

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH  
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**PROBLEMATIKA KRÁDEŽÍ MOTOROVÝCH  
VOZIDEL**

**Autor práce: Michal Ekhard, DiS.**

**Studijní obor: Bezpečnostně právní studia**

**Forma studia: kombinované**

**Vedoucí práce: Mgr. Jaroslav Hovorka**

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

**2018**

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.

Michal EKHARD, DiS.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Mgr. Jaroslavu Hovorkovi, za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

## ABSTRAKT

EKHARD, M. Problematika krádeží motorových vozidel: bakalářská práce. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2018. Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Jaroslav Hovorka.

Klíčová slova: Motorové vozidlo, krádež, pachatel, organizovaná kriminalita, poškozený, oběť, zločinný nástroj, prevence, represe.

Tato práce se bude zabývat problematikou krádeží motorových vozidel z pohledu historického vývoje od roku 1989 až do současnosti na území České republiky a hlavního města Prahy, budou zde uvedeny způsoby páchaní této trestné činnosti, používané nástroje a typická místa pro páchaní této trestné činnosti. Zároveň se práce zaměřuje na možnosti odhalování a vyšetřování tohoto druhu trestné činnosti ze strany příslušníků Policie České republiky, budou uvedeny důsledky dopadající na společnost z následků krádeží motorových vozidel a budou předloženy možnosti preventivních opatření v této oblasti ochrany majetku.

## ABSTRACT

EKHARD, M. Issue of the Thefts of Motor Vehicles: Bachelor thesis. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2018. Supervisor: Mgr. Jaroslav Hovorka

Key words: Motor vehicle, theft, the offender/perpetrator, organized crime, directly injured individual, victim, criminal tool, prevention, repression.

This thesis deals with aspects of motor vehicle theft from the historical point of view since 1989 until present day in the area of the Czech Republic and the city of Prague. This thesis will describe ways the criminals use to commit this crime, used tools and usual places from this criminal activity. This work focuses on the possibilities of detecting and investigating this type of crime by members of the Police of the Czech Republic, the implications of the consequences of the theft of motor vehicles and the possibilities of preventive measures in this field of property protection.

# Obsah

Úvod.....	7
1 Cíle a metodika .....	9
2 Historický vývoj krádeží motorových vozidel.....	11
3 Právní úprava v ČR, základní pojmy a podstata TČ .....	16
3.1. Rozbor vybraných TČ .....	17
4 Současný stav této trestné činnosti na území ČR.....	21
4.1. Krádeže motorových vozidel.....	22
4.2. Pachatel krádeže .....	24
4.3. Oběť.....	26
5 Typické způsoby páchaní této trestné činnosti a prevence .....	28
5.1. Typické způsoby páchaní .....	28
5.2. Prevence .....	38
5.3. Způsoby zabezpečení motorových vozidel proti krádežím.....	41
6 Činnost policie při odhalování a objasňování této trestné činnosti.....	44
6.1. Zvláštní prostředky .....	44
6.2. Podmínky odhalování pachatelů .....	46
6.3. Pátrání po pachatelích .....	48
6.4. Policejní a jiné databáze .....	49
7 Kazuistika.....	51
ZÁVĚR .....	58
Seznam použitých zdrojů .....	59

## Úvod

Jedna z forem závažné majetkové trestné činnosti jsou krádeže motorových vozidel, a to jak na území celé ČR, tak na území hlavního města Prahy. Krádeže motorových vozidel se staly fenoménem v České republice již na konci devadesátých let dvacátého století, a jsou aktuální trestnou, dnes již i organizovanou, trestnou činností dodnes. V minulosti, tedy od sedmdesátých do osmdesátých let minulého století, se řadil mezi hlavní motiv pachatelů, vozidlo použít k jízdě, osobní přepravě nebo jej krátkodobě užívat, zcizit věci uvnitř vozidla s cílem tyto věci následně prodat. Dalším motivem v těchto letech pak bylo obstarání náhradních dílů, kterých byl nedostatek, nebo uspokojení „zákazníků“, kteří si sice mohli dovolit zakoupit nějaké jedno či dvoustopé motorové vozidlo, avšak nebylo na volném trhu k dostání, a to zejména vozidla zahraničních značek.

K výrazné změně této trestné činnosti došlo až po roce 1989, kdy se kriminalita motorových vozidel stala kriminalitou rozsáhlou a následně i organizovanou. Jedním z motivů pachatelů bylo dodat, často konkrétnímu kupci či zprostředkovateli, určitý typ motorového vozidla, zejména luxusních značek vozidel. Jednalo se o tzv. „dodávku na zakázku“. Kupci nebo překupníky byly osoby s přístupem ke značným finančním prostředkům. Dalším motivem byly dodávky levných náhradních dílů pro určitý druh vozidel překupníkům. Samozřejmě hlavní motivací pachatelů byl a stále je rychlý zisk peněžních prostředků.

Bohužel ani současná kriminální situace není příliš příznivá pro majitele motorových vozidel. A to přesto, že Policie ČR (dále jen PČR) a její jednotlivé složky a spolupráce policejních sborů EU se snaží odhalit a objasnit veškerou trestnou činnost tohoto charakteru. Jednotlivým policejním sborům států EU se poměrně dobře daří odhalovat vnitrostátní trestnou činnost na úseku motorových vozidel do 40% z nápadu. Na mezistátní a mezinárodní úrovni je to méně, a to proto, že žádost o mezinárodní spolupráci s této oblasti trestné činnosti se podává jen ve velmi závažných případech.

Objasňovat krádeže motorových vozidel je pro policisty poměrně složitá. To je dáno tím, že na tuto trestnou činnost se navazuje obchod s lidmi, drogami a léčivými všeho druhu a také obchod se střelnými zbraněmi. Pachatelé a organizátoři této trestné činnosti

jsou velmi provázáni, organizované a napojeni dokonce na politické a státní struktury, resp. konkrétní jednotlivce. Byly odhaleny případy, kdy s organizovanými zločinnými strukturami spolupracovali i jednotlivci z řad příslušníků PČR nebo dokonce justice.

Přesto je třeba zodpovědně konstatovat, že policisté základní útvarů, služby kriminální policie (dále jen SKPV) na všech stupních policejní hierarchie a policisté další podpůrných útvarů dělají vše proto, aby jakákoli trestná činnost, tedy i trestná činnost na úseku krádeží motorových vozidel byla úspěšně odhalována, vyšetřována a aby jejich pachatelé byli postaveni před řádný soud.



# 1 Cíle a metodika

Hlavním cílem bakalářské práce bude objasnění a přiblížení problematiky krádeží motorových vozidel z hlediska historického vývoje, prezentace jejího aktuálního stavu na území ČR, zvláště pak na území hlavního města Prahy, včetně možností mezinárodní spolupráce bezpečnostních sborů na území EU.

Dalším cílem práce bude uvedení právní kvalifikace tohoto druhu trestné činnosti podle právního řádu ČR, komparace statistických údajů páchaní této trestné činnosti z devadesátých let minulého století, prvního desetiletí 21. století a současnosti. Zároveň budou představeny nové způsoby páchaní této trestné činnosti a bude provedena prognóza směru vývoje této trestné činnosti v následujících letech. Bude zde také přiblížena práce Policie České republiky na úseku odhalování a objasňování kriminality motorových vozidel, a to z hlediska jak prevence, tak i represe.

Práce bude koncipována do dvou provázených celků a to do části teoretické a části praktické. Obě části budou mít celkem sedm kapitol.

V první kapitole této práce budou vytýčeny cíle, kterých má být dosaženo a metody, které k tomu budou použity.

Druhá kapitola bude věnována historickému vývoji krádeží motorových vozidel na území ČR od roku 1989 do současnosti.

Ve třetí kapitole budou uvedeny právní normy a konkrétní ustanovení, kterými lze pachatele této trestné činnosti postihnout, včetně jejich stručného rozboru.

Ve čtvrté kapitole bude uveden současný vývoj této kriminality na území ČR a v Praze, a dále pak zde budou prezentovány vybrané způsoby páchaní této trestné činnosti.

Pátá kapitola bude zaměřena na rozbor vybraných způsobů páchaní krádeží motorových vozidel a na preventivní opatření vedoucích k zamezení těchto krádeží.

Šestá kapitola se zaměří zejména na represivním opatření ze strany policie směřující k zamezení páčání této trestné činnosti a na prezentaci opatření vedoucí k jejímu odhalování a objasňování.

V sedmé kapitola budou prezentovány typické případy z praxe s uvedením postupů pachatelů při krádeži motorového vozidla a jednak metody, postupy a prostředky využívané policií k objasnění této věci.

V závěru budou shrnuty výsledky dosažené v bakalářské práci směrem k vytyčeným cílům, budou zde navrženy opatření umožňující ochranu motorových vozidel proti krádežím, včetně opatření vedoucí ke zkvalitnění práce policie v procesu objasňování reálných případů a předpoklad dalšího vývoje tohoto druhu trestné činnosti.

K dosažení cílů této bakalářské práce budou využity převážně analyticko-syntetické metody, metoda situační a kauzální analýza, metoda deskripce a obsahové analýza, metoda komparace metody statistické, matematické a grafické.

## 2 Historický vývoj krádeží motorových vozidel

Krádeže motorových vozidel, jako zcela samostatná trestná činnost, byla v České republice (v tehdejším Československu) až do roku 1989 málo sledovaným druhem trestné činnosti. Do této doby kriminalita motorových vozidel v České republice početně narůstala po stovkách případů a nedosahovala ani 5 000 případů ročně. Objasněnost tohoto druhu trestné činnosti byla v této době poměrně vysoká, dosahovala až k 75 % objasněných oznámených případů.

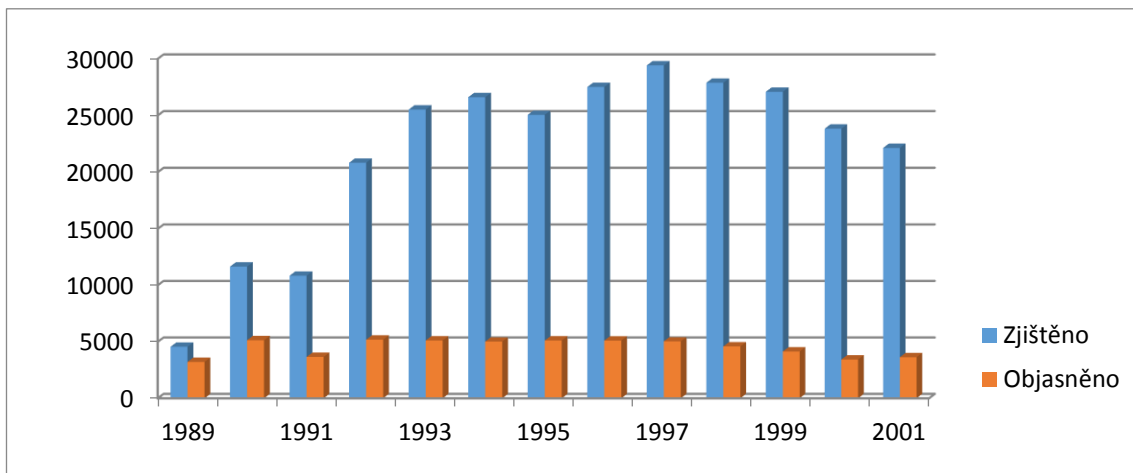
V průběhu let 1990 - 1993 však došlo k prudkému nárůstu krádeží motorových vozidel, a to především u dvoustopých vozidel, přičemž počet krádeží stoupl více než pětinasobně oproti roku 1989. Hlavní příčinou bylo nesporně otevření společných hranic, které umožnilo volnější pohyb vozidel a osob. Pro některé osoby se stal obchod s kradenými vozidly zdrojem ohromných finančních zisků. Kriminalita v oblasti motorových vozidel od devadesátých let do současné doby již nepochybně představuje, v souvislosti s rostoucí životní úrovní a uvolněním hraničních bariér po proběhlých společenských i politických změnách, závažný a společensky citlivě vnímaný fenomén celoevropského rozsahu.

Mezi nejrizikovější oblasti z hlediska krádeží dvoustopých motorových vozidel na území České republiky patří v posledních dvou letech hlavní město Praha, těsně ji následuje Středočeský kraj, Ústecký kraj a Moravskoslezský kraj. Z hlediska krádeží jednostopých vozidel a krádeží věcí z osobních automobilů je opět na prvním místě hlavní město Praha, pak Středočeský kraj a Moravskoslezský kraj. Krádeže automobilů na součástky jsou páčány zejména v hlavním městě Praze a také ve Středočeském kraji.

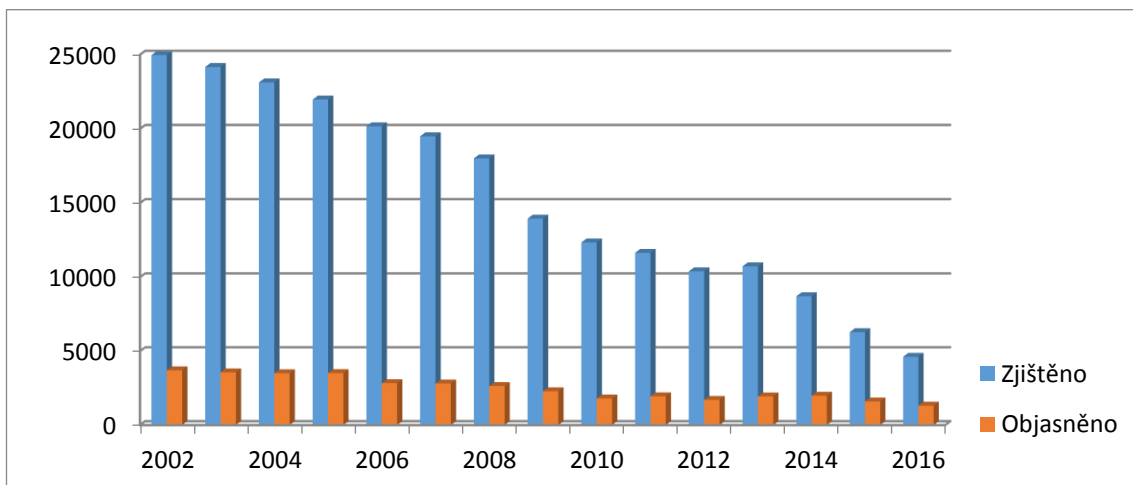
Z toho je patrné, že problematika krádeží motorových vozidel z jakéhokoli důvodu nejvíce tíží obyvatele a policisty v hlavním městě Praze a ve Středočeském kraji. Je to dáno zejména tím, že právě zde je možné s nelegálně získaným zbožím, tedy kradenými vozidly i s jednotlivými náhradními díly dále úspěšně obchodovat.

Nárůst této trestné činnosti na území celé České republiky potvrzují i graficky znázorněná data uveřejňovaná Policií ČR k tomuto druhu trestné činnosti.

Nápad krádeží motorových vozidel od roku 1989 do současnosti je graficky znázorněn v níže uvedených grafech č. 1 až č. 4.<sup>1</sup>



Graf č. 1 - Krádeže dvoustopých motorových vozidel v České republice – rok 1989 až 2001.



Graf č. 2 - Krádeže dvoustopých motorových vozidel v České republice – rok 2002 až 2016.

<sup>1</sup> *Kriminalita - Policie České republiky* [online]. Praha, 2017 [cit. 2018-01-05]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/statistiky-kriminalita.aspx>>.

Jak je z výše uvedených grafů č. 1 a č. 2 patrné, po roce 1989 došlo na území České republiky k velkému nárůstu krádeží dvoustopých motorových vozidel. V roce 1989 bylo zjištěno celkem 4 561 případů a z toho bylo objasněno celkem 3 218 případů, což činilo 70,55 %. Od této doby se počet krádeží zvyšoval, přičemž k největšímu počtu krádeží došlo v roce 1997, kdy bylo zjištěno celkem 29 422 případů a z toho bylo objasněno pouze 5 039 případů, což činilo pouze 17,13 %. Od této doby počet těchto krádeží postupně klesá.

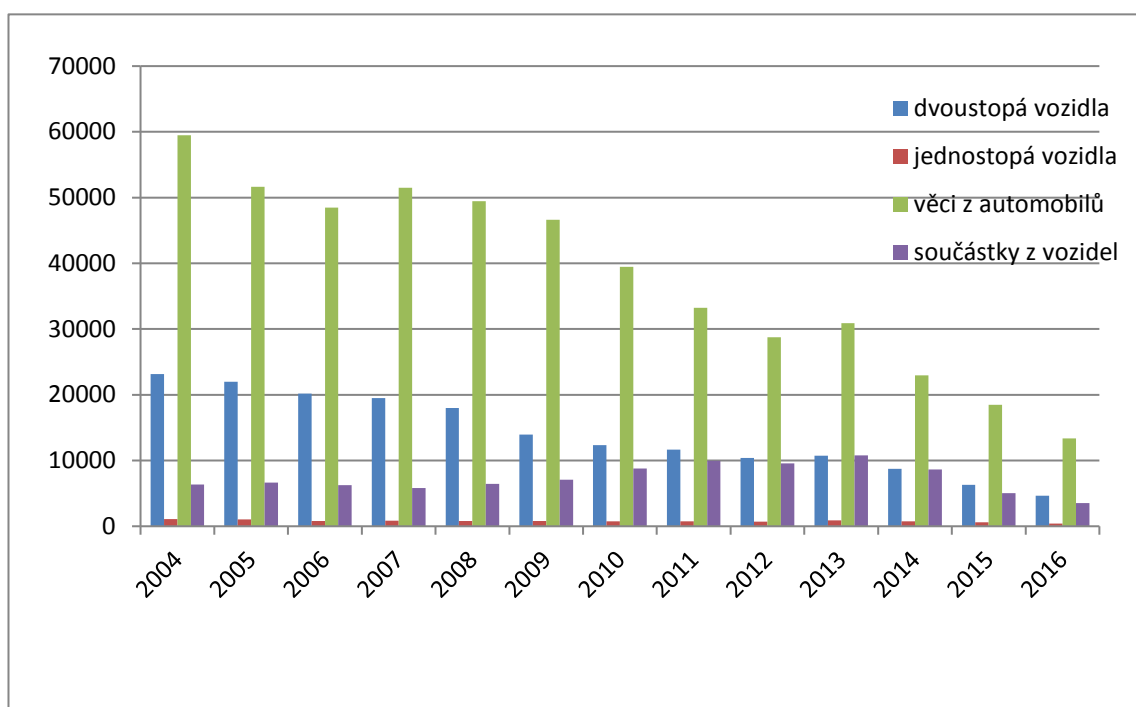
Příčinu klesajícího počtu případů odcizených vozidel lze vysvětlit lepším technickým zabezpečením vozidel ze strany výrobců, využívání dalších možností technického zabezpečení ze strany majitelů a instalace kamerových systémů v ulicích měst a dále pak nové zkušenosti a propracovanost postupů při odhalování a objasňování této problematiky ze strany Policie České republiky.

Zároveň je však nutné podotknout, že se snižuje počet krádeží, kterých se dopouštějí jednotliví pachatelé, ale narůstá počet krádeží organizovanými skupinami; jde tedy o kvalifikovanější způsob páčání této trestné činnosti. Vzhledem k tomu se objasněnost případů pohybuje v posledních letech pouze kolem 16 %.

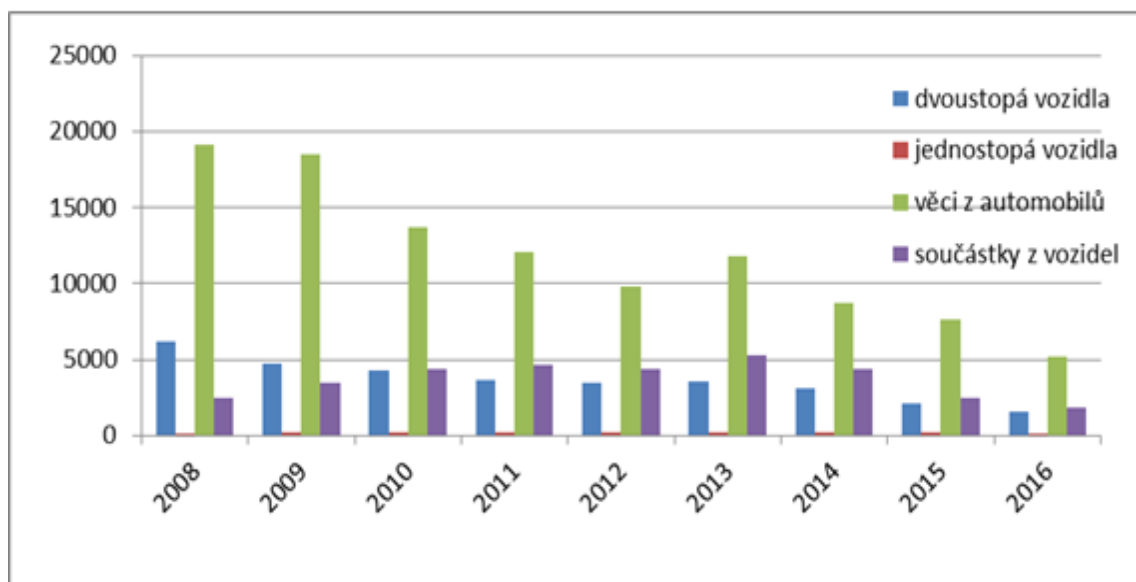
Lze také konstatovat, že z historického hlediska se mění i motiv automobilové kriminality. Původním a nejčastějším motivem pachatelů bylo vozidlo využít k přepravě své osoby, jiných osob nebo materiálu, anebo zcizit věci z vozidla s cílem je následně prodat, případně odcizené vozidlo rozebrat na náhradní díly.

Současnou motivací páčání této trestné činnosti je dodat konkrétní typ motorového vozidla, zejména luxusních značek tzv. „na zakázku“, a to dalším osobám, jež mají vysoké finanční zisky, často spojené s jinou trestnou činností, nebo je prodat do zahraničí, popřípadě dodávat levné náhradní díly pro určitý druh koncernových vozidel překupníkům. Jedná se především o organizovanou kriminalitu a hlavním cílem této trestné činnosti je finanční zisk.

Zatímco počet odcizených motorových vozidel, jakožto celku, na území České republiky klesá, u odcizených součástek motorových vozidel je trend naopak opačný. Mezi nejčastější krádeže součástek motorových vozidel patří např. kola, řídicí jednotky, světlomety čelní skla s dálniční známkou, airbagy, navigace či autobaterie.



Graf č. 3 - Porovnání krádeží jednostopých a dvoustopých motorových vozidel, krádeží věcí a součástek z osobních automobilů **na území České republiky** za posledních dvanáct let.



Graf č. 4 - Porovnání krádeží jednostopých a dvoustopých motorových vozidel, krádeží věcí a součástek z osobních automobilů **na území hl. města Prahy** za posledních osm let.

K odcizení dvoustopých motorových vozidel dochází nejvíce u těch typů, které jsou nejčastěji v provozu a po nichž je největší poptávka:

<b>Statistiky krádeží automobilů v Česku v roce 2016</b>	
ŠKODA celkem	2 107
Octavia	1 206
Fabia	339
Felicia	196
Superb	148
Roomster	37
Š Rapid	29
Yeti	20
Š 120	14
Š Favorit	14
VW	634
Ford	361
Renault	244
Peugeot	206
AUDI	261
Mercedes	221
BMW	218
Opel	164
Fiat	141
Citroën	91



<sup>2</sup>

Naopak japonská a korejská vozidla, včetně vozidel méně rozšířených značek, jsou odcizována nejméně.

---

<sup>2</sup> Na které vozy mají v Česku zloději políčeno nejčastěji? PŘEHLED [online]. Praha, 2017 [cit. 2018-01-05]. Dostupné z WWW: <<http://auto.tn.nova.cz/clanek/novinky/na-ktere-vozy-maji-v-cesku-zlodeji-policeno-nejcasteji-prehled.html>>.

### 3 Právní úprava v ČR, základní pojmy a podstata TČ

Do konce roku 2009 byla trestná činnost v souvislosti s krádežemi motorových vozidel postihována podle zákona č. 140/1961 Sb., trestní zákon (dále jen „trestního zákona“). Jednalo se především o trestné činy, jež se týkaly této problematiky, a mezi které se řadily „Krádež“ podle ustanovení § 247 trestního zákona, „Neoprávněné užívání cizí věci“ podle ustanovení § 249 trestního zákona, „Podílnictví“ podle § 251 trestního zákona a § 252 trestního zákona (nedbalostní trestný čin); v případě fingované krádeže jako trestný čin „Pojistný podvod“ podle § 250a trestního zákona.

Od 1. 1. 2010 však vstoupil v platnost nový zákon, a to zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník (dále jen „trestní zákoník“), dle kterého je nyní trestná činnost krádeží motorových vozidel postihována. Tato problematika, z pohledu nynějšího trestního práva, je upravena v tomto trestním zákoníku v Hlavě V – Trestné činy proti majetku.

Konkrétně se jedná o následující ustanovení trestných činů:

- „Krádež“ podle ustanovení § 205 trestního zákoníku,
- „Neoprávněné užívání cizí věci“ podle ustanovení § 207 trestního zákoníku,
- „Podílnictví“ podle ustanovení § 214 trestního zákoníku,
- „Podílnictví z nedbalosti“ podle § 215 trestního zákoníku
- „Pojistný podvod“ podle ustanovení § 210 trestního zákoníku (v případě fingované krádeže motorového vozidla).

V následující části práce bude proveden stručný rozbor skutkové podstaty a jejich znaků a to u vybraných trestných činů, které se vztahují k tématu práce.



### 3.1. Rozbor vybraných TČ

Z pohledu i praktického výkonu služby policistů zařazených u Služby kriminální policie a vyšetřování bude v této části prezentován rozbor vybraných a nejčastěji řešených trestných činů (dále jen „TČ“), týkající se problematiky krádeží motorových vozidel, kterými jsou:

- a) „Krádež“,
- b) „Neoprávněné užívání cizí věci“,
- c) „Podílnictví“,
- d) „Pojistný podvod“.

#### a) § 205 trestního zákoníku - „Krádež“

Krádež je nejčastějším trestným činem, se kterým se pracovníci Služby kriminální policie a vyšetřování (dále jen „SKPV“) v každodenní činnosti setkávají. V případě krádeží jakýchkoli motorových vozidel pachatelé těchto trestných činů kradou jak motorová vozidla nezabezpečená, což je v současné době spíše výjimečné, tak i vozidla zabezpečená nějakým bezpečnostním prvkem, či více takovými bezpečnostními prvky, které jsou pak nuceni překonat. Dále jsou odcizovány součástky těchto vozidel na náhradní díly, případně i věci v nich ponechané majitelem.

Trestný čin krádeže je tedy obecným trestným činem, jenž je jedním ze základních ustanovení trestního zákoníku. Podle tohoto ustanovení se posuzují jednání pachatelů krádeží motorových vozidel a věcí z nich. Jednotlivé odstavce tohoto ustanovení specifikují podmínky, které musí být splněny jednáním pachatele k naplnění jeho skutkové podstaty. Základním ustanovením jsou odst. 1 a 2, kde podmínkou pro spáchání tohoto TČ je úmyslné jednání (zavinění). Další odstavce § 205 jsou již kvalifikované skutkové podstaty. V návaznosti na základní odstavce jsou v trestním zákoníku uvedeny podmínky, které musí být splněny, aby se jednalo o kvalifikovanou skutkovou podstatu. V tomto případě je takovou podmínkou vyšší nebezpečnost jednání pachatele např. tím, že je větší způsobená škoda (odst. 3), že TČ podezřelý spáchal jako člen organizované skupiny (odst. 4).

Jednání pachatele, který se zmocní cizího motorového vozidla, lze posoudit jako trestný čin krádeže, a nikoli jako trestný čin neoprávněného užívání cizí věci, jen když je prokázáno, že tak činil s úmyslem trvale vozidlo užívat nebo jinak s ním naložit způsobem, který by vyloučil obnovení dispozičního práva poškozeného.<sup>3</sup>

Trestní sazba za tento spáchaný a prokázaný trestný čin je odnětí svobody v trvání až na deset let. To podle právní kvalifikace, nebo je ukládán trest zákazu činnosti či propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty.

Zákonodárce považuje krádeže za tak negativní společenský jev, že stanovil v ustanovení § 205 odst. 5, trestního zákoníku, že i příprava tohoto TČ je již trestná.

**b) § 207 trestního zákoníku - „Neoprávněné užívání cizí věci“:**

Ustanovení § 207 trestního zákoníku naopak předpokládá, že pachatel jednal vždy v úmyslu užívat cizí motorové vozidlo jen přechodně, tedy disponovat s ním po relativně kratší dobu, aniž by tím však vyčerpal jeho podstatu nebo je podstatně opotřeboval. I zde je tedy nutné úmyslného zavinění.

V úmyslu pachatele cizí motorové vozidlo přechodně užívat musí tedy být zahrnut i záměr vrátit je po jeho přechodném užití osobě, které bylo odňato anebo této osobě alespoň umožnit, aby obnovila své dispoziční právo s motorovým vozidlem nakládat, jehož výkon jí byl přechodně trestným činem pachatele znemožněn. Jestliže se pachatel zmocnil cizího motorového vozidla v úmyslu užívat je delší dobu nebo, sice, po dobu kratší, avšak za cenu jeho podstatnějšího opotřebení, nejde o trestný čin neoprávněného užívání cizí věci, ale o trestný čin krádeže.

Rovněž tak nejde o trestný čin neoprávněného užívání cizí věci, nýbrž o trestný čin krádeže, jestliže pachatel s cizím motorovým vozidlem, jehož se zmocnil v úmyslu užívat je jen přechodně, naloží tak, že poškozenému natrvalo odejme či znemožní

---

<sup>3</sup> ŠÁMAL, P. a kol. (Trestní zákoník) In: ZEZULOVÁ, J. *Komentář Krádež § 205* [Systém ASPI]. Wolters Kluwer ČR [cit. 2018-01-31]. ASPI\_ID KO04\_2009CZ. Dostupné v systému ASPI. ISBN: 978-80-7478-790-4.

obnovení dispozičního práva, případně toto výrazně ztíží. Takovým případem může být odstavení vozidla na tak odlehlém místě, že jeho navrácení poškozenému je závislé na náhodě.<sup>4</sup>

Trestní sazba za tento spáchaný trestný čin je trest odnětí svobody až na deset let, dle právní kvalifikace, nebo zákazem činnosti.

**c) § 214 trestního zákoníku - „Podílnictví“:**

Podstata trestného činu podílnictví spočívá v tom, aby pachatel znal všechny skutkové okolnosti rozhodné pro závěr, že čin spáchaný jinou osobou, kterým byla věc uvedená v tomto ustanovení získána, je trestným činem. Jde-li o trestný čin krádeže, nestačí pachatelova vědomost o tom, že se jiná osoba zmocnila cizí věci. Musí vědět nebo být alespoň srozuměn s tím, že tímto činem mohla být způsobena škoda, kterou lze posoudit jako škodu nikoli nepatrnou.

Jednání pachatele, který převezme od jiného motorové vozidlo, aby je pro něho převezl přes hranice ČR do ciziny, ač ví, že jde o vozidlo získané trestným činem krádeže a že je tak odstraňuje z místa možného odhalení, je třeba posuzovat jako ukrývání věci, jež naplňuje znaky trestného činu podílnictví.

O pomoc k trestnému činu krádeže by šlo jen tehdy, když by tak jednal po dohodě s pachatelem, která by předcházela spáchání krádeže.<sup>5</sup>

Soud pak může za tento TČ uložit odsouzenému trest odnětí svobody až na osm let. Rovněž může soud uložit trest zákazu činnosti, trest propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty.

---

<sup>4</sup> ŠÁMAL, P. a kol. (Trestní zákoník) In: ZEZULOVÁ, J. *Komentář Neoprávněné užívání cizí věci § 207* [Systém ASPI]. Wolters Kluwer ČR [cit. 2018-01-31]. ASPI\_ID KO04\_2009CZ. Dostupné v systému ASPI. ISBN: 978-80-7478-790-4.

<sup>5</sup> ŠÁMAL, P. a kol. (Trestní zákoník) In: ŽDÁRSKÝ, Z. *Komentář Podílnictví § 214* [Systém ASPI]. Wolters Kluwer ČR [cit. 2018-01-31]. ASPI\_ID KO04\_2009CZ. Dostupné v systému ASPI. ISBN: 978-80-7478-790-4.

**d) § 210 trestního zákoníku - „Pojistný podvod“:**

Předpokladem k trestní odpovědnosti pachatele za trestný čin pojistného podvodu je smluvní povaha příslušného pojistného vztahu a existence konkrétní pojistné smlouvy. Důležitý je obsah smlouvy, a zejména pak způsob a provedení uplatnění nároku na plnění. Pokud v žádosti o plnění pachatel uvedl nepravdivé nebo hrubě zkreslené údaje nebo podstatné údaje zamlčel, může být jeho jednání posouzeno jako pojistný podvod. Smluvní povahu v tomto smyslu má též pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.

Pro trestní odpovědnost trestného činu pojistného podvodu není způsobení škody ani neoprávněné obohacení sebe nebo jiného rozhodující. Směřuje-li však jednání pachatele bezprostředně ke způsobení takového následku, je na místě posoudit jej v závislosti na zamýšlené nebo přímo již způsobené výši škody nikoliv malé, značné škody nebo škody velkého rozsahu podle příslušné kvalifikované skutkové podstaty, a to buď jako dokonáný trestný čin nebo jeho pokusu. Při způsobení škody nedosahující hranice škody nikoliv malé přichází v úvahu toliko postih podle základní skutkové podstaty trestného činu pojistného podvodu, a jedná-li pachatel jako člen organizované skupiny, též podle kvalifikované skutkové podstaty.

Ten, kdo není osobou, která je podle pojistné smlouvy oprávněna uplatnit nárok na plnění z této smlouvy, nemůže být pachatelem trestného činu pojistného podvodu. Uplatněním nároku na plnění z pojistné smlouvy se ve smyslu trestného činu pojistného podvodu se rozumí jednání osoby, která je účastníkem právního vztahu s pojišťovnou. Jednání osoby, která není účastníkem právního vztahu s pojišťovnou, může být podle okolností posouzeno jen jako účastenství na trestném činu pojistného podvodu.<sup>6</sup>

Pachatel tohoto TČ v případě prokázání může být ohrožen trestem odnětím svobody v délce až na deset let, dle právní kvalifikace, nebo zákazem činnosti či propadnutím věci nebo jiné majetkové hodnoty. Také v tomto případě je již příprava tohoto trestného činu trestná.

---

<sup>6</sup> ŠÁMAL, P. a kol. (Trestní zákoník) In: ŽDÁRSKÝ, Z. *Komentář Pojistný podvod § 210* [Systém ASPI]. Wolters Kluwer ČR [cit. 2018-01-31]. ASPI\_ID KO04\_2009CZ. Dostupné v systému ASPI. ISBN: 978-80-7478-790-4.

## 4 Současný stav této trestné činnosti na území ČR

Krádeže motorových vozidel jsou v současné době převážně záležitostí organizované kriminality, řadí se mezi nejzávažnější formy majetkové trestné činnosti páchané na území ČR, přičemž tvoří podstatou část majetkové trestné činnosti. Také ve většině států EU jsou krádeže motorových vozidel preferovanou trestnou činností a jsou páchany organizovaně a dokonce internacionálně. Současný stav na tomto úseku kriminality je takový, že krádež motorového vozidla může spáchat jeden pachatel nebo se na krádeži motorového vozidla může podílet i více pachatelů resp. spolupachatelů, anebo dobře organizovaná zločinecká skupina s pevnou hierarchií a vysokou dělbu specializovaných činností.

Organizovanou kriminalitou obecně rozumíme v podmínkách PČR určitý druh skupinové trestné činnosti (více pachatelů), páchané organizovanou skupinou nebo zločineckou organizací, vyznačující se dlouhodobostí, dělbu činnosti, plánovitostí a orientací na vysoký zisk nebo získání vlivu na veřejný život.<sup>7</sup>

Česká republika je v současné době považována za tzv. "pračku" kradených aut v EU. Je tomu tak proto, že je u nás poměrně složité zjistit, jestli ojeté auto, které jste koupili původně jako zahraniční dovoz, nebylo ve skutečnosti ukradeno. Změnit kradené auto v tzv. „čisté“ je u nás totiž velmi jednoduché. Tato negativní situace by se měla nyní výrazně zlepšit, jelikož se Česká republika zapojila do celoevropského systému evidence Eucaris, v němž si bude moci každý občan kdykoli ověřit původ auta na každém odboru dopravy.<sup>8</sup>

---

<sup>7</sup> NĚMEC, M. *Mafie a zločinecké gangy*. 1. vyd., Praha: Eurounion 2003. s. 16.

<sup>8</sup> *V Česku se "perou" kradená auta nejvíc v Evropě! Brzy se to změní* [online]. Praha, 2016 [cit. 2018-01-05]. Dostupné z WWW: <<http://tn.nova.cz/clanek/v-cesku-se-perou-kradena-auta-nejvic-v-evrope-to-se-ma-zmenit.html>>.

## 4.1. Krádeže motorových vozidel

Krádeže, jejichž předmětem útoku jsou motorová jedno i dvoustopá motorová vozidla, můžeme dělit, z pohledu kriminalistické praktické činnosti podle složitosti, na krádeže:

- a) **Jednoduché**, což jsou krádeže převážně starších motorových vozidel, která nejsou dostatečně výrobcem zabezpečena proti odcizení, pachatel zde užívá hrubého násilí, obvykle bez přípravy,
- b) **Kvalifikované**, které vyžadují přípravu, způsoby jakými pachatel do vozidel vniká a vyřazuje bezpečnostní prvky a
- c) **provedené s použitím nástroje**, zde jde o případy, kdy pachatel prakticky vždy použije nějaký nástroj nebo
- d) **bez použití nástroje** a tento způsob je výjimečný, a pachatelé jej využívají v případech starších typů vozidel, nebo majitel z nedbalosti zapomene vozidlo zabezpečit, či v něm ponechá klíčky, případně dle objektu zaměření, jako jsou motorová vozidla *jednostopá, dvoustopá, užitková, nákladní, traktory, autobusy* atd.

Je tedy jasné, že **předmětem útoku** v tomto případě jsou vždy motorová vozidla, přesněji řečeno - motorové vozidlo, které lze dále rozlišovat na:

- a) *jednostopé*
- b) *dvoustopé*,
- c) *osobní*,
- d) *užitkové*,
- e) *nákladní*,
- f) *traktory*,
- g) *autobusy*,

Pokud se jedná o faktory, které ovlivňují krádeže motorových vozidel, je možné tyto rozdělit následovně:

- a) *negativní (nedostatek poptávky, zabezpečení vozidla, kamerové systémy)*
- b) *pozitivní (nezajištěné vozidlo, nevšimavost sousedů, vysoká poptávka)*

V obou těchto faktorech se odráží poptávka po vozidlech a náhradních dílech, nedostatečná legislativa nebo korupce, nevšimavost veřejnosti, práce represivních složek, ale také nedbalost majitelů vozidel.

S ohledem na skutečnost, že výrobci motorový vozidel i jejich majitelé neustále zlepšují jejich zabezpečení, jsou nuceni také pachatelé měnit taktiku, nástrojové vybavení a způsoby krádeží vozidel. Proto se mnozí z nich nyní zaměřují na starší typy, s ohledem na skutečnost, že nejsou tak zabezpečena jako vozidla nová a využívají je zejména jako zdroj levných náhradních dílů. Mezi nejohroženější motorová vozidla patří ta, po jejichž náhradních dílech je největší poptávka a kterých jezdí v ČR nejvíce. Takovými vozidly jsou např. Škoda, VW apod.

Odcizená motorová vozidla jsou nejčastěji určena k rozebrání na náhradní díly (v 60 – 70 %), které jsou posléze rozprodávány prostřednictvím autovrakovišť, část z těchto vozidel je zlegalizována k dalšímu provozu s využitím padělaných nebo originálních, ale nevyplněných dokladů a po provedení změn nebo výměny jednotlivých identifikačních znaků vozidel. Takto upravená vozidla jsou pak zaregistrována v ČR anebo jsou určena k exportu do jiného státu (10 - 20 %), zejména do východních zemí jakými je Ukrajina nebo Ruská federace. Výjimkou však nejsou ani trhy na Středním východě, v tomto případě se jedná o vozidla vyšších kategorií.<sup>9</sup>

Podle odhadů zainteresovaných orgánů, řešících danou problematiku, mají rovněž vysoký podíl fiktivní krádeže motorových vozidel, kdy se jedná o podvodné jednání vůči pojišťovnám. Podíl takových fiktivních krádeží činí přibližně 40 % nahlášených krádeží a pojišťovnám tak vznikají vysoké škody. Pojišťovny mají

---

<sup>9</sup> RAK, R. a kol. *Krádeže vozidel*. 1. vyd. Brno: Akademické nakladatelství CERM, s.r.o. Brno 2001. s 35-40.

proto vytvořená vlastní specializovaná pracoviště, jež se přímo zabývají prověřováním podezřelých pojistných událostí. V případě zjištěného pojistného podvodu pak celou věc oznamují orgánům činných v trestním řízení, kteří následně pachatele trestně stíhají pro spáchání trestného činu „Pojistný podvod“.

Ke krádežím motorových vozidel na území ČR dochází zejména v těchto vysoce exponovaných oblastech:

- *městské aglomerace-sídliště,*
- *větší parkoviště u supermarketů, hotelových zařízení,*
- *rekreační oblasti,*
- *odlehlá místa,*
- *boční uličky s nedostatečným osvětlením,*
- *místa s malou frekvencí pohybu osob či vozidel.*

## **4.2. Pachatel krádeže**

Pachatel krádeže je pojem spadající spíše do kriminalistického pojmosloví než do právnického slovníku. Z hlediska trestně právních disciplín se „pachatel“ může nacházet v různých stádiích trestního řízení, kde je podle svého procesního postavení označován jako podezřelý, obviněný, obžalovaný nebo odsouzený.

Pachatelem trestného činu krádeže motorového vozidla může být buď osoba, jež má přístup k odcizené věci a snaží se krádež utajit, např. pachatel odcizí vozidlo, které používá jako služební, a pak by se mohl dopustit trestného činu zpronevěra, podvod nebo pojistný podvod, ale může jím být i osoba, jež nemá žádný vztah k odcizenému vozidlu a v tomto případě se na krádež přichází v krátkém časovém období.



Pachatele lze rozlišovat i podle stupně připravenosti:

- a) *náhodný pachatel* se dopouští krádeže motorového vozidla bezprostředně poté, co se ke krádeži *rozhodl*, nebo
- b) ke krádeži se *připravuje*; pak se jedná většinou o organizované skupiny (typují vozidlo, prostředí, opatřují si nástroje, kontaktují překupníky atd.).

Osobnost pachatele ovlivňují různé kriminogenní faktory, tam řadíme rizikové činitele, které vyvolávají, usnadňují nebo podporují páchaní trestných činů. Tito činitelé se nacházejí

- a) v oblasti *sociální* vyplývají z výchovného prostředí jedince (rodina, škola, pracoviště),
- b) v oblasti *kulturní* souvisejí s výchovou (životní hodnoty jedince),
- c) v oblasti *ekonomické* se týkají technického vývoje (touha po nových a drahých věcech),
- d) v oblasti *biologické* se váží k různým poruchám a postižení jedince, kterému ztěžují začlenění do společnosti a
- e) v oblasti *viktimologické* se týkají přímo samotné oběti (lehkomyslnost a neopatrnost při zabezpečení své věci).

Do této kapitoly je třeba zařadit také případy, ve kterých se pachatel vloupá do motorového vozidla pro jiné věci, které jsou ve vozidle odloženy. Při takových vloupáních pachatelé odcizí věci z prostoru vozidla, které následně prodávají evidentně pod cenou, aby se těchto věcí co nejrychleji zbavili a získali tak finanční prostředky, které většinou použijí pro vlastní potřebu. Takto získané prostředky využívají k nákupu drogy či finance pro svoje gamblerství, na čemž jsou patologicky závislí.

Jedná se především o sociálně narušené osoby, příživnické osoby a recidivisty, kteří mají pouze základní vzdělání, a jejich věkový průměr neustále klesá. Recidivisté však páchají trestnou činnost kvalifikovanějším způsobem, než osoby netrestané.

Tito pachatelé si důkladně svůj čin připravují, vytvářejí si falešné alibi a věnují větší pozornost ukrývání odcizených věcí.

Pachatelé kvalifikovaných krádeží motorových vozidel, zejména vozidel luxusních, jsou označovány za tzv. „odborníky“, kteří mají vyšší vzdělání, dopouštějí se trestné činnosti organizovaně, dokonale ji maskují. Takoví pachatelé se soustředují převážně na krádeže vozidel dražších značek, která jsou potom prodávána do zahraničí nebo jsou vybavena falešnou identitou a zaregistrována v tuzemsku, případně jsou rozprodána na náhradní díly.

Motivem pachatelů i v tomto případě je především finanční zisk.

### 4.3. Oběť

Krádež motorového vozidla má především dopad na majitele odcizeného vozidla, ale také na provozovatele vozidla nebo majitele věcí, které byly odcizeny. Tyto osoby se tak stávají obětí (poškozeným) pachatele trestného činu a vzniká jim nejen újma majetková, ale rovněž i újma psychická, se kterou se poškozený vyrovnává mnohem hůře.

*Oběť* je termín spíše viktimologický, ze kterého plyne, že jí může být fyzická osoba, která byla poškozena na svých právech. Obvykle celou skutečnost, že se stala obětí protiprávního jednání, vnímá tak, že pachatel má více práv, než ona sama, což je bohužel, častou realitou našeho právního systému. Policisté používají spíše pojem „*poškozený*“. Pod ním se rozumí osoba fyzická, či právnická, stát nebo organizační složku státu. Tento termín je pak více využíván v oblasti kriminalistiky i právních disciplín.

*Poškozený* bývá v kriminalistické praktické i policejní činnosti vnímán, spíše jako pramen důkazů proti pachateli trestného činu. Orgány činné v trestním řízení k němu přistupují bez větší citlivosti a jeho ochrana před pachatelem není nijak vysoká. Práva a povinnosti poškozeného končí tam, kde by mohly přesáhnout rámeček účelu

trestního řízení nebo zpomalit jeho dosažení, i když se v poslední době objevují tendence zlepšit právní postavení poškozených.

Z těchto důvodů bylo přistoupeno k přijetí zákona č. 45/2013 Sb., o obětech trestných činů, s cílem zlepšit postavení poškozených resp. obětí hned v několika oblastech. Za příklad poslouží zacházení s obětí, která se nikoli vlastní vinnou, na rozdíl od podezřelého, obviněného či obžalovaného, dostala do svízelné životní situace, byla poškozena její práva a často i sociální postavení.

Právě oběť trestného činu či jakýkoli poškozený se dostal do této nepříjemné situace, kterou mu jiný způsobil a na tuto škodní událost velmi často navazují další újmy. Je nepochybné, že by bylo možné zlepšit jejich postavení také tím, že mu bude poskytnutá právní pomoc zdarma nebo za výrazně sníženou taxu, výrazně zvýšit informovanost zejména obětí v průběhu trestního řízení a současně obětem trestných činů rozšířit oprávněním vyjádřit svůj názor na skutek a důsledky.<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> ČESKO. Zákon č. 45/2013 Sb. o obětech trestných činů. In *Trestní předpisy, Česká republika*. 2015, Úplné Znění - Sagit číslo 1083, s. 407-409.

## 5 Typické způsoby páchaní této trestné činnosti a prevence

Způsoby páchaní trestné činnosti krádeží motorových vozidel jsou různorodé. Pachatel je může páchat za užití hrubého násilí nebo dokonalými technickými prostředky a způsoby ověřenými i zcela novými vedoucí k překonání technického zabezpečení vozidla. Pachatelé jsou ovlivněni celou řadou okolností, zejména značkou vozidla, jeho zabezpečením, technickým vybavením a praktickými zkušenostmi či znalostmi krádeží. Značná část pachatelů neustále nachází nové možnosti, způsoby a prostředky, kterými se snaží překonávat preventivní opatření a překážky, jež jsou vyvíjeny samotným výrobcem vozidel či instalovány jejich majiteli.

Organizovaní pachatelé se většinou specializují na určitý typ vozidla, jehož konstrukci dobře znají a dovedou ve velice krátké době překonat zabezpečovací zařízení motorového vozidla. Vyskytují se i případy, kdy je vozidlo odcizeno bez zjevného násilí tak, že jej pachatelé odvezou odtahovým vozidlem do předem určeného uzavřeného objektu, a teprve tam je otevřeno upravováno nebo demontováno.

Do kriminality v souvislosti s krádežemi motorových vozidel spadají rovněž krádeže, během kterých pachatel vozidlo neodcizí celé, ale vymontuje z něj pouze určitý náhradní díl nebo vloupáním do vozidla odcizí věci v něm uložené nebo zanechané.

### 5.1. Typické způsoby páchaní

<i>Jednotlivé fáze krádeže motorového vozidla</i>							
<i>Poptávka po vozidle</i>	Příprava krádeže	Krádež nebo fingovaná krádež	Příprava vozidla na transport	Transport odcizeného vozidla	Příprava vozidla na jeho prodej (fiktivní doklady, rozebrání vozidla na díly)	Prodej	Zisk
	Jednotliví specialisté organizované skupiny						

Samotné krádeže motorových vozidel zpravidla prochází několika fázemi, než jej pachatel či pachatelé odcizí. Těmito fázemi jsou:

- **Poptávka po vozidle** – tato fáze má ekonomický charakter a je hybnou silou automobilových krádeží a na základě této poptávky pachatele odcizí poptávané zboží.
- **Příprava krádeže** - jedná se o typování vhodného vozidla k odcizení podle poptávky, příprava nástrojů k odstranění technických překážek a fiktivních dokladů, plánování místa převozu vozidla a jeho ukrytí, kontaktování překupníků.
- **Krádež nebo fingovaná krádež** (pojistný podvod) - vlastní realizace krádeže, překonání technických překážek k zabránění odcizení, případně ukrytí či prodej vozidla, může jít také o oznámení krádeže s uvedením smyšlené legendy, tedy od samého počátku o podvodné jednání, jak k odcizení vozidla došlo.
- **Příprava odcizeného vozidla na transport** - přichází bezprostředně po krádeži, kdy je vozidlo přepraveno co nejrychleji na místo úkrytu, s falešnou RZ, v kamiónech nebo kontejnerech, s elektrickým odstíněním v případě, že je vozidlo vybaveno vyhledávacím zařízením.
- **Příprava vozidla na jeho prodej** - důležitá fáze tržní realizace, během které jsou vozidla odstraňovány jeho identifikační znaky a další markanty svědčící o jeho původu. Během této fáze je vozidlo vybavováno zcela novou identitou a doklady a v rámci této fáze jsou využívány i nastrčené osoby tzv. „bílé koně“ např. jako fiktivní majitelé konkrétního vozidla.
- **Prodej vozidla** - jde o hlavní cíl pachatelů. Jejich úkolem je vzbudit zájem o vozidlo v konkrétním kupci a vyvrátit jakékoliv pochybnosti o původu vozidla. Pachatelé již mají také připravenou legendu pro odůvodnění prodeje nebo výhodnosti jeho koupě.

- **Zisk** - důvod, proč bylo vozidlo odcizeno, jde o rychlé zbohatnutí.<sup>11</sup>

Pachatelé k překonání zabezpečovacích prvků vozidel používají různé způsoby a postupy. Mezi základní dělení způsobů provedení krádeží motorových vozidel řadíme:

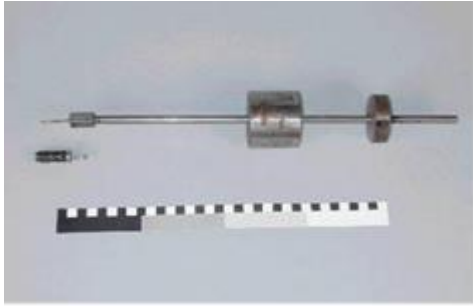
- a) **destruktivní** krádeže (viditelné poškození vozidla)
- b) **nedestruktivní** krádeže (vozidlo není na první pohled poškozeno).

**Destruktivními způsoby** rozumíme, takovou činnost pachatele, kterou nějakým způsobem poškodí zabezpečení vozidla. Patří sem:

1. rozbítí okna kamenem nebo jiným předmětem,
2. vystřelením vhodného předmětu z praku do okna vozidla, čím dojde k jeho rozbítí a jeho následné vykradení,
3. vypáčení skla šroubovákem nebo zaražením šroubováku do prostoru mechanismu zámku dveří vozidla a jeho páčením, přičemž dojde k aktivaci centrálního zamykání,
4. odříznutím těsnící gumy skla okna vozidla a jeho následným vyndáním,
5. případně samotným překonáním zámku dveří zasunutím upraveného nástroje přímo do zámku nebo pod jeho těleso a následným páčením je zámeček vytržen,
6. zasunutím plochého předmětu mezi kliku a umělohmotnou část zámku, kdy je posléze tělo zámku vypáčeno.

---

<sup>11</sup> RAK, R. a kolektiv. Komplexní pohled na automobilovou kriminalitu: *Krádeže vozidel*. Brno: 2001 Akademické nakladatelství CERM s.r.o., s. 25.



Obrázek č. 1 - Nástroj na vystružení zámku.



Obrázek č. 2 - Zaražení šroubováku do zámku dveří



Obrázek č. 3 – Vniknutí do vozidla rozbitím okna řidiče.

**Nedestruktivními způsoby** krádeží motorových vozidel jsou činnosti pachatelů, které nezanechávají na zabezpečovacích prvcích vozidla žádné zjevné poškození nebo stopy po manipulaci a sem řadíme:

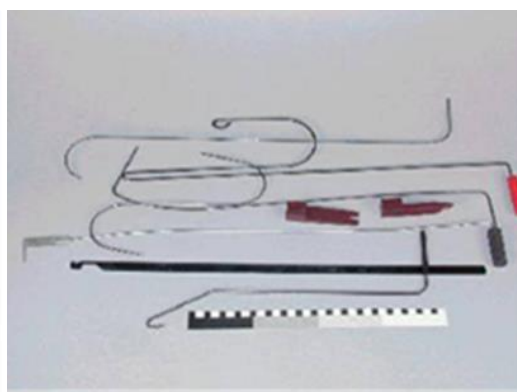
1. vyháčkování táhel ve dveřích pomocí vhodných předmětů,
2. využití provázku, jež je protažen mezi těsněním dveří a karoserií vozidla s následným zachycením zajišťovacího kolíků dveří a jeho vytažením,
3. odemykání vozidel pomocí různých planžet nebo speciálních elektronických zařízení,
4. použití tenisového míčku, kdy se tenisový míček z části odřízne, otvor se přiloží na zámek dveří vozidla a do míčku se prudce udeří dlaní a tlak vzduchu působí na mechanismus uvnitř zámku a způsobí odemčení centrálního zamykání,
5. využití elektronických zařízení (rušičky nebo čtečky signálu aj.),
6. vypůjčení si vozidla na nepravé, upravené nebo falešné doklady tzv. „bílého koně“, tedy „nastrčené osoby“.



Obrázek č. 4 a 5 - Využití provázku k vytažení zajišťovacího kolíku dveří vozidla.



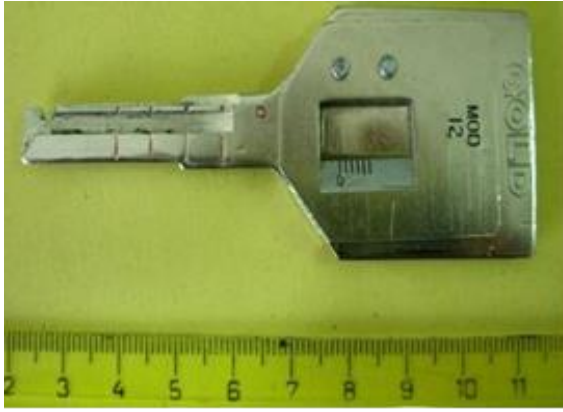
Obrázek č. 6 - Sada přípravků pro vyháčkování dveří vozidla.



Obrázek č. 7 - Sada planžet pro odemykání dveří vozidla.

Organizované skupiny pachatelů, které se zabývají krádežemi motorových vozidel, využívají kvalitnější prostředky pro rychlé překonání technického zabezpečení vozidla a jeho následného odcizení. Jedná se například o prostředky zobrazené a popsané na obr. 8 až 21.





Obrázek č. 8 - Klíč koncern VW vystavovací.



Obrázek č. 9 - Vytahováky autorádia.



Obrázek č. 10 - Klíč Ford vystavovací.



Obrázek č. 11 - Štosity a klíče koncern VW.



Obrázek č. 12 - Smyčka pro jednoduché otevření vozidla za vnitřní kliku nebo dveřní kolík.



Obrázek č. 13 – Rozpínák.



Obrázek č. 14 - Rozpínací balonek.



Obrázek č. 15 - Krabička k překonání imobilizérů.



Obrázek č. 16 - Profesionální sada planžet pro manipulaci se stavítky vložek auto-zámků.



Obrázek č. 17 – kompletní souprava elektronického překonání systému pro odcizení vozidla a vyřazení signálů jeho zabezpečení.



Obrázek č. 18 - Detektor vysokofrekvenčního pole.

Obrázek č. 19 - GPS rušička



Obrázek č. 20 - Připojení k notebooku.



Obrázek č. 21 - Spínačka a transpondér.

Jako příklad nedestruktivního vniknutí do vozidla a jeho odcizení, je využití tzv. „*rušičky proti uzamčení vozidla*“. Rušičku lze zakoupit za pár korun v jakékoliv tržnici u vietnamských prodejců. Tyto rušičky vypadají většinou stejně jako klíček od vozidla. Jedna taková rušička však není funkční na všechny typy vozidel s dálkovým ovládáním, a pachatel jich tedy musí mít více nebo se specializuje pouze na určité typy, ke kterým ji má.

Pachatel například čeká na parkovišti velkého nákupního centra a při příjezdu vytypovaného vozidla v jeho blízkosti zapne rušičku v době, kdy majitel vozidla vozidlo dálkové uzamyká. Rušička odruší signál klíčku a vozidlo se neuzamkne, i když zabliká. Po odchodu majitele, který se nepřesvědčil, že je vozidlo uzamčeno, pachatel odcizí věci z vozidla nebo vozidlo celé. Proti tomuto způsobu krádeží je důležité, aby se majitel při uzamykání vozidla s dálkovým ovládáním vždy přesvědčil, zda se vozidlo skutečně uzamklo, a to tahem za kliku dveří auta.



12

Obrázek č. 22 – klíč s dálkovým ovládáním (vlevo) a rušička signálu (vpravo).

---

<sup>12</sup> Obrázek č. 1 až č. 22 vlastní zdroj.

Dalším z nedestruktivních způsobů krádeží motorových je v podstatě podvod. Probíhá tak, že si je pachatel vypůjčí vozidlo na falešné nebo upravené doklady nebo přímo prostřednictvím nastrčené osoby, tzv. „bílého koně“ z autopůjčovny, které poté odveze např. přes Slovenskou republiku na Ukrajinu, kde vozidla prodá překupníkovi.

V současné době se objevuje nový trend krádeží všech druhů motorových vozidel, a to v návaznosti na skutečnost, že někteří jejich výrobci již vyrábí vozidla, u kterých není třeba zasunovat startovací klíč do spínací skříňky a postačí ho mít pouze sebe např. v kapse.

Po přiblížení majitele ke dveřím vozidla se tak již vozidlo samo odemkne a majitel potom může nastartovat jen stlačením startovacího tlačítka umístěného zpravidla pod volantem místo spínací skříňky. Pachatelé se tedy začali zaměřovat i na tyto vozidla, přičemž využívají speciálního zařízení – různých PC softwarů. Přiblíží se k domu majitele vytypovaného vozidla a za využití zesilovače si na dálku stáhnou signál z originálního klíče, resp. načtou do svého počítačového zařízení signál - kód z klíčku od vozidla. Poté již mohou z tohoto zařízení vyslat stažený kód ze svého zařízení k vozidlu, které tak reaguje, jako by jej chtěl použít majitel, s originálním klíčem. Proto pachatel bez problému nastartuje a s vozidlem odjede.

*Současným trendem organizovaných krádeží motorových vozidel* je odcizení drahého zahraničního vozidla v jiném státě EU např. v Německé spolkové republice, které je poté prostřednictvím dalšího pachatele (tzv. „pěšáka“ resp. „bílého koně“) převáženo přes území České republiky do dalších zemí do Polska nebo na Ukrajinu. Někdy je převoz odcizeného vozidla monitorován dalšími členy organizované skupiny, např. jedou za vozidlem jako turisté apod. V tomto případě je území České republiky pouze tranzitní zemí a organizovaná skupina často pochází z jiných států. V případě zadržení pachatele s odcizeným vozidlem jej organizovaná skupina „odepíše“. Zadržený většinou ani nezná další spolupachatele, a nahradí jej jiným.

Současnou problematiku krádeží motorových vozidel na území hl. m. Prahy tvoří převážně krádeže dílů z motorových vozidel, a to zejména navігаčních systémů, které jsou kradeny na objednávku. Odcizení navigačního systému z motorového vozidla trvá pachateli pouhých 37 vteřin, ale hodnota průměrné navigace je dnes cca 60.000 Kč

a většinou pachatel při tom i poničí interiér vozidla a tím škoda na vykradeném vozidle ještě podstatně vzroste.

## 5.2. Prevence

Prevenčí o oblasti kriminality rozumíme opatření vedoucí k efektivní eliminaci trestné činnosti před započítím nebo v jejím pokračování. Patří sem aktivity vedoucí k předcházení, páchání, výskytu a neutralizace podmínek umožňující vznik kriminality. Preventivní činnost spíše patří do oblasti kontroly kriminality a kontrolou kriminality rozumíme snahu společnosti omezit trestnou činnost.

Je třeba také zmínit, že kriminalistika úzce spolupracuje v oblasti prevence s velmi příbuznou vědou, kterou je kriminologie. Tyto vědy si předávají informace o trestné činnosti, způsobech a místech páchání a možnostech prevence navzájem. Činnost kriminologie je pak více zaměřena na oblast prevence, kriminalistika do oblasti represe, když preventivní opatření doporučuje a ověřuje v praxi..

### **V rámci prevence je třeba vyčlenit a identifikovat:**

- a) *subjekty prevence*, mezi něž řadíme státní i nestátní instituce, nadace, církve, orgány obcí, ale i jednotlivé občany a
- b) *objekty prevence*, kterými jsou sociální prostředí, osoby a skupiny – potencionální pachatelé nebo oběti.

V preventivní činnosti je velmi důležitá **koordinace**, která vzniká na základě vzájemné dohody k činnosti subjektů, se záměrem, aby byla co nejoptimálnější. Cílem prevence je snížení kriminality a tuto můžeme prevenci rozdělit na:

- a) *přímou* (zaměřenou přímo na kriminalitu) a
- b) *nepřímou* (zaměřenou na zkvalitnění životních podmínek).

### **Podle jejího rozsahu jí lze rozdělit na prevenci:**

- **sociální** - je zaměřena na sociální faktory kriminality. Vychází ze sociální politiky státu v dané době (rodina, výchova-vzdělávání, zdravotnictví, volný čas, profesní příprava, zaměstnání atd.).
- **situační** - opatření, jež snižují možnost spáchání trestné činnosti a zvyšují pravděpodobnost odhalení pachatele.

**Situační prevence** chápe zločin jako produkt motivace a příležitostí. Strategií prevence je proto zvýšit námahu dosažení cíle pachatele, tedy znepřístupnit cíl útoku (kvalitní zajištění vozidla, kombinace několika zabezpečovacích systémů), zvýšit riziko dopadení pachatele (zlepšení dohledu nad určitou lokalitou, hlídková služba, kamerový systém, provádění častých kontrol vozidel, zapojení spoluobčanů) a snížit užitek plynoucí z krádeže motorového vozidla (ztížit možnost prodeje odcizených věcí či motorových vozidel, zvýšení postihu a kontrol překupníků, snížení korupce, rychlá mezinárodní výměna informací).

Při prevenci, týkající se krádeží motorových vozidel, je třeba rovněž využívat poznatky policie o nových způsobech a technických možnostech pachatelů překonávat technická zabezpečení motorových vozidel a tyto poznatky konzultovat s výrobcí vozidel a zabezpečovacích systémů proti krádežím za účelem vývoje lepších prostředků.

- **Viktimologickou prevenci** - je zaměřena na potenciální a skutečné oběti trestných činů, orientuje se na osvětovou a poradenskou činnost, jak předcházet viktimizaci (přeměna potencionální oběti v oběť skutečnou) a jak se chovat během činu a po něm. Vychází z výzkumů, které jsou krom jiného zdrojem poznatků o činitelích, které přispívají ke zvýšenému riziku viktimizace. Podstatou je tedy její informační moment.<sup>13</sup>

Při prevenci proti krádežím motorových vozidel je také důležité prosadit mezi občany vědomí, že ve svobodné demokratické společnosti nese spoluodpovědnost za své bezpečí každý občan. Proto tedy nebude lehkovážně vystavovat svůj majetek

---

<sup>13</sup> ČÍRTKOVÁ, L. *Viktimologie pro forenzní praxi*. Praha: Portál 2014. s. 12-30.

ohrožení trestným činem a nebude tak zadávat podnět k útoku pachatele, jakým je nedostatečně zabezpečený automobil, který může ukradnout zručný zloděj. Nelze rovněž očekávat, že orgány činné v trestním řízení mohou samy zajistit ochranu majetku občanů před krádežemi.

Policie by měla ve své činnosti uplatňovat nejen represivní metody, ale také metody preventivní, které mohou sehrát významnou roli v předcházení trestné činnosti. Vzhledem k tomu, že právě policie má nejbližší k terénním podmínkám, zná místa a částečně i vozidla, která jsou zájmem pachatelů, může včas odhadnout hrozící rizika a o nich veřejnost informovat.<sup>14</sup>

Samo o sobě je sice prospěšné občany varovat před nebezpečím, ale na druhé straně by se toto nemělo přehánět, což by mohlo mít za následek davovou psychózu a přehnaný strach před zločinem, kdy tak mohlo docházet k excesům při ochraně svého majetku.

**Přesto lze konstatovat, že stoprocentní ochrana a zabezpečení vozidla před krádeží prakticky neexistuje,** neboť vynalézavost a technické vybavení zlodějů motorových vozidel je stejně jako zabezpečení vozidel stále dokonalejší. Neexistuje v současné době žádný zabezpečovací systém, který by zkušenosti a technicky vybavení pachatelé nepřekonali.

Stupeň rizika krádeže se dá pouze snížit dodržováním základních organizačně-technických doporučení, mezi něž řadíme:

- a) vozidlo bezpečně zaparkovat na osvětleném a bezpečném místě, na střeženém parkovišti, garážovém stání a podobně,
- b) při odchodu od vozidla vždy zkontrolovat jeho uzamčení a zabezpečení,
- c) nenechávat ve vozidle na viditelném místě doklady, mobilní telefony, navigační přístroje, příruční zavazadla, či jakékoliv jiné hodnotnější osobní věci,

---

<sup>14</sup> Doc. JUDr. ZAPLETAL, J., CSc. a kolektiv. *Prevence kriminality*. Praha: Policejní akademie ČR, 2000. s. 7-19.



- d) instalaci certifikovaných, odborně namontovaných, pravidelně prověřovaných mechanických a elektronických zabezpečovacích systémů,
- e) vhodně uzavřenou pojistnou smlouvu.

### 5.3. Způsoby zabezpečení motorových vozidel proti krádežím

Na trhu je široká nabídka výrobců, která nabízí mnoho druhů bezpečnostních systémů a opatření, kterými lze vozidlo kvalitně zabezpečit. Kvalitní zařízení, které je opatřeno atestem, nemůže být samozřejmě levné, avšak investice do něj se vyplatí, neboť eliminujete riziko odcizení vozidla a snižuje náklady na pojištění vozidla. Stoprocentně spolehlivé zabezpečení vozidla před krádeží však neexistuje, jelikož vynalézavost a technické vybavení zlodějů motorových vozidel je stále dokonalejší, prakticky neexistuje systém, který by pachatel nepřekonal. Čím více pro zabezpečení svého vozidla majitel učiní, tím více se pro pachatele stane vozidlo překážkou a eliminujete riziko jeho odcizení.

Technických možností, jak zabezpečit vozidlo před jeho odcizením nebo vykradením, je celá řada, a tyto je možné rozdělit to několika kategorií:

#### ■ *Mechanické prostředky:*

Mechanické prostředky mají prodloužit dobu nutnou k odcizení motorového vozidla - zámky řadící páky, tyče na volant, zámky pedálů, zařízení pevně spojená s karosérií vozidla a uzamykání řazení vozidla s kombinací blokováním kapoty.



Obrázek č. 23 - Integrovaný zámek řazení DEFEND LOCK ROTARY LOCK a zámek volantu BULLOCK DEFENDER

Mezi hlavní výhody mechanických prostředků patří snadné ovládání, funkčnost, bezúdržbová konstrukce všech dílů a mechanická, korozní a teplotní odolnost.

#### ■ *Elektronické zábranné prostředky:*

Elektronické zábranné prostředky patří k dalším možnostem zabezpečení vozidla – imobilizéry blokují neoprávněné nastartování vozidla, auto-alarmy jsou aktivním zabezpečovacím systémem, který střeží narušení či manipulaci s vozidlem a odrazují pachatele tím, že při narušení vozidla je spuštěna siréna, jež upozorní majitele a okolí. Řadíme sem alarmy, které chrání dveře, kapotu motoru a zároveň i vnitřní prostor pomocí ultrazvukových, popř. mikrovlnných čidel a disponují zálohovou bezdrátovou sirénou. Dále pak přenos poplachové informace na mobilní telefon majitele motorového vozidla o narušení vozu nebo instalace skrytého vypínače startéru do vozidla. V tomto případě se jedná o starší způsob, avšak poměrně účinný.



Obrázek č. 24 – autoalarm SPY CAR s dálkovým startem (zajišťuje ochranu dveří, kapoty a kufru).

#### ■ *Vyhledávací systémy:*

Vyhledávací systémy jsou systémy, které po odcizení vozidla zvyšují možnost jeho nalezení a dopadení pachatele. Jde především o různé vyhledávací, monitorovací nebo lokalizační systémy umístěné skrytě ve vozidle, jež umožňují v okamžiku spáchání krádeže předávat informace v reálném čase a určit místo nebo směr pohybu vozidla.

Systém rádiové ochrany vozidel slouží k lokalizaci odcizeného automobilu po jeho napadení a funguje na principu vlastního neodrušitelného rádiového systému SHERLOG, jedná se o systém satelitní ochrany fungující na bázi GPS/GSM.

■ **Identifikační systémy:**

Identifikačními systémy rozumíme neodstranitelné označení motorových vozidel speciálními prostředky, které viditelně nebo skrytě označují vozidlo nebo jeho části. Tímto znemožňují změnu identity vozu nebo jeho části a znesnadňují jeho prodej - označení skel VIN kódem (tzv. rodné číslo vozidla, jde o 17ti místný kód, jenž má logistickou strukturu podle normy ISO 3779, je užíván všemi výrobci motorových vozidel a ze kterého je možné vyčíst celou řadu informací) nebo alfanumerický kód, mikrotečky s hologramy (označení nosných dílů karoserie, které je viditelné pouze při dopadu UV světla). Nejúčinnější je však kombinace identifikačních systému s evidencí v informačních systémech.<sup>15</sup>



Obrázek č. 25 – VIN Kód (Vehicle Identification Number)

Standard	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
ISO 3779	<a href="#">Kód výrobce</a>		<a href="#">Popisný kód vozidla</a>						<a href="#">Jedinečné číslo</a>								
Severní Amerika	<a href="#">Kód výrobce</a>		<a href="#">Popisný kód vozidla</a>			<a href="#">Kontrolní číslice</a>		<a href="#">Modelový rok</a>		<a href="#">Továrna</a>		<a href="#">Jedinečné číslo</a>					

<sup>15</sup> RAK, R. a PAJER, M. *Identifikace vozidel*. 1. vyd. Praha: Mobil Data, 1999. s. 25-35

<sup>16</sup> Obrázek č. 23 až č. 25 vlastní zdroj.

## **6 Činnost policie při odhalování a objasňování této trestné činnosti**

Základním problémem při objasňování trestné činnosti krádeží motorových vozidel je důkazní nouze. Zatímco při jiné trestné činnosti zůstává na místě činu celá řada kriminalistických stop a důkazů, v místě odcizení motorového vozidla zůstává pouze prázdné místo. Při odhalování této trestné činnosti je třeba ve většině případů nutné vycházet z informací uložených v policejních databázích, z osobních znalostí pachatelů, z dat získaných z městských kamerových systémů a také z aktuálních informací ze získávaných v rámci prověřování osob. Za tímto účelem Policie ČR využívá vhodné:

1. zvláštní prostředky
2. podmínky odhalování pachatelů
3. pátrání po pachatelích
4. policejní a jiné databáze.

### **6.1. Zvláštní prostředky**

V případě krádeží věcí z motorových vozidel počet a druh nalezených stop na místě činu závisí na konkrétních okolnostech případu. A také na způsobu krádeže, na povětrnostních podmínkách a na době, která uplynula od okamžiku spáchání krádeže do jejího oznámení resp. do provedení ohledání místa činu.

K prokázání sériové organizované trestné činnosti je třeba, aby policejní orgán využíval také operativně pátrací prostředky, odposlech a záznam telekomunikačního provozu, jinak by byla výslednost objasňování prakticky nulová. Tyto skupiny mají nezřídka vazby na orgány státní správy, případně další subjekty, od kterých získávají informace pro svou trestnou činnost a o práci policejních orgánů. Proto je na místě

specifický postup, který využívá i zvláštní zákonem povolené prostředky umožňující získávat důležité informace o činnosti těchto skupin velmi často skrytě. Mezi tyto prostředky patří i tzv. „Operativně pátrací prostředky“.

**Operativně pátrací prostředky** (dále jen „OPP“) jsou technická zařízení a postupy policejních orgánů, které umožňují utajeným způsobem získávat informace o činnosti osob, o pohybu zboží a o následcích trestné činnosti. Mezi ně řadíme:

- a) *předstíraný převod* - což je předstíraná koupě, prodej nebo jiný způsob převodu věci. Tento OPP je upraven v § 158c trestního řádu,
- b) *sledování osob a věcí* – policejním orgánům umožňuje získání poznatků o osobách a věcech prováděné utajovaným způsobem za využití technických nebo jiných prostředků. Využití tohoto OPP upravuje § 158d trestního řádu,
- c) *použití agenta* - se využívá jen omezeně a pouze ve stanovených případech, kdy agentem je příslušník Policie ČR nebo GIPS, který zastírá skutečný účel své činnosti a proniká do zájmového prostředí. Tento OPP je upraven § 158e trestního řádu,
- d) *odposlech a záznamem telekomunikačního provozu* - rozumíme získávání významných skutečností pro trestní řízení a nelze tohoto účelu dosáhnout jinak a tento prostředek je upraven v § 88 trestního řádu.<sup>17</sup>

Při odhalování této trestné činnosti je nutné vzít také v úvahu, že krádeže motorových vozidel přesahují zpravidla rámec více krajů a často zasahují nejen celé území České republiky, ale také i do okolních států. Z těchto důvodů je tedy nezbytné využívat výše uvedené prostředky.

---

<sup>17</sup> ČESKO. Zákon č. 141/2011 Sb., zde dne 29. listopadu 1961, o trestním řízení soudním. In *Trestní předpisy, Česká republika*. 2015, Úplné Znění - Sagit číslo 1083, s. 41-57.

## 6.2. Podmínky odhalování pachatelů

Pachatele krádeží motorových vozidel lze odhalovat různými způsoby, ale vždy na základě zákonných norem na základě podmínek, které jsou na místě činu v době spáchání a na základě kriminalistických stop, které je možné vyhledat a zajistit.

Po potřebě této práce budou uvedeny dvě základní pozice resp. výchozí situace, ze kterých policejní orgány vycházejí při objasňování věci. Jedná se o:

a) **Pachatel je zadržen přímo při činu nebo bezprostředně po něm.** Tato situace se ukazuje jako nejlepší pro objasnění věci. Už od zadržení pachatele na místě záleží na práci policistů, kteří s pachatelem pracují. Důraz je kladen na taktiku vedení výslechu podezřelého. Získaná výpověď se dále prověřuje, vyhodnocují se zajištěné důkazy a věci nalezené u podezřelého. Následně se provádí kriminalistické zpracování stop z místa činu, provádí se domovní prohlídka či prohlídka jiných prostor a pozemků. Zjištěné věci se dále porovnávají s databází odcizených věcí z dalších trestných činů a výsledné informace se využívají pro další postup policejních orgánů.

b) **Pátrání po neznámém pachateli a odcizených věcech.** Tato situace může mít dvě polohy:

1. ***Pachatel z místa činu odešel, ale je možné jej v blízkosti zadržet.*** Jedná se o tzv. „**pátrání po horké stopě**“, kde hraje velkou roli čas. V rámci této situace policejní orgány pronásledují pachatele, zjišťují se svědci z místa činu a místo činu samostatně, prověřují se jejich výpovědi, zajišťují se důkazy na místě činu, vyhodnocují se kamerové záznamy, pokud jsou v blízkosti spáchání trestného činu kamerové systémy, na jejichž základě lze získat informace o pachateli a zadržet jej. Na to navazuje samotné zkoumání a vyhodnocování kriminalistických stop, dokumentace a výslechů svědků, získávání dalších důkazních materiálů a samozřejmě i práce s podezřelou osobou, zejména taktika výslechu.

2. ***Odhalení krádeže došlo s časovým zpožděním,*** někdy dokonce s velkým zpožděním. V tomto případě policejní orgány začínají objasňování případu ohledáním místa činu a zajišťováním kriminalistických stop (při odcizení vozidla však často bývá po vozidle jen prázdné místo), dále výslechem poškozeného a vyhledáváním svědků.

Na základě zjištěných skutečností pak ze strany policistů dochází k typování možných pachatelů z policejních databází. Následně jsou stanoveny kriminalistické vyšetřovací verze, vyhodnocují se zajištěné stopy z místa činu, prověřují se bazary, auto-vrakoviště a překupníci náhradních dílů. Často musí být také iniciován policejní informátor<sup>18</sup>, tedy osoba, která poskytuje policii informace o pachatelích jejich činnosti tak, aby nebyla vyzrazena její spolupráce s policií.

Pokud je zjištěno, že se jedná o případ organizované kriminality, je možné využít i agenta<sup>19</sup>, tedy policisty v zájmovém prostředí. Zároveň jsou získávány informace o možném pachateli z jiných součástí Policie ČR nebo od zahraničních policejních sborů a také od dalších subjektů.

Na základě získaných informací a poznatků v návaznosti na znalost místního prostředí je vytipován potencionální pachatel. V této fázi potom dochází k operativnímu rozpracování podezřelého za využití operativní techniky, operativně pátracích prostředků a odposlechů telekomunikačního provozu, případně jsou prováděny další činnosti policejního orgánu za účelem zajištění důkazů.

Po provedeném operativním rozpracování podezřelých osob a zajištění důkazů dojde k zadržení podezřelého a dalších osob podílejících se na této trestné činnosti. Poté policejní orgán zahájí trestní stíhání podle ustanovení § 160 trestního řádu proti určité osobě, a to na základě dostatečného množství nashromážděných důkazů svědčících o jeho trestné činnosti, přičemž jsou v průběhu dalšího vyšetřování prováděny další úkony trestního řízení; těmi jsou domovní a osobní prohlídky, prohlídky jiných prostor. Zde se zajišťují další věcné a listinné důkazy, kriminalistické stopy, provádí se výsledky obviněného, svědků. Po ukončení vyšetřování policejní orgán předá státnímu zástupci návrh na podání obžaloby.

---

<sup>18</sup> ČESKO, Zákon č. 273/2008 Sb., ze dne 17. července 2008, o Polici České republiky. Policejní Prezidium ČR. Praha. 2016, § 73.

<sup>19</sup> ČESKO, Zákon č. 141/2011 Sb., ze dne 29. listopadu 1961, o trestním řízení soudním. In *Trestní předpisy, Česká republika*. 2015, Úplné Znění - Sagit číslo 1083, § 158e.

### 6.3. Pátrání po pachatelích

V průběhu policejního pátrání po pachatelích, odcizených motorových vozidlech a náhradních dílů či věcech z nich jsou, mimo běžné prověřování různých autobazarů, vrakovišť, bazarů nebo jiných míst, kde dochází k nákupu i prodeji takového zboží. Policisté analyzují také obsahy speciálních internetových stránek, kde mohou být tato vozidla, jejich díly nebo věci nabízeny k prodeji. Velmi zajímavé informace při pátrání je možné získat i na internetu prostřednictvím ruského vyhledavače <http://avto-nomer.ru/> - *jedná se o ruskou službu vyhledávání vozidel dle RZ ve východní Evropě (Ruské federaci, Ukrajině, Bělorusku atd.), která je veřejně přístupná. Na tyto stránky jsou dávány fotografie různých vozidel s RZ a určením místa a času jejich pořízení, které tam dávají běžní občané.*

Při odhalování a objasňování této trestné činnosti je rovněž, s ohledem na současnou organizovanost a její internacionální charakter, využívána **mezinárodní spolupráce policejních sborů a jejich informační systémy**. Účinný boj s touto kriminalitou se již neobejde bez mezinárodní policejní spolupráce, neboť tato trestná činnost je v poslední době především záležitostí mezinárodních organizovaných skupin a odcizená vozidla nebo jejich náhradní díly jsou na základě rostoucí poptávky, zejména z postkomunistických zemí, jako jsou např. Polsko, Slovensko, Ukrajina a Rusko, prodávána do zahraničí.

Jako příklad mezinárodní spolupráce může sloužit následující postup, který bude popsán na případu krádeže motorového vozidla ve Spolkové republice Německo, které je následně pachatelem převáženo přes naše území do východních zemí. V takovém případě česká policie prostřednictvím klíčového centra v SRN obdrží informaci o směru pohybu kradeného vozidla a za koordinace Policejního prezidia Policie ČR následně dochází k jeho pronásledování, při kterém jsou využívány nejen policejní vozy, ale rovněž i policejní vrtulník a záznamová technika. Zároveň jsou také aktivovány a využívány veškeré dostupné informační systémy.

Policie České republiky při odhalování krádeží motorových vozidel spolupracuje s mezinárodní organizací Interpol, Evropským policejním úřadem, příslušnými orgány a institucemi Evropské unie a jejich členských států, ale také s jinými mezinárodními



organizacemi, s mezinárodními trestními soudy a tribunály, případně obdobnými mezinárodními soudními orgány, které splňují alespoň jednu z podmínek uvedených v § 145 odst. 1 písm. b) a c) zákona o mezinárodní justiční spolupráci ve věcech trestních, zahraničními bezpečnostními sbory a dalšími příslušnými zahraničními subjekty. V rámci policie je ústředním orgánem pro mezinárodní policejní spolupráci Policejní prezidium PČR.

#### **6.4. Policejní a jiné databáze**

K objasňování krádeží motorových vozidel jsou využívány různé databáze a pátrací evidence, které jsou ve správě Policie ČR nebo zahraničních policejních sborů a také, které spravují jiné státní úřady. Mezi ně řadíme:

**PATRMV** - počítačově vedený systém evidence odcizených vozidel a odcizených tabulek registračních značek. *Jedná se o systém počítačově vedené evidence odcizených vozidel, přívěsných vozidel a odcizených tabulek registračních značek, po kterých bylo na území České republiky vyhlášeno pátrání.*

**JITKA** - jde o zkratku **J**ednotná systémová **I**nformační **T**echnologická a **K**omunikační **p**latforma pro IOS PČR) - *informační systém, kde jsou shromažďovány informace o pohybu odcizeného vozidla a při jeho pronásledování jsou do toho zapojeni i další útvary PČR za koordinace operačního střediska PP PČR.*

**OČISTA** – *evidence zájmových skupin kriminální policie.*

**KONTROLA** (KONTROLA 2) – *evidence kontrolovaných osob a vozidel.*

**IS PAF** – *poznatkový analytický fond (AISU, LISTING, TERMINÁL).*

**KSU** (kriminalisticky sledované události) – *cílem informačního systému je zjednodušit, zrychlit a zefektivnit získávání a využívání informací, které napomáhají policistům při odhalování a vyšetřování trestné činnosti, případně jejímu předcházení.*

**LOOK** – systém umožňuje snímání registračních značek projíždějících vozidel pomocí videokamery, jejich digitalizaci a porovnání s údaji vedenými v databázích informačních systémů PATRMV a Centrálního registru motorových vozidel a informování o nalezených shodách.

**IS AKV, IS MYTO** – účelem provozování systému je vedení údajů získaných v místě nasazení automatickým kamerovým systémem o průjezdu motorových vozidel a jejich lustrační zpracování porovnáním s redukovanými údaji jiných informačních systémů s cílem zvýšit výslednost pátrání po motorových vozidlech, zefektivnění odhalování a vyšetřování trestných činů, zejména souvisejících s motorovými vozidly a zefektivnění boje proti terorizmu.

**SIS** – (schengenský informační systém), který slouží zejména pro pátrání po osobách (hledaných, pohřešovaných, nežádoucích) a věcech (vozidla, registrační značky, cestovní a osobní doklady, registrační doklady k vozidlům, bankovky, zbraně a dalších).

Dalšími databázemi využívanými při pátrání po motorových vozidlech jsou např. **EKIS** (Elektronisches kriminalpolizeiliches Information), což je elektronický systém kriminální policie Rakouska nebo **INPOL** (Informationssystem der Deutschen Polizei), který je informačním systémem policie Spolkové republiky Německo.

**EUKARIS** – nový celoevropský systém (databáze), který bude sloužit k boji proti obchodování s kradenými vozy. Zároveň s jeho pomocí budou vypátráni i čeští řidiči, kteří v zahraničí porušují předpisy a spoléhají se na to, že kvůli složité administrativě do Česka pokuta nedorazí.

## 7 Kazuistika

V této části práce budou prezentovány dva skutečné případy, na kterých bude ukázaná činnost policejních orgánů v ČR při objasňování krádeží motorových vozidel.

### **Případ č. 1 - „TOYOTA RAV 4“**

Jeden ze specifických případů krádeží motorových vozidel se odehrál v roce 2017. Jednalo se o krádeže motorových vozidel tovární zn. Toyota Rav 4, jež jsou typem vozidel, který se před tímto datem prakticky nekradl. Navíc se jednalo o úplně nový typ tohoto vozidla.

V krátkém časovém období - šesti měsících, prudce narostl počet odcizených motorových vozidel zn. Toyota Rav 4 na území hl. m. Prahy. Později začalo docházet ke krádežím tohoto typu vozidel i v dalších oblastech na území ČR. S ohledem na tuto skutečnost byl ustanoven pražský tým pracovníků služby kriminální policie a vyšetřování (dále jen „SKPV“), jež se začal těmto případům blíže věnovat.

Po vyhodnocení všech dosud zjištěných informací, stop z místa činů a využití spolupráce s dalšími složkami Policie ČR nevedlo pátrání po odcizených vozidlech a pachatelích zpočátku k žádným výsledkům. Rovněž nebyl znám způsob ani účel krádeží tohoto typu vozidel. Během šetření však kriminalisté při vyhodnocování kamerových záznamů narazili na jeden ze záznamů, kde byla zachycena jedna z těchto krádeží. Jednalo se sice o nekvalitní záznam, avšak to stačilo k tomu, aby se policisté soustředili na určité osoby a vozidla pohybující se v blízkosti této krádeže.

Vyhodnocením dalších kamerových záznamů a využití operativně pátracích prostředků bylo posléze zjištěno, že se této trestné činnosti dopouští pravděpodobně jedna, dobře organizovaná skupina pachatelů s internacionálním charakterem. V průběhu dalšího šetření byla ustanovena vozidla, se kterými se pachatelé dopravovali na místa činu, a byl zjištěn způsob probíhajících krádeží.

Pachatelé se často dostávali do vozidel hrubým násilím, kdy rozbíjeli zadní okénka, nebo otevírali vozidla šroubovákem zaražením do zámku, poté od vozidla poodešli z důvodů možného spuštění alarmu. Následně se k vozidlu vrátili, jeden

z pachatelů hlídal a další s využitím vlastního PC vozidlo odblokoval a nahrál nový software umožňující nastartovat vozidlo a v klidu s ním odjet. Posléze se od vozidla opět vzdálili, na neznámém místě vyrobili shodný klíč a po dvou hodinách se k vozidlu vrátili, vozidlo otevřeli a s již vyhotoveným klíčem od zapalování vozidlo nastartovali. Jeden z pachatelů s ním pak odjel.

Další pachatelé jej doprovázeli v jiném vozidle. Během jízdy dohlíželi z bezpečné vzdálenosti na realizaci převozu kradeného vozidla. Šetřením bylo zjištěno, že zjištěné doprovodné vozidlo bylo vypůjčeno s autopůjčovny, a to na osobu, která byla, jak se později zjistilo, v pátrání pro organizované krádeže vozidel v Německu. Jednalo se shodou okolností o šéfa organizované skupiny, která se zabývá krádežemi aut po celé EU. Jelikož vozidlo z půjčovny bylo opatřeno systémem GPS, nebylo pro kriminalisty těžké zmapovat jeho pohyb a to zejména v místech, kde docházelo k těmto krádežím a směr jízdy bezprostředně po nich.

Následným šetřením se rovněž podařilo kriminalistům ztotožnit i tzv. „pravou ruku“ šéfa organizované skupiny. Bylo zjištěno, že se jednalo o jistou osobu ukrajinské národnosti. Další policejní činností bylo zjištěno, že další spolupachatelé jsou také osoby ukrajinské národnosti, kterými byli dva muži a žena.

Za využití dalších operativně pátracích prostředků byla celá tato skupina rozpracována, byly zadokumentovány další případy krádeží a zajištěny důkazy o jejich trestné činnosti, včetně dokumentace míst, kde odcizená vozidla končila. K tomu byla využita spolupráce s útvary kriminální policie i z okolních krajů.

Těsně před realizací případu však došlo k zadržení hlavního organizátora – šéfa této skupiny na základě evropského zatykače jinou složkou PČR pro německé kolegy. Zatykač byl vydán proto, že se dopouštěl sám krádeží motorových vozidel v Německu a v Rakousku. V této chvíli bylo tedy nutno celou realizaci tohoto případu uspíšit, a to i přes skutečnost, že podle poznatků týmu kriminalistů pracující na tomto případu by bylo ještě třeba po nějakou dobu na případu pracovat, sledovat činnost těchto pachatelů, což by mohlo vést k odhalení dalších překupníků a možných spolupachatelů. Kriminalistům však nezbylo, než tedy případ okamžitě zrealizovat.

Během realizace došlo za spolupráce dalších složek PČR a německé kriminální policie k zadržení zbylých pachatelů, byly provedeny domovní prohlídky a prohlídky jiných prostor, přičemž se podařilo nalézt a zajistit mnoho dílů pocházející z kradených aut, k nalezení pěti těchto vozidel a k odhalení garáže v Praze, kde docházelo k rozebírání odcizených vozidel či jejich úpravě, včetně změny VIN a dalších identifikačních znaků, vyhotovení falešných dokladů atd. V této garáži se mělo nacházet i poslední odcizené vozidlo, avšak při zadržení hlavního organizátora se pachatelům, ještě před jejich zadržením, podařilo toto vozidlo odvézt na Ukrajinu.

Celková škoda na odcizených vozidlech činila více jak 5.000.000 Kč. Odcizená vozidla a jejich díly byly určeny především na Ukrajinu. Bylo potvrzeno, že se jednalo o organizovanou skupinu, v níž měl každý pachatel své místo. Tato mezinárodní skupina se dopouštěla krádeží těchto typů motorových vozidel i v dalších státech EU.

Odcizená vozidla z území hl. m. Prahy se kriminalistům podařila všechna nalézt a vrátit původním majitelům. Po zadržení této organizované skupiny se již krádeže těchto typů vozidel na území hl. m. Prahy do současné doby neobjevily.



## **Případ č. 2 – „NAVIGAČNÍ SYSTÉMY“**

Dalším z případů, který se stal na území hl. m. Prahy, byly krádeže navigačních systémů z motorových vozidel.

Během roku 2016 došlo k prudkému nárůstu vloupání do motorových vozidel na území Prahy 5, kde docházelo ke krádežím navigačních systémů zejména značky „Colombus“, jednalo se o originál audio-technického zařízení vozidel zn. Škoda. V minulosti byl již podobný způsob krádeží zaznamenán a ob jasněn. Pachatelé se tehdy zaměřili na toto nedostatkové zboží, jehož pořizovací hodnota činila cca 80.000,- Kč, a po zadržení organizované skupiny pachatelů tento druh krádeží na čas ustal.

Analýzou aktuálních případů těchto krádeží policistů z SKPV OŘ Praha II bylo zjištěno, že se případy nápadně podobají způsobům krádeží, kterých se dopouštěla jedna osoba působící v organizované skupině pachatelů, jež byla v minulosti zadržena a odsouzena.

Po ověření, že tato osoba byla skutečně před časem propuštěna z vězení, stala jedním z podezřelých a kriminalisté se na ní zaměřili. Po ztotožnění místa pobytu podezřelého a jeho současných styků s dalšími podezřelými osobami, došli kriminalisté k závěru, že by se mohlo opravdu jednat o pachatele této trestné činnosti. S ohledem na dosavadní zkušenosti a informace kriminalistů o této osobě, která svou trestnou činnost v minulosti zarputile popírala, a to i po předložení přímých důkazů, bylo tedy nutné při objasňování této trestné činnosti postupovat velice důsledně a zajistit proti pachateli co nejvíce přímých důkazů.

Za tímto účelem byla využita operativní technika, byl monitorován jeho pohyb v místech krádeží a sběr dalších důkazů z místa činů. Přesto se nedařilo získat dostatek důkazů, aby mohlo být proti němu zahájeno trestní stíhání. Je třeba uvést, že se pachatel ze své minulosti náležitě poučil a propracoval více svoje způsoby páčání této trestné činnosti, aby nebyl ze strany policie odhalen. Jak je všeobecně známo, prakticky neexistuje dokonalý zločin, aby pachatel někdy neudělal chybu a nebyl nakonec odhalen, což se stalo i v tomto případě. Pachatel několikrát přehlédl kamerový systém, kde byly krádeže zaznamenány a dokonce byl na nich velmi dobře rozpoznat.

Do jedné z podzemních garáží se pachatel za účelem krádeže vrátil opakovaně. Dopouštěl se vloupání do vozidel tím způsobem, že rozbil výplň okna, poté pronikl do interiéru vozidla, ze kterého následně demontoval z přístrojové desky navigační systém. Převážně se jednalo o vozidla zn. Škoda Superb a Octavia. Pachatel používal rukavice, při vloupání měnil oblečení, maskoval si obličej a použité nástroje z vloupání likvidoval. Rovněž tak si při krádežích nechával svůj mobilní telefon doma, aby zamezil jeho monitoringu.

S nasazením operativní techniky a dalším šetřením se i přesto tuto skutečnost kriminalistů později podařilo získat dostatek přímých důkazů proti tomuto pachateli a zadokumentovat jeho trestnou činnost, včetně dalších případů, kterých se dopustil.

K tomu přispěl i fakt, že tato osoba začala být závislá na drogách, ztrácela obezřetnost a postupně se tak dařilo získávat rozhodující kriminalistické stopy z míst trestných činů, které jej pomohly jednoznačně identifikovat. K jeho odhalení pomohla policisty ověřená skutečnost, že kromě krádeží vloupáním do motorových vozidel, začal páchat i jiný druh trestné činnosti, a to násilnou trestnou činností a obchodem s drogami.

Po vyhodnocení všech získaných důkazů bylo přistoupeno k realizaci případu, přičemž byl pachatel zadržen během nákupu drog. Následným provedením domovních prohlídek a prohlídek nebytových prostor se podařilo nalézt i další důkazy proti tomuto pachateli. Při výslechu se pachatel odmítl k této trestné činnosti vyjádřit a veškerá obvinění odmítal. I přes tuto skutečnost a získané kvalitní přímé důkazy, bylo proti němu zahájeno trestní stíhání pro spáchání celkem 23 skutků krádeží navigací z motorových vozidel a další trestnou činností. Zároveň se policistům podařilo ztotožnit i odběratele kradených věcí.

Obviněný byl posléze soudcem na návrh dozorujícího státního zástupce vzat soudem do vazby. Při probíhajícím soudním řízení mu však soud všechny skutky zcela neprokázal, neboť na některé důkazy, která vplynuly ze zkoumání kriminalistických stop zajištěných na místech jeho trestné činnosti. Hlavní důkazní materiál pocházel převážně z prokázané přítomnosti jeho DNA na místech činů, soud však na to nebral zřetel. Přesto během svého jednání, soudce uvedl, že je velmi pravděpodobné, že těchto skutků pachatel dopustil. Soud tedy rozhodl podle zásady „in dubio pro reo“ tedy, v pochybnostech ve prospěch obviněného.

To, že skutky byly spáchány tímto pachatelem, svědčil i fakt, že po jeho propuštění z vězení rapidně stoupl počet krádeží navigací typu „Colombus“ na Praze 5 a po jeho opětovném zadržení tyto krádeže klesly na minimum. Pachatel byl nakonec odsouzen k odnětí svobody v trvání 4 let nepodmíněně.

V současné době krádeže navigačních systémů z osobních vozidel na území celého hl. m. Prahy se opět stávají problémem. Z počátku šlo pouze o několik případů, přičemž pachatel při realizaci krádeže hrubě poškozoval interiér vozidla a mohlo se tak jednat o pachatele začátečníka. Avšak v poslední době se jejich intenzita mnohanásobně zvýšila. Z povahy jejich spáchání je pravděpodobné, že se této trestné činnosti začala dopouštět organizovaná skupina a bylo zjištěno, že se českém trhu se objevil nový

odběratel kradených navigačních systémů ze zahraničí. Proto je tomuto fenoménu opět věnována ze strany policistů náležitá pozornost.

U obou shora uváděných případů z praxe je patrné, že objasňování krádeží motorových vozidel bylo ze strany orgánů činných v trestním řízení velmi obtížné a k jejich prokázání je nutné využití operativní techniky, aby mohl být na základě důkazů pachatel postaven před soud a pravomocně odsouzen. Rovněž je nutné poukázat na fakt, že významným pomocníkem při objasňování těchto případů je pouliční kamerový systém, který významně přispěl i při objasnění těchto výše uváděných případů.

S ohledem na dosud získané informace a letité zkušenosti pracovníků SKPV s touto problematikou je možné konstatovat, že tato trestná činnost se bude i nadále vyvíjet, a to v návaznosti na další aktuálně zaváděné ochranné a bezpečnostní prvky vozidel proti jejich krádežím a s ohledem na neustálou motivaci pachatelů k získání rychlých finančních zisků, neboť i přes různé represe a opatření, se jim tato trestná činnost stále vyplácí.

Pachatelé a organizované skupiny se tak budou muset soustřeďovat na překonání elektronických systémů zabezpečení vozidel sofistikovanějšími způsoby, vyhledávat nové cesty i k zlegalizování odcizených vozidel a jejich dílů se snahou, odcizená vozidla, jejich díly popřípadě věci z nich povrházející rychle prodat do třetích zemí, jelikož v EU bude velmi těžké odcizená vozidla zlegalizovat a provozovat.

Nepochybně se zřejmě zaměří na krádeže vozidel přímo na zakázku, a to zejména u luxusních vozů, což sníží riziko jejich odhalení při nabídce jejich prodeje. Zároveň je oprávněný předpoklad, že se více zaměří na krádeže motorových vozidel za účelem získání náhradních dílů. Jejich snahou bude také ztížení objasňování jejich trestné činnosti a dopadení tím, že budou čeští pachatelé páchat tuto trestnou činnost v sousedních státech a cizinci naopak u nás.

Ani klasické vloupání do vozidel destruktivním způsobem, za účelem krádeží věcí uložených ve vozidlech, dosud nevymizí, neboť se jich dopouštějí pachatelé většinou drogově závislí, kteří potřebují získat rychle peníze na nákup své drogy, a bude stále dost majitelů vozidel, kteří i přes preventivní informovanost o nebezpečí, tohoto



nedbají a drahé věci si ve svých vozidlech přesto ponechají. Nápad této trestné činnosti se bude i nadále mírně snižovat.

## ZÁVĚR

V této práci bylo dosaženo vytyčeného cíle, kterým bylo objasnění a přiblížení problematiky krádeží motorových vozidel z hlediska historického, prezentace jejího aktuálního stavu na území ČR, zvláště pak na území hlavního města Prahy, včetně možností mezinárodní spolupráce bezpečnostních sborů na území EU. Jsou zde uvedena možná preventivní opatření k zamezení krádeží motorových vozidel. Je zde upozorněno na následky a nebezpečnost této trestné činnosti pro společnost, přičemž se vychází z profesní zkušenosti pracovníků SKPV autora s tímto druhem trestné činnosti.

V práci je charakterizována „*autokriminalita*“ jako taková, přičemž poukazuje na její historický vývoj a její současný stav na území ČR a hl. m. Prahy. Zároveň pak jsou zde představeny jednotlivé způsoby těchto krádeží a možnosti zabezpečení vozidel proti nim, včetně motivace pachatelů k páčání tohoto druhu trestné činnosti a její dopady na poškozeného. Rovněž je zde prezentována činnost policie při odhalování a objasňování této trestné činnosti a jednotlivá ustanovení paragrafů trestního zákoníku, podle kterých je možné, při splnění určitých podmínek, tuto trestnou činnost postihnou, dále pak i možnosti prevence proti ní. Obsahem práce je také částečné seznámení s využívanými informačními systémy Policií ČR k odhalování a předcházení této trestné a mezinárodní spolupráce na tomto úseku.

V závěrečné části jsou potom uvedeny dva případy z praxe k této trestné činnosti spáchané na území hl. m. Prahy, ze kterých vyplývá současný charakter této problematiky a přiblížení postupu policistů při jejich objasňování. Součástí této kapitoly je stručná predikce vývoje kriminality na úseku krádeží motorových vozidel.

## Seznam použitých zdrojů

### Literární zdroje

1. ČÍRTKOVÁ, L. *Viktimologie pro forenzní praxi*. Praha, Portál 2014. 160 s. ISBN 978-80-262-0582-1.
2. NĚMEC, M. *Mafie a zločinecké gangy*. 1. vyd., Praha: Eurounion 2003. 390 s. ISBN 80-7317-026-4.8-80-262-0582-1.
3. RAK, R. a PAJER, M. *Identifikace vozidel*. 1. vyd. Praha: Mobil Data, 1999. 355 s. ISBN 80-238-4157-2.
4. RAK, R. a kol. *Krádeže vozidel*. 1. vyd. Brno: Akademické nakladatelství CERM, s.r.o. Brno 2001. 251 s. ISBN 80-7204-218-1.
5. Doc. JUDr. ZAPLETAL, J., CSc. a kolektiv. *Prevence kriminality*. Praha: Policejní akademie ČR, 2000. 102 s. ISBN 80-7251-047-9.
6. ČESKO. Zákon č. 140/1969 Sb., ze dne 29. listopadu 1961, trestní zákon. In *Trestní předpisy, Česká republika*. 2006. Úplné Znění - Sagit číslo 580. ISBN 80-7208-586-7, s. 5-73.
7. ČESKO. Zákon č. 141/2011 Sb., zde dne 29. listopadu 1961, o trestním řízení soudním. In *Trestní předpisy, Česká republika*. 2015. Úplné Znění - Sagit číslo 1083. ISBN 978-80-7488-111-4, s. 5-107.
8. ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., ze dne 8. ledna 2009, trestní zákoník. In *Trestní předpisy, Česká republika*. 2015. Úplné Znění - Sagit číslo 1083. ISBN 978-80-7488-111-4, s. 111-233.
9. ČESKO. Zákon č. 45/2013 Sb. o obětech trestných činů. In *Trestní předpisy, Česká republika*. 2015. Úplné Znění - Sagit číslo 1083. ISBN 978-80-7488-111-4, s. 406-423.

10. ČESKO. Zákon č. 273/2008 Sb., ze dne 17. července 2008, o Polici České republiky. Policejní Prezidium ČR. Praha. 2016, s. 1-136.

### **Elektronické zdroje**

1. *Kriminalita - Policie České republiky* [online]. Praha, 2017 [cit. 2018-01-05]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/statistiky-kriminalita.aspx>>.
2. *Na které vozy mají v Česku zloději políčeno nejčastěji? PŘEHLED* [online]. Praha, 2017 [cit. 2018-01-05]. Dostupné z WWW: <<http://auto.tn.nova.cz/clanek/novinky/na-ktere-vozy-maji-v-cesku-zlodeji-police-no-nejcasteji-prehled.html>>.
3. *V Česku se "perou" kradená auta nejvíc v Evropě! Brzy se to změní* [online]. Praha, 2016 [cit. 2018-01-05]. Dostupné z WWW: <<http://tn.nova.cz/clanek/v-cesku-se-perou-kradena-auta-nejvic-v-evrope-to-se-ma-zmenit.html>>.

### **Legislativní dokumenty**

1. ŠÁMAL, P. a kol. (Trestní zákoník) In: ZEZULOVÁ, J. *Komentář Krádež § 205* [Systém ASPI]. Wolters Kluwer ČR [cit. 2018-01-31]. ASPI\_ID KO04\_2009CZ. Dostupné v systému ASPI. ISBN: 978-80-7478-790-4.
2. ŠÁMAL, P. a kol. (Trestní zákoník) In: ZEZULOVÁ, J. *Komentář Neoprávněné užívání cizí věci § 207* [Systém ASPI]. Wolters Kluwer ČR [cit. 2018-01-31]. ASPI\_ID KO04\_2009CZ. Dostupné v systému ASPI. ISBN: 978-80-7478-790-4.
3. ŠÁMAL, P. a kol. (Trestní zákoník) In: ŽĎÁRSKÝ, Z. *Komentář Pojistný podvod § 210* [Systém ASPI]. Wolters Kluwer ČR [cit. 2018-01-31]. ASPI\_ID KO04\_2009CZ. Dostupné v systému ASPI. ISBN: 978-80-7478-790-4.
4. ŠÁMAL, P. a kol. (Trestní zákoník) In: ŽĎÁRSKÝ, Z. *Komentář Podílnictví § 214* [Systém ASPI]. Wolters Kluwer ČR [cit. 2018-01-31]. ASPI\_ID KO04\_2009CZ. Dostupné v systému ASPI. ISBN: 978-80-7478-790-4.