidlo (Bentley Continental v hodnotě cca 1,5 mil. Kč.), na kterém byly provedeny neodborné zásahy do jeho identifikátorů. Tudíž vzniklo podezření, že vozidlo může pocházet z trestné činnosti. Šetřením policistů SKPV P-IV bylo zjištěno, že vozidlo tohoto typu a identického VIN je provozováno na území USA. V tuto chvíli vzniklo tedy důvodné podezření, že byl zastřen původ vozidla a vozidlo pochází z trestné činnosti. Vozidlo bylo policií zajištěno a posláno na metalografickou expertizu. V odborném vyjádření, které vystavil odbor kriminalistických technik a expertiz, 1. oddělení, je uvedeno, že provedeným

zkoumáním bylo zjištěno, že VIN, které bylo vyraženo do stěny, oddělující motorový prostor a kabinu vozidla bylo amatérsky vyfrézováno a štítky, které se na vozidle nacházely, jsou falzifikáty. Dalším zkoumáním bylo zjištěno originální VIN vozidla. Ve věci tedy byly zahájeny úkony trestního řízení pro zločin legalizace výnosů z trestné činnosti. (§ 216 odst. 1 písm. a), odst. 3 písm. c) Tr.Z.).

Dodatek k poslednímu případu: Společnost CEBIA se zabývá mimo jiné i zkoumáním neodborných zásahů do identifikátorů vozidel. Zájem o tuto službu mají fyzické či právnické osoby, které si např. zakoupili zánovní vozidlo v cizině a chtějí se přesvědčit o tom, že vlastní vozidlo, které nepochází z trestné činnosti.

Ve své podstatě je to obdobný postup jako ve Slovenské republice, kde je zákonem upravena kontrola originality vozidla, kterou autor práce rozebírá v předchozí kapitole.

7 NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ DE LEGE FERENDA

Autor práce navrhuje důslednější kontrolu VIN na stanicích technických kontrol. Dále navrhuje školení pracovníků na problematiku VIN a jejich přísnější dohled včetně úpravy legislativy a možnosti integrace kamerového systému do stanic technické kontroly. Doporučuje také častější kontroly ze strany Ministerstva dopravy i Policie České republiky, které budou spočívat nejen v přímém dohledu na fyzickou kontrolu, ale i na kontrolu administrativy. Podává návrh na regulaci stanic technické kontroly a převod vozidel na základě plné moci, která bude notářky ověřena. Z předešlého tedy vyplývá i doporučení novelizace občanského zákoníku a dalších právních předpisů. U osob zabývající se zprostředkovatelstvím autor práce navrhuje zavést povinnost vedení agendy svých klientů při přihlašování vozidel a to po dobu několika let.

Mezi další navrhovaná opatření patří např. Zavedení agendy vedení vraků vozidel a následná nutnost porovnávání s nově přihlašovanými vozidly.

Přijmutí obdobné legislativy jako je v současné době ve Slovenské republice. Taktéž zavedení trestného činu přetáčení tachometrů. Slovenský trestní zákon je více zaměřen na boj s trestnou činností na úseku motorových vozidel. Konkrétně se jedná o § 216 trestního zákona – Neoprávněné používání cizího vozidla a dále § 220 trestního zákona – Falšování a pozměňování identifikačních údajů motorového vozidla, kde hrozí pachateli za padělání a pozměňování těchto údajů trest odnětí svobody až na 8 let.[91]

Urychlení začlenění do systému EUCARIS a zavedení kontroly originality, kde by stanice, které by kontrolu originality prováděly, byly regulovány a přísně kontrolovány státními úřady, např. Ministerstvem dopravy České republiky.

Povinnost výrobců vozidel razit identifikační znaky na více míst na vozidle, včetně součástek, které mohou být lehce vyměněny. Např. na skla, do podběhů, na kapotu, víčko od nádrže, apod.

Zvýšení znalostí policistů na úseku identifikace motorových vozidel a možnostech odhalování pozměněných identifikačních znaků, tzv. přímo na ulici, je-li to možné.

[91]Slovensko, zákon č. 300/2005 Z.z. Trestní zákon, in *Zbírka zákonů Slovenské republiky 2005,* částka 129/2005, s. 77.

ZÁVĚR

V dnešní době je problematika krádeží vozidel celoevropským problémem. V České republice je každý rok odcizeno kolem dvaceti tisíc vozidel, z nichž se jen nepatrná část vrátí majitelům. Znalosti pachatelů jsou každým dnem sofistikovanější a souměrně s vědomostmi stoupá i profesionalita. Převažují organizované skupiny pachatelů, kde je jasné rozdělení rolí, přičemž tito mají téměř neomezené finanční zázemí. České republice by pomohlo přijetí obdobného zákona na kontrolu originality, jako v současné době platí na území Slovenska. Taktéž znovuzavedení systému Eucaris by jistě pomohlo v boji proti tomuto druhu trestné činnosti.

Identifikační prvky vozidla jsou pouze pasivním bezpečnostním systémem, který pachatelům nijak nezabrání vozidlo odcizit. Na druhou stranu, právě díky identifikátorům je vozidlo v pozdější době možné odhalit.

Hlavním cílem této bakalářské práce bylo zmapovat trestnou činnost pachatelů na úseku motorových vozidel. Aby byl hlavní cíl co nejlépe objasněn, bylo nutné nejdříve poukázat na dílčí cíle. Proto se druhá kapitola zabývala jednotlivými identifikátory, kdy byla zvláštní pozornost věnována identifikačnímu číslu vozidla (VIN). Ve třetí kapitole byly uvedeny postupy, metody, nástroje a zařízení, které pachatelé využívají ke krádežím motorových vozidel. Ve čtvrté kapitole se autor zabýval legalizací odcizených vozidel, kdy uváděl postup, jak jej popsal při řízeném rozhovoru pracovník 8. oddělení obecné kriminality Služby kriminální policie a vyšetřování Praha I, ppor. Jan Procházka. Pátá kapitola se věnovala prevenci, kterou autor práce považuje za jeden ze stěžejních bodů této práce. Šestá kapitola poukazovala na možnosti odhalování odcizených vozidel a je nejrozsáhlejší. Je zde popsána činnost příslušníků Pohotovostní motorizované jednotky při záchytu odcizeného vozidla, stejně jako oprávnění policistů při lustracích v záznamových zařízeních. Důležitou část při odhalování odcizených vozidel tvoří i městský kamerový systém. Policisté využívají při lustracích různé informační systémy a tyto jsou zde taktéž popsány. K tomuto se vztahuje i informační systém Eucaris. S kpt. Ing. Petrem Hojnicem, který pracuje na 1. oddělení Odboru kriminalistických technik a expertiz, byl učiněn řízený rozhovor na téma metalografie a odhalování vozidel s pozměněnými identifikátory. Podrobně rozebrán je i další informační systém, který se však využívá ve Slovenské republice a nikoliv v Česku. Jedná se systém kontroly originality. Vzhledem k tomu, že je svou

podstatou výjimečný, je zde rozebrán podrobněji. Tím autor zároveň srovnal metody odhalování odcizených vozidel v České a Slovenské republice. Abychom pochopili oblast trestně právní, byly zde přiblíženy trestné činy související s danou problematikou, zejména tedy § 205, § 206, § 207 a § 216 z. č. 40/2009 Sb., protože právě tyto trestné činy jsou co do majetkových trestných činů v oblasti vozidel páchány nejčastěji. Následovaly případy z praxe, přičemž první dva příklady vycházely z praxe PMJ. Třetí případ byl uveden z praxe pracovníků SKPV P-IV, kdy policii kontaktuje soukromý subjekt, který se zabývá odhalováním pozměňovaných a padělaných identifikátorů na vozidlech. V sedmé kapitole autor práce navrhl opatření, pomocí kterých by se mohl zlepšit boj s autokriminalitou a zároveň uvedl některé trestné činy, které využívá Slovenská republika v souvislosti s potíráním trestné činnosti na úseku motorových vozidel.

Trestná činnost na úseku motorových vozidel je velmi obsáhlý problém a je velmi těžké podat komplexní soubor poznatků v omezeném rozsahu bakalářské práce. Autor práce se snažil však text zpracovat přehledně a srozumitelně, kdy jej doplnil obrazovou dokumentací.

V dnešní době policista na ulici prakticky nemá šanci poznat vozidlo s pozměněnými identifikátory a to i přesto, že může procházet různými školeními. Znalosti pachatelů v oblasti identifikátorů a zabezpečení vozidel stoupají a mohou mít lepší znalosti než policisté. Na druhou stranu je nutné konstatovat, že znalosti policistů na základních útvarech jsou mnohdy na výborné úrovni a často se jim podaří vozidlo s pozměněnými identifikátory poznat a zajistit. V současné době neexistuje bezpečnostní systém, který by pachatelé neuměli překonat, nebo identifikační znaky vozidla, které by pachatelé neuměli padělat. Dokud zde tedy nebudou za příslušné trestné činy stanoveny vyšší sankce, které budou důsledně vymáhány, pachatele to od jejich protiprávního jednání neodradí.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Literární zdroje

1. BARTÁK, M. *Autoškola,* Praha: PLOT 2010. 315 s. ISBN: 978-80-7428-045-0.
2. CEJP, M. a kol. *Organizovaný zločin v České republice III*, Praha: Institut pro kriminologii a sociální prevenci, 2004. 154 s. ISBN 80-7338-027-7.
3. CONSTRUCT, Mechanické zabezpečení vozidel, Praha: Construct Czech a.s., 2013. 18 s. ISSN: 1801-5069,
4. EUROPOL, *Přehled o Europolu – Souhrnná zpráva o činnostech Europolu,* Lucemburk: Úřad pro publikace EU, 2011. 60s. ISBN: 978-92-95078-01-07.
5. FIALA, J., Kindl, M. a kol. *Občanský zákoník,* Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009. 1692 s. ISBN: 978-80-7357-395-9.
6. RAK, R. *Identifikace vozidel,* Praha: Eurotax, 1999. 355 s.

   ISBN 80-238-4157-2.
7. RAK, R. a kol. *Krádeže vozidel, odhalování, vyšetřování a prevence*, Brno: Linde, 2001. 252 s. ISBN 80-7204-218-1.
8. RYBÁŘ, M. *Kriminalistika, metodika vyšetřování vybraných druhů trestných činů*, Plzeň: NAVA 2008. 145 s. ISBN: 978-80-7211275-3.
9. ŠÁMAL, P. a kol, *Trestní zákoník II, § 140 – 421 Komentář,* Praha: C. H. BECK 2010. 3286 s. ISBN: 978-80-7400-178-9.
10. ŠÁMAL, P. a kol, *Trestní řád komentář,* Praha: C. H. BECK 2008. 3012 s. 6. vydání, ISBN: 978-80-7400-043-0.
11. TKADLECOVÁ, R., BUREŠ, J. *Předsednictví EU,* Policista 6/2009, Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra 2009. 48 s. ISSN: 1211-7943.
12. VANGELI, B. *Zákon o Policii České republiky Komentář*, Praha: C. H. BECK 2009. 448 s. ISBN: 978-80-7400-142-0.

Elektronické zdroje

1. CONSTRUCT, *Ceník Construct,* [online] 2012 [cit. 2013-03-14]. Dostupné na WWW: <http://www.construct.cz/produkty/cenik>.
2. DEFEND LOCK, *Typy zámků Defend Lock,* [online] 2006 [cit. 2013-03-14]. Dostupné na WWW: <http://www.defend.cz/Typy-zamku-2/>.
3. FORD -CLUB, *Režim provozu vozidla s převozní SPZ* [online]. 2010 [cit. 2012-10.10]. Dostupné z WWW: <http://www.forum.ford-club.cz/viewtopic.php?f=61&t=936&start=15>.
4. IRIS-IDENT, *Eucaris,* [online] 2012 [cit. 2013-03-10]. Dostupné na WWW: <http://www.ko.sk/Home.aspx?Menu=id:Eucaris&lng=SK>.
5. IRIS-IDENT, *Vyhľadávanie v kontrolách originality* [online] 2010 [cit. 2013-03-20]. Dostupné na WWW: <http://www.ko.sk/Kontrola.aspx?Menu=id:Kontrola&lng=SK>.
6. IRIS-IDENT, *Informácie pre veřejnost´ - Základné informácie* [online] 2010 [cit. 2013-03-20]. Dostupné na WWW: <http://www.ko.sk/Home.aspx?Menu=id:Uvod&lng=SK>.
7. MEDVĚD BLOK, [online] 2011 [cit. 2013-03-14]. Dostupné na WWW: <http://www.medved-blok.cz/cs/index.php>.
8. MĚSTSKÝ KAMEROVÝ SYSTÉM [online] 2012 [cit. 2013-03-21] Dostupné na WWW: <http://www.praha.eu/jnp/cz/home/magistrat/odbory_mhmp/krizoveho_rizeni/krizove_rizeni/mestsky_kamerovy_system.html.>.
9. MINISTERSTVO VNITRA ČESKÉ REPUBLIKY, *Bezpečnost a prevence krádeže motorových vozidel* [online] 2012. Dostupné z WWW: <http://www.mvcr.cz/clanek/bezpecnost-a-prevence-kradeze-motorovych-vozidel.aspx>.
10. MINISTERSTVO VNITRA ČESKÉ REPUBLIKY, *Autokriminalita 2012* [online] 2013 [cit. 2013-01-15]. Dostupné z WWW: <http://www.policie.cz/clanek/autokriminalita-2011.aspx>.

11. MINISTERSTVO VNITRA ČESKÉ REPUBLIKY, *Prevence kriminality* [online] 2010 [cit. 2013-03-14]. Dostupné na WWW: <http://www.mvcr.cz/clanek/web-o-nas-prevence-prevence-kriminality.aspx>.
12. MINISTERSTVO VNITRA ČESKÉ REPUBLIKY, *Schengenský informační systém,* [online] 2007 [cit. 2013-03-10]. Dostupné na WWW: <http://www.policie.cz/clanek/schengensky-informacni-system.aspx>.
13. NEDTRANS SCALE MODELS, *Od státních poznávacích značek ke značkám registračním* [online]. 2011 [cit. 2012-10-10]. Dostupné z WWW: <http://www.liaznavzdy.cz/nedtrans/spz.php>.
14. RAK, R. *Stále více vozidel s pozměněnými nebo padělanými doklady,* [online] 2010 [cit. 2013-03-11]. Dostupné na WWW: <http://www.techpark.sk/technika-9102012/stale-vic-vozidel-s-pozmenenymi-nebo-padelanymi-doklady.html>.
15. ŠPIONÁŽNÍ TECHNIKA, *Rušička signálu do auta* [online]. 2013. Dostupné z WWW:<http://www.spionazni-technika.cz/rusicka-signalu-do-auta-124.html>.
16. TECHNIK, *Ministerstvo dopravy si chce posvítit na prohlídky STK.* [online] 2008 [cit. 2013-03-13], Dostupné na WWW: <http://technik.ihned.cz/c1-28859280-ministerstvo-dopravy-si-chce-posvitit-na-prohlidky-stk>.

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 1. ledna 2000 zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů In *Sbírka zákonů České republiky.* 2000, částka 51, s. 1286-1296.
2. ČESKO, zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., In *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 21, s. 1962-2000.
3. ČESKO, zákon č. 200/1990 Sb. Zákon o přestupcích, In *Sbírka zákonů České republiky 2002,* částka 121, s. 7066-7103.
4. ČESKO, zákon č. 40/2009 Sb. Trestní zákoník, In *Sbírka zákonů České republiky 2009,* částka 11. s. 354-464.

5. ČESKO, zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, In *Sbírka zákonů České republiky* 2008, částka 91. S. 4086-4156.
6. ČESKO, zákon č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy, In *Sbírka zákonů České republiky,* částka 99, s. 4666-4696.
7. ČESKO, vyhláška č. 243 ze dne 29. června 2001 Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů o registraci vozidel In *Sbírka zákonů České republiky,* 2001, částka 92, s. 5158-5196.
8. SLOVENSKO, zákon č. 300/2005 Z.z. Trestní zákon, in *Zbierka zákonov Slovenské republiky 2005,* částka 129/2005, s. 3002-3090.

Ostatní zdroje

1. Česko, Usnesení vlády České republiky č. 542, ze dne 14. května 2008 k problematice objasňování krádeží motorových vozidel v České republice, s. 31.
2. Ministerstvo dopravy České republiky, Ministerstvo vnitra České republiky, *Koupě ojetiny není riziková, pokud znáte tato pravidla.* Praha: Sdružení na ochranu vlastníků automobilů, 2010, s. 31.
3. Policejní prezidium, Závazný pokyn policejního prezidenta č. 28/2009, o pátrání. *In Sbírka interních aktů řízení Policejního prezidia České republiky,* 2009, částka 34, s. 48.
4. OČKAY, Š. a kol. *Kriminalistická defektoskopická a metalografická expertiza,* Kriminalistický ústav Praha Policie České republiky, 2001, s. 33.
5. *Rok zabezpečení vozidel,* 2010, Asociace technických bezpečnostních služeb Grémium Alarm, o.s. s.20.
6. Magistrát hl. m. Prahy, tiskové oddělení, *Městský kamerový systém hl. m. Prahy - fungování a historie,* 2010, s. 11.
7. Řízený rozhovor s ppor. Janem Procházkou, pracovníkem 8. oddělení obecné kriminality Služby kriminální policie a vyšetřování Praha I.
8. Fotodokumentace 8. oddělení obecné kriminality Služby kriminální policie a vyšetřování Praha I

9. Řízený rozhovor s Kpt. Ing. Petrem Hojnicem, pracovníkem 1. oddělení Metalografie a technické diagnostiky, detašovaného pracoviště Odboru kriminalistických technik a expertiz, Kriminalistického ústavu Praha.

SEZNAM ZKRATEK

ČSN - Česká státní norma

EUCARIS - Evropský informační systém registru vozidel. (z angl. European CAr and driving licence Information Systém)

EuVID - Databáze k identifikaci vozidel (z angl. European Vehicle Identification Database)

GPS - Pasivní radiový systém, sloužící k určení polohy. (z angl. Global Positioning Systém)

ISO - Mezinárodně platné normy vydávané Mezinárodní organizací pro normalizaci. (z angl. International Organization of Standardization)

kpt. - kapitán

LOOK - Mobilní lustrační zařízení vozidel

LZZ - Lustrační záznamové zařízení

MKS - Městský kamerový systém

Nprap. - nadpraporčík

ORV - Osvědčení o registraci vozidla

OKTE - Oddělení kriminalistických technik a expertiz

PATRMV - Informační systém pátrání po motorových vozidlech

PMJ - Pohotovostní motorizovaná jednotka

RZ - Registrační značka

SIS - Schengenský informační systém

SIRENE - Žádost o doplňující informace k národnímu záznamu. (z angl. Supplementary Informatik Reguest at National Entry)

SKPV - Služba kriminální policie a vyšetřování

STK - Stanice technické kontroly

Tr. Z. - Trestní zákoník

V.D.S. - Souhrn technicko-konstrukčních charakteristik vozidla, část identifikačního čísla VIN (z angl. Vehicle Descriptor Section)

VIN - Identifikační číslo vozidla. (z angl. Vehicle Identification Number)

V.I.S. - Rejstříkový kód vozidla, část identifikačního čísla VIN (z angl. Vehicle Indicator Section)

W.M.I. - Zkratka světového kódu výrobce, část identifikačního čísla VIN (z angl. World Manufacturer Identifier)

Z. č. - Zákona číslo

Z. z. - Sbírka zákonů (ze slovenštiny zbierka zákonov)

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1 Standardní registrační značka pro motorová vozidla 12

Obr. 2 RZ pro jednorázové použití s omezenou platností 12

Obr. 3 Základní struktura VIN 14

Obr. 4 Kovové trubky - různý průměr (slouží k rozlomení zámků řazení) 18

Obr. 5 Palubní deska Škody Octavia a její výměna 19

Obr. 6 Rušička DCS, GPS a GSM/DCMA - provedení do vozidla 21

Obr. 7 Výkonější verze rušičky digitálního a analogového signálu do auta 21

Obr. 8 Zařízení umožňující překonání imobilizéru vozidel VW 23

Obr. 9 Nově vyražené VIN a místě dříve odstraněného originálního VIN 24