

### III.

## **Informace o plnění opatření vyplývajících z materiálu „Problematika objasňování krádeží motorových vozidel v České republice“**

Vláda České republiky schválila usnesením č. 542 ze dne 14. května 2008 materiál „**Problematika objasňování krádeží motorových vozidel v České republice.**“ Součástí tohoto materiálu je i Harmonogram opatření týkajících se

- a) činnosti Policie ČR
- b) registrace vozidel
- c) autovraků.

### **I. Činnost Policie ČR**

#### **1. Zřídit centrální operativně poznatkový informační fond**

Gesce: Policie ČR

Termín: do poloviny roku 2009

Pro potřeby policistů je k dispozici na každém krajském ředitelství a celorepublikových útvarech **analytický systém „AISU“**, který umožňuje z databáze informací (k osobám, vozidlům, mobilním telefonům) zpracovávat analytické výstupy, včetně systému vzájemných vazeb na různých úrovních. AISU je propojen se systémem „ETR“ (elektronické zpracování trestního a přestupkového spisu) i dalšími informačními systémy Policie ČR - např. „KSÚ“ (Kriminalisticky sledovaná událost), Bedrunka apod. Na Útvaru pro odhalování organizovaného zločinu Služby kriminální policie a vyšetřování Policejního prezidia ČR (dále jen „ÚOOZ“) byly vyčleněny dva samostatné analytické servery, které je možno využít pro konkrétní kauzy.

V současné době se zvažuje **výměna vybraných informací k určitému typu závažné trestné činnosti se zahraničními partnery**. Připravuje se též centrální republiková analýza některých dat souvisejících s touto problematikou, zejména výpisů z telekomunikačního provozu cestou Odboru závažné majetkové činnosti V 7 ÚOOZ.

Závěr: Opatření je plněno.

#### **2. Vytvořit objektivní způsob hodnocení policistů na úseku objasňování krádeží motorových vozidel.**

Gesce: Policie ČR

Termín: do poloviny roku 2009

Nové standardy hodnocení práce policistů závazné pro všechny útvary jsou součástí nového **závazného pokynu policejního prezidenta č. 79 ze dne 26. června 2009**, kterým se obecně stanoví způsob provádění služebního a průběžného hodnocení příslušníků Policie ČR. V oblasti operativně pátrací činnosti je ovšem velmi obtížné stanovit jednoznačná kritéria pro objektivní hodnocení, aby nedocházelo i nadále k tzv. „**čárkovému systému hodnocení**“ policistů<sup>1</sup>. ÚOOZ proto připravil

<sup>1</sup> „Při hodnocení činnosti policistů není zohledňována složitost případu se zřetelem na počet pachatelů a jejich strukturu, počet poškozených či mezinárodní aspekty, ani míra podílu na rozpracování případu také pro jiný kraj. Není vyhodnocována efektivita využívaných operativně pátracích prostředků ani kvalita poskytnutých poznatků. Upřednostňován je naopak počet ukončených spisů a objasněnost pouze pro vlastní útvar. To pak vede k tomu, že se objasňují především důkazně a procesně snadno řešitelné případy namísto toho, aby byl policista motivován k dosažení cíle (odhalení všech pachatelů, zajištění odcizeného vozidla a procesní zpracování, které vede k adekvátnímu potrestání všech pachatelů). „Čárkový systém“ rovněž negativně ovlivňuje výměnu informací mezi jednotlivými útvary.“ (Z materiálu odboru bezpečnostní politiky „Problematika objasňování krádeží motorových vozidel v České republice.“)

podpůrná kritéria pro hodnocení policistů a v tomto směru i metodicky působí na útvary s územně vymezenou působností.

Závěr: Opatření je plněno částečně. I přes provedená opatření je pro některé vedoucí pracovníky velmi obtížné opustit dosavadní systém hodnocení činnosti policie, což do jisté míry souvisí i s úspornými opatřeními v oblasti personální a finanční a z toho vyplývajícím nastavení priorit v rámci kraje. Odbor V7 ÚOOZ se v následujícím období více zaměří na sledování zajišťování výnosů z trestné činnosti na motorových vozidlech.

### **3. Změna organizační struktury na úseku objasňování krádeží motorových vozidel (a související personální otázky)**

Gesce: Policie ČR

Termín: do poloviny roku 2008, resp. konce roku 2008

První změnou bylo přesunutí této problematiky z Úřadu služby kriminální policie a vyšetřování Policejního prezidia ČR na nově vytvořený **Odbor V7 – Odbor závažné majetkové trestné činnosti ÚOOZ** (bez obsazení expozitur). Vedoucím odboru je plk. Mgr. Jaroslav Pelc. V současné době je útvar obsazen v rozsahu 1 + 10 systemizovaných míst.

Útvar je zaměřen prioritně na koordinaci, metodiku a zahraniční spolupráci. Na činnosti společných týmů se ÚOOZ podílí (vzhledem ke svému obsazení) zejména v případech, kdy se na odhalování této trestné činnosti podílí i zahraniční partneři. Společné týmy jsou zřizovány na základě rozkazu policejního prezidenta. V současnosti jsou rozpracovány dva závažné případy organizované trestné činnosti ve spolupráci se zahraničím, z toho jeden byl předán na základě právní pomoci do Rakouska, ve druhém případě se jedná o celorepublikovou pracovní skupinu pod názvem „LUX“, která úzce spolupracuje s německými a rakouskými partnery. Útvar plní rovněž úkoly v rámci mezinárodní spolupráce jako národní kontaktní bod pro motorová vozidla.

**K personálnímu zajištění problematiky byl dne 4. září 2008 vydán pokyn náměstka policejního prezidenta plk. JUDr. Jiřího Houby**, podepsaný policejním prezidentem (čj: PPR-20014-1/ČJ-2008-99TN), který uložil krajským ředitelům, kromě hl. města Prahy, kde byla situace uspokojivá, posílit do konce roku 2008 personální situaci v jednotlivých krajích a zajistit minimální počty policistů na úseku operativní práce. Tento pokyn **nebyl splněn**.

Neexistuje jednotná **systematizace jednotlivých krajských ředitelství**, pokud se týká oblastí autokriminality. Z důvodu nízkého počtu policistů nezbytného pro zřízení samostatného oddělení (minimální počet 16 osob) byla problematika autokriminality, s výjimkou hl. m. Prahy, kde je zřízeno samostatné oddělení, podřazena zpravidla pod útvary obecné majetkové trestné činnosti.

Rozdělením osmi krajských ředitelství na čtrnáct od 1. 1. 2010 došlo k dalšímu snížení počtu specialistů na autokriminalitu působících na jednotlivých krajských ředitelstvích, čímž se snížila operativnost jejich využití. **Na nových krajských ředitelstvích jsou na odhalování autokriminality v průměru zařazeni jeden až dva policisté, kteří ad hoc plní ještě další úkoly nesouvisející s problematikou. V tak malém personálním obsazení není možné kvalitně rozpracovávat rozsáhlé případy krádeží motorových vozidel, kterých se dopouštějí mnohočlenné organizované skupiny.**

**Závažnou formou autokriminality se v současnosti zabývá na území ČR na úrovni krajských ředitelství celkem 54 operativních pracovníků.** Úseky autokriminality územních odborů pouze zpracovávají oznámení o krádeži motorového vozidla, ale na operativní činnost nemají ani personální, ani časové kapacity. **Navíc případy závažné autokriminality, tj. trestných činů, na něž zákon stanoví trest odnětí svobody s dolní hranicí sazby nejméně 5 let (§ 17 trestního řádu) jsou dle zákona oprávněna řešit krajská ředitelství.** Zároveň by tato pracoviště měla podle interních aktů řízení rozpracovávat závažnou organizovanou a sériovou trestnou činnost. Ani jejich kapacity však pro tuto činnost nejsou (s výjimkou Brna a hl. m. Prahy) dostatečné. Pro srovnání: **do vyšetřovacího týmu pro odhalování organizované trestné činnosti na motorových vozidlech je např. společně s policisty Německa a Rakouska zařazeno 23 policistů z celé ČR. Na jediném rozsáhlém případě tak pracuje více než třetina policistů zabývajících se danou problematikou.** Dalším aspektem je velmi

dlouhá doba rozpracování všech linií těchto případů, které nadto vyžaduje masivní nasazení veškerých dostupných zákonem přepokládaných operativně pátracích prostředků. (Průměrná doba fungování takového týmu se pohybuje v měsících až letech.) Přitom právě mezinárodní spolupráce na bázi společných vyšetřovacích týmů je efektivní a přináší výsledky, včetně odhalení všech linií organizované skupiny pachatelů až do fáze legalizace.

I přes částečné zlepšení není operativně pátrací činnost kriminalistů na úseku krádeží motorových vozidel efektivně propojena s činností ostatních útvarů Policie ČR – zejména útvaru zvláštních činností služby kriminální policie a vyšetřování, služby dopravní, cizinecké a pořádkové policie, Kriminalistického ústavu Praha a útvarů kriminalisticko technických expertíz ap.<sup>2</sup> Důvodem je jednak snaha o ochranu citlivých dat před nežádoucími úniky, které by mohly zmařit i několikaměsíční operativní práci týmu, jednak tzv. „čárkový systém“ hodnocení policie (viz poznámka pod čarou č. 1).

Závěr: Opatření je plněno částečně – jen pokud se týká zastřešení problematiky Útvarem pro odhalování organizovaného zločinu. Přetrvává však **neefektivní způsob řešení trestné činnosti, který preferuje řešení trestné činnosti pouze na vlastním teritoriu**, namísto toho, aby se síly a prostředky sdružily a využily pro rozpracování skupin pachatelů, kteří operují na celém území České republiky nebo i v zahraničí. Problém je umocněn především **nedostatečným personálním obsazením problematiky na úrovni krajských ředitelství**, ale i **způsobem řešení trestné činnosti**, které odpovídá spíše věcným a finančním prioritám krajského ředitelství než potřebě objasňovat organizovanou trestnou činnost přerůstající hranice kraje či České republiky.

#### **4. Zahájit jednání s výrobcí (akreditovanými zástupci výrobců) vozidel o poskytování informací o identifikačních znacích vozidel vybraným policistům.**

Gesce: Policie ČR

Termín: do poloviny roku 2009

Byly navázány úzké kontakty s českými výrobci, především **Škodou Mladá Boleslav a oficiálními akreditovanými dovozci dalších značek vozidel, jež jsou nejčastěji předmětem zájmu pachatelů (např. BMW, Mercedes, Audi a VW)**. Zejména bezpečnostní oddělení Škoda auto a. s. velmi úzce spolupracuje s Policií ČR jak v oblasti identifikace, tak i v oblasti pravidelných školení pořádaných pro vybrané policisty. Dále se jedná o participaci na mezinárodním projektu **INVEX**, jehož gestorem je Generální sekretariát Interpolu. Do projektu bylo vybráno 15 zemí včetně České republiky. Jde o výměnu informací k vozidlu mezi policií, výrobcí vozidel a akreditovanými prodejci. Česká republika má rovněž k dispozici tzv. **červenou verzi EUVIDu** (rozšířená databáze identifikačních údajů o vozidlech jednotlivých výrobců a jejich umístění, vč. dokladů a klíčů), která je pro pověřené policisty jednotlivých krajských ředitelství k dispozici na ÚOOZ.

Závěr: Opatření je plněno.

#### **5. Zřídit a obsadit systemizovaná místa specialistů pro druhotnou identifikaci, zajistit pro ně potřebné vybavení a pravidelná školení (tj. posílit každý Odbor kriminalistické techniky a expertiz a Kriminalistický ústav Praha minimálně o 1 tabulkové místo)**

Gesce: Policie ČR

Termín: do konce roku 2009

<sup>2</sup> Pracovní skupina pod vedením služby kriminální policie a vyšetřování úspěšně fungovala několik let např. v Hradci Králové, kde se podařilo výrazně potlačit krádeže motorových vozidel páchané místními pachateli, vč. legalizace trestné činnosti prostřednictvím místních autovrakovišť a podobných provozoven. Činnost skupiny navíc přinesla řadu cenných poznatků i pro jiné útvary Policie ČR. Výslednost skupiny se navíc jednoznačně pozitivně odrazila i v motivaci policistů, což vedlo kromě jiného i k poklesu fluktuace, která je u policistů zabývajících se krádežemi motorových vozidel poměrně běžná. Do dnešní doby patří situace na Královéhradecku z hlediska nápadu i objasněnosti na úseku trestné činnosti na motorových vozidlech mezi nejlepší v republice.

Identifikací motorových vozidel se v současnosti zabývá v rámci Kriminalistického ústavu Praha a jednotlivých krajských Odborů kriminalisticko technických expertíz (dále jen „OKTE“) 15 specialistů. Kvalita práce na jednotlivých OKTE je různá, někde jsou pracovníci z minulosti zvyklí soustředit se pouze na metalografii, která však v dnešní době pro identifikaci modernějších typů vozidel nestačí. Pro ztotožnění zajištěného vozidla s odcizeným vozidlem je třeba provést i hodnocení zjevných a skrytých identifikátorů vozidla, bez nichž je proces dokazování v trestním řízení velmi obtížný, stejně jako diagnostiku elektrotechnických částí vozidel a jejich SW vybavení. Navrženo bylo proto navýšení počtu míst specialistů pro identifikaci vozidel (a s tím souvisejícího technického dovybavení expertních pracovišť) tak, **aby na každém krajském OKTE byl alespoň 1 specialista na metalografii, 1 na elektrotechnickou diagnostiku a 1 na počítačovou diagnostiku. Na Kriminalistickém ústavu Praha po 2 specialistech v každém oboru** (metalografie, elektrotechnická a počítačová diagnostika). Na základě sdělení někdejšího náměstka policejního prezidenta plk. JUDr. Jiřího Houby (viz PPR – 20014-2/ČJ-2008-99TN) bylo třeba zajistit tyto požadavky z vlastních zdrojů příslušných útvarů. **Vzhledem k úsporným a personálním opatřením v rámci Policie ČR nebylo toto opatření realizováno.**

Závěr: Opatření nebylo splněno. Doporučujeme posílit odborná pracoviště Policie ČR (Odbory kriminalistické techniky a expertíz a Kriminalistický ústav Praha) specialisty v oboru defektoskopie, metalografie a technická diagnostika, elektrotechnika a počítačová analýza. Realizace tohoto opatření je nezbytným předpokladem pro zavedení přísnějších evidenčních kontrol vozidel, v jejichž důsledku lze očekávat odhalení vyššího počtu odcizených vozidel připravených pro legalizaci (viz vyhodnocení bodu č.1 „Registrace vozidel a evidenční kontrola“). Bez ztotožnění zajištěného vozidla s vozidlem odcizeným a příslušné dokumentace na úrovni znaleckého pracoviště není možné obstát v trestním řízení a pachatele potrestat.

#### **6. Zajistit pravidelná školení policistů vykonávajících silniční kontroly vozidel zaměřená na důkladnou kontrolu identifikačních údajů vozidel.**

Gesce: Policie ČR

Termín: průběžně

V roce 2008 byla na základě potřeb Policie ČR zredukována základní odborná příprava nově nastupujících policistů z 18 měsíců na 9 měsíců (6 měsíců školní část v policejní škole MV + 3 měsíce řízená odborná praxe ve školním policejním středisku krajských ředitelství policie). Protože v rámci této časové dotace nebylo z pedagogického hlediska možné dosáhnout naplnění původních 206 vzdělávacích cílů, došlo tak k jejich snížení na 94 a definování činnosti policisty pro 3. a 4. tarifní třídu. V důsledku snížení vzdělávacích cílů a obsahu vzdělávání bylo nutné následně upravit i učivo odborných předmětů Služba pořádkové policie a Kriminalistika, kam byla původně zařazena problematika identifikace vozidel a pátrání po motorových vozidlech. Tato problematika není v současné době zařazena ani v kvalifikačních kurzech v systému celoživotního vzdělávání.

Z těchto důvodů byla vytvořena **samostatná kapitola věnovaná problematice autokriminality v učebních materiálech** pro Policejní akademii.

V současné době spolupracuje Vyšší policejní škola MV v Jihlavě s Ředitelstvím služby dopravní policie na koncepci kvalifikační přípravy policistů, která navazuje na základní odbornou přípravu a rozšiřuje odborné kompetence policistů služby dopravní policie zabývajících se výkonem dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu. Součástí požadovaných kompetencí je i aplikace směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26/ES o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných v zemích EU. V rámci této výuky bude zařazena i kontrola, případně rozpoznání zásahu do identifikačních znaků vozidla a další postup v případě podezření na manipulaci s těmito znaky.

Za účelem posílení kontroly identifikačních znaků vozidla v rámci kontroly vozidla v provozu byla dopravní policii poskytnuta **modrá verze EUVIDU** (základní databáze identifikačních údajů k vozidlům a jejich umístění), a to prostřednictvím integrovaného operačního střediska a postupně i nainstalováním příslušného CD do tabletů či notebooků používaných ve vozidlech dopravní policie.

Základní modrá verze EUVID je k dispozici uniformovaným složkám policie rovněž na webových stránkách.

Závěr: Opatření je plněno.

#### **7. Vytvořit Národní platformu subjektů zapojených do potírání trestné činnosti na motorových vozidlech a její program.**

Gesce: Odbor bezpečnostní politiky MVČR ve spolupráci s příslušnými partnery

Termín: do konce roku 2008

Pod vedením Odboru bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra byla v roce 2008 založena **Národní platforma** subjektů zapojených do řešení problematiky odcizených vozidel (NP). Na činnosti skupiny se podílejí policisté, Odbor prevence kriminality MV, Ministerstvo dopravy ČR, Městská policie Praha, Ministerstvo životního prostředí ČR, f. Cebia, Sdružení na ochranu vlastníků automobilů, Česká asociace pojišťoven (sekce prevence pojistného podvodu), Generální ředitelství cel, Česká inspekce životního prostředí, Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR, Sdružení zpracovatelů autovraků, Krajský úřad JČK, Magistrát hl.m. Prahy. V rámci této platformy bylo zřízeno několik pracovních skupin:

1. **„Kontrolní skupina,“** která se zabývá výměnou a analýzou poznatků z kontrolní činnosti subjektů zapojených do Národní platformy a zajištěním potřebné součinnosti. V roce 2010 se např. vybraní členové platformy podíleli na přípravě návrhu nového pojetí evidenční kontroly vozidel, na vyhodnocení fungování Schengenského informačního systému a identifikaci jeho nedostatků, včetně návrhů na jejich odstranění. V rámci kontrolní skupiny byly projednávány rovněž možnosti využívání městských kamerových systémů nebo přiřazení další funkcionality ke kamerovým systémům pro dohled, sledování silničního provozu či úhradu mýtného tak, aby bylo možné porovnávat registrační značky projíždějících vozidel s databází odcizených vozidel (systémy AKV, dříve LOOK), příp. odcizených registračních značek. Záznamy z kamer by mohly být ve větší míře využívány i v případech pojistných podvodů či jako operativní poznatek při rozpracování organizované trestné činnosti. To ovšem předpokládá personální zajištění vyhodnocování záznamů z kamer a zajištění rychlé reakce na zjištěné poznatky. Např. v Nizozemsku je systém velmi rozšířen (dopravní uzly, přístav apod.), jsou do něho zapojeni také soukromí podnikatelé, čerpací stanice, obchodní řetězce a další; jeho využívání podstatným způsobem přispívá k vyššímu počtu zajištěných odcizených vozidel i pachatelů. Kamerové systémy se v ČR až na výjimky k těmto účelům nevyužívají.
2. **Pracovní skupina pro havarovaná vozidla a autovraky** („odpadová skupina“) se zabývá otázkou přepravy použitých a vyřazených automobilů, včetně otázky hranice mezi vozidlem jako zbožím a vozidlem jako odpadem, a fungováním kontrolních mechanismů. V současné době se připravuje návrh tezí nového zákona o odpadech a nového zákona o nakládání s výrobky s ukončenou životností, kde by se měly využít i poznatky z této pracovní skupiny.
3. **„Policejní skupina“** je zaměřená na řešení aktuálních záležitostí souvisejících s objasňováním krádeží motorových vozidel a odhalováním pachatelů - součinnost útvarů policie a dalších orgánů státní správy, event. samosprávy a mezinárodní spolupráci, materiálně technické otázky, identifikaci vozidel, personální a organizační záležitosti, výměnu informací, odstraňování legislativních aj. bariér, nové trendy v páchání trestné činnosti apod.
4. **„Preventivně informační skupina“** poskytuje informace občanům cestou webových stránek, seminářů či preventivních publikací. Např. v roce 2010 proběhl seminář v Poslanecké sněmovně věnovaný stáčení tachometrů, který odstartoval diskusi o legislativních změnách v této oblasti. V roce 2010 byla vydána aktualizovaná publikace „Koupě ojetiny není riziková, pokud znáte tato pravidla.“ Jedná se o preventivní projekt spolupráce veřejného a soukromého sektoru – reedice publikace byla vydána ve spolupráci se členy Národní platformy subjektů podílejících se na potírání nelegální činnosti na motorových vozidlech. Publikace je inspirována skutečnými případy poškozených osob. Popisuje, jak zjistit, že vozidlo vykazuje faktickou, případně právní vadu a

obsahuje návody jak postupovat, aby se snížilo riziko koupě takového závadového ojetého vozidla. Publikace je navíc doplněna celou řadou fotografií, které při koupi ojetého vozidla usnadní jeho základní prověření. Publikace tak přispívá k odhalování legalizace trestné činnosti na motorových vozidlech. V roce 2011 se připravuje další reedice.

Kromě toho byl v roce 2010 spuštěn preventivní projekt „Rok zabezpečení vozidel“, který se zaměřuje na situační prevenci autokriminality formou aktivní komunikace s motoristickou veřejností (viz [www.rokzabezpecenivozidel.cz](http://www.rokzabezpecenivozidel.cz)). Na projektu kromě Odboru prevence kriminality Ministerstva vnitra a Policie ČR participovaly Asociace technických bezpečnostních služeb Grémium Alarm, Česká asociace pojišťoven, a zástupci městských a obecních policií. Součástí projektu bylo i vydání brožury s názvem „Jak chránit svůj automobil“, která obsahuje preventivní rady, informace o způsobech zabezpečení vozidla apod. Projekt byl představen i v rámci mezinárodního veletrhu Pragoalarm/Pragosec 2011.

5. Průřezově se dle aktuální potřeby řeší **využití informačních systémů** subjektů zapojených do Národní platformy pro operativní, kontrolní, analytickou, případně preventivní činnost. (Ministerstvo životního prostředí např. zprovoznilo informační systém pro vyřazená vozidla - blíže viz část „Autovraky“, bod 2, který je propojen na příslušný útvar Policie ČR. Vybraným policistům byl zajištěn přístup do informačního systému Ministerstva dopravy pro evidenci protokolů z technických prohlídek a kontrolu stanic technické kontroly. Podle sdělení MD se připravuje zveřejnění ztracených registračních značek a neplatných dokladů k vozidlu prostřednictvím webové aplikace Ministerstva dopravy (odcizené registrační značky jsou evidovány Policií ČR a jsou součástí webové aplikace odcizených vozidel Policie ČR).

Závěr: Opatření je plněno.

## II. Autovraky

### 1. V rámci projektu IMPEL stanovit pravidla pro nakládání s ojetými či vyřazenými vozidly či jejich částmi při dovozu (vývozu), sjednotit tato pravidla se zeměmi EU.

Gesce: ČIŽP ve spolupráci s MŽP

Termín: do konce roku 2008

Cílem projektu IMPEL/TFS zaměřeného na nakládání s autovraky bylo dosáhnout lepší implementace Nařízení Rady (EHS) č. 259/93 z 1.2.1993, o dozoru nad přepravou odpadů v rámci Evropského společenství - především definovat kategorie vozidel určených k vývozu a dohodnout minimální kritéria, při jejichž splnění by bylo možno vozidla zařadit do různých kategorií odpadů. Je třeba si uvědomit, že Česká republika je v této situaci téměř vždy v postavení příjemce ojetých vozidel/autovraků. Česká inspekce životního prostředí (dále jen „ČIŽP“) uplatňuje ve všech svých stanoviscích a návrzích na změnu legislativy týkající se nakládání s ojetými vozidly a autovraky realizaci závěrů projektu, přestože mají z právního pohledu pouze charakter doporučení. Jedná se především o následující **3 základní kritéria**:

1. Pro všechna vozidla určená na export, u kterých vznikne oprávněná potřeba jednoznačně rozhodnout, zda se jedná o vozidlo nebo o odpad, bude požadován certifikát vypracovaný znalcem, ve kterém bude uvedeno, že vozidlo je schopné provozu nebo že je možné vozidlo po opravě používat k původnímu účelu.
2. Všechny podstatné second-hand náhradní díly včetně motorů a převodovek, budou certifikovány mechanikem, který posoudí, zda jsou funkční nebo zda je po opravě možné použít k původnímu účelu. V certifikátu bude uvedena použitá testovací metoda a dále kontaktní údaje na mechanika a jeho podpis.
3. Všechny second-hand náhradní díly budou zabaleny (motory a větší díly samostatně, menší součástky dohromady) tak, aby během transportu nebylo ohroženo životní prostředí. Na obalu bude nálepka s podpisem zkoušejícího mechanika a údaj, zda je díl funkční nebo po opravě použitelný k původnímu účelu.

Závěr: Opatření je plněno, jedná se však pouze o nezávazné doporučení. ČIŽP se (s podporou MV) snaží **prosadit do nového zákona o výrobcích s ukončenou životností alespoň základní pravidla**

pro transport těchto komodit, aby se Česká republika nestala vrakovištěm Evropy a místem legalizace odcizených vozidel prostřednictvím dokladů a identifikačních čísel vozidel vyřazených z registrů jiných států za účelem ekologické likvidace.

**2. Zprovoznit on-line informační systém pro evidenci nakládání s vyřazenými vozidly, včetně evidence podstatných částí vozidel odebraných z autovraků a určených pro opětovné použití. Propojit tento systém s postupem pro trvalé odhlášení vozidel.**

Gesce: MŽP

Termín: do konce roku 2008

**MA ISOH (informační systém odpadového hospodářství pro nakládání s autovraky) je v ostrém provozu od 1. 1. 2009. Na žádost Ministerstva vnitra byl systém navíc propojen i s webovou databází odcizených vozidel.** Shoda je hlášena přímo Odboru pátrání Služby kriminální policie a vyšetřování Policejního prezidia ČR, který předává informaci o místě, kde se vozidlo nachází, útvaru, který pátrání po vozidle vyhlásil. Za rok 2009 bylo takto zaznamenáno 343 vozidel, která byla evidovaná v systému pátrání po odcizených vozidlech. Skutečný počet takovýchto vozidel bude však patrně vyšší, neboť webová databáze odcizených vozidel eviduje jen vybraná vozidla, navíc ne starší 3 let od nahlášení odcizení.<sup>3</sup> Za rok 2010 bylo nahlášeno 63 vozidel. Vysoký počet vozidel v roce 2009 byl způsoben pravděpodobně legislativní změnou účinnou od 1. 1. 2009 týkající se vymáhání nezaplaceného povinného ručení u vozidel vedených v registru silničních vozidel jako provozovaná.

Na rozdíl od Slovenské republiky, kde k 11. 1. 2011 fungovalo 35 zpracovatelů autovraků a pro stát tak není problém tato zařízení průběžně kontrolovat, je v České republice evidováno (k 11. 1. 2011) 559 zařízení oprávněných ke zpracování autovraků, z toho je 368 zařízení aktivních. Od 1. ledna 2009 do 11. 1. 2011 bylo v systému evidováno 305 550 autovraků. Do systému MA-ISOH mají přístup přes webové rozhraní i registrační místa, která by si měla před vyřazením vozidla z registru ověřit, zda potvrzení o ekologické likvidaci bylo k vozidlu vystaveno a zda jej vystavila oprávněná osoba. Tuto povinnost jim však zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (v gesci Ministerstva dopravy), dosud neukládá. Požadavek na ověřování potvrzení je zapracován do metodického postupu vydaného pro registrační místa Ministerstvem dopravy. Ne všechna registrační místa však aplikaci k ověření potvrzení o likvidaci vozidla používají.

V západních Čechách byl např. již zaznamenán výskyt falešných potvrzení. V Praze byly registračním místem zjištěny případy, kdy byl zajištěn odvoz autovraku a následně vlastníkem předáno potvrzení o převzetí autovraku k likvidaci. Na potvrzení byl uveden výčet chybějících částí, i když vozidlo bylo odevzdáno k likvidaci kompletní. Celková hmotnost odevzdaného autovraku podle potvrzení zjevně neodpovídala ani minimální hmotnosti, kterou by vozidlo mělo mít, aby bylo možné dle zákona vůbec vydat potvrzení o převzetí autovraku.

Závěr: Opatření je splněno. V rámci nového centrálního registru vozidel, jehož spuštění připravuje MD v roce 2012, doporučujeme zařadit funkcionalitu, která by umožnila automatickou kontrolu vydání potvrzení o ekologické likvidaci oprávněnou osobou před trvalým vyřazením vozidla.

**3. Legislativně upravit povinnost identifikovat vozidlo či jeho podstatné části, pokud byly od něj odděleny, jestliže budou určeny pro opětovné použití. Bez dokladu původu není možné tyto části opětovně použít.**

Gesce: MŽP

Termín: v rámci novely zákona o odpadech (předpokládaný termín: do konce roku 2009)

<sup>3</sup> O rozšíření webové aplikace na všechny kategorie vozidel a prodloužení aktivního období alespoň na 10 let od odcizení bude MV jednat s odbornými útvary. Pro odhalování trestné činnosti i jako nikoliv bezvýznamný preventivní prvek považujeme za potřebné, aby webová aplikace byla dostupná ve formátu, který by umožňoval porovnávání dat s databází vozidel dalších subjektů (např. pojišťoven apod.).

**Z podstatných částí autovraku se zatím podařilo prosadit elektronickou evidenci v rámci MA-ISOH pouze u karoserie, která je nositelem identifikačního čísla vozidla a motoru vozidla, pokud je jeho identifikační číslo uvedeno v dokladech k vozidlu (§ 5 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. vyhláška č. 352/2008 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady z autovraků, vybraných autovraků, o způsobu vedení jejich evidence a evidence odpadů vznikajících v zařízeních ke sběru a zpracování autovraků a o informačním systému sledování toků vybraných autovraků (o podrobnostech nakládání s autovraky), ve znění vyhlášky č. 54/2010 Sb. - způsob vedení průběžné evidence v rozsahu přílohy 3). Požadavek na transparentnost při nakládání s dalšími díly z vyřazených vozidel je vázán na možnost identifikace těchto dílů. Tento krok by patrně vyžadoval ze strany EU větší akcent na prosazení doporučení č. 19 vyplývajícího ze závěrů setkání kontaktních bodů ve Finsku v roce 2006 – viz dokument 6591/06 ENFOPOL 31<sup>4</sup>. Podle tohoto doporučení měla být do tří let přijata směrnice, jež by pro vozidla prodaná v EU stanovila povinnost **označovat vozidla mikrotečkami**. Realizace tohoto opatření by výrazným způsobem usnadnilo identifikaci vozidla a jeho dílů.**

V členských zemích EU je v současné době diskutována otázka **nakládání s totálně havarovanými vozidly** (tj. vozidla, která jsou již pro provoz nepoužitelná, nicméně jsou považována stále za zboží a nebyla tudíž odevzdána subjektu oprávněnému k ekologické likvidaci vozidla, jak ukládá směrnice 2000/53). Systém klasifikace tzv. ekonomických a totálně havarovaných vozidel a definování způsobu dalšího nakládání s nimi funguje prakticky pouze ve Velké Británii. Obdobný problém se zavedením transparentnějšího nakládání s havarovanými vozidly a jejich díly, který do značné míry vytváří prostředí vhodné pro legalizaci odcizených vozidel na identifikační znaky a doklady havarovaných vozidel, však existuje dle našich zjištění i v ostatních státech EU. Návrhy řešení dosud narážely zejména na to, že vycházely z omezení dispozičního práva majitelů poškozených vozidel nakládat s částmi jejich totálně havarovaného nebo jiným obdobným způsobem poškozeného vozidla. V jednotlivých zemích jsou i různé názory na určení hranice mezi ekonomicky a totálně havarovaným vozidlem, s přihlédnutím k různé ceně náhradních dílů a oprav. Je zřejmé, že povinnost určitým způsobem nakládat se zbytky havarovaného vozidla, musí být upravena zákonem a rozhodovat musí nezávislý subjekt podle jasně stanovených pravidel.

Závěr: Plněno částečně. Základním předpokladem je identifikace všech základních částí vozidla. Do budoucna bude třeba se zaměřit na systémové řešení transparentního nakládání s havarovanými vozidly a použitými náhradními díly, což ovšem předpokládá konsensus všech zainteresovaných subjektů.

**4. Zakázat výkup těch autovraků či jejich částí, u nichž nelze doložit jejich původ. Tyto autovraky (jejich částí) lze pouze bezúplatně převzít.**

Gesce: MŽP

Termín: v rámci novely zákona o odpadech (předpokládaný termín: do konce roku 2009)

Každý, kdo se zbavuje autovraku, je povinen autovrak předat pouze osobám, které jsou provozovateli zařízení ke sběru, výkupu, zpracování, využívání nebo odstraňování autovraků. Vybrané autovraky jsou **osobou oprávněnou** k jejich převzetí přebírány **bezúplatně** (viz směrnice 2000/53 a § 37b odst. 1 písm. c) zákona č. 185/2000 Sb., o odpadech). Otázka kontroly původu je řešena v rámci § 3 vyhlášky č. 352/2008 Sb., o podrobnostech nakládání s autovraky - potvrzení o převzetí autovraku se vystavuje, pokud byla odevzdána alespoň karoserie s označením identifikačního čísla VIN a motor s označením identifikačního čísla, pokud bylo uvedeno v osvědčení o registraci vozidla. Do potvrzení se vyplňuje též číslo technického průkazu. Identifikace jiných částí vozidla je v současné době omezená – viz část „Autovraky“, bod 3.

Závěr: Opatření je plněno částečně.

<sup>4</sup> Pozn.: Zřízení kontaktních míst pro trestnou činnost na motorových vozidlech bylo uloženo členským státům EU na základě čl. 5 rozhodnutí Rady EU 2004/919/EC z prosince 2004 týkajícího se krádeží motorových vozidel přeshraničními důsledky.



**5. Zpřesnit podmínky pro trvalé vyřazení vozidla podle § 13 zákona č. 56/2001 Sb., podmínkách provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Zavést v rámci centrálního registru vozidel evidenci vozidel trvale vyřazených z registru z důvodu jejich zániku, včetně evidence důvodu jejich zániku.**

Gesce: MD

Termín: v rámci novely zákona č. 56/2001 Sb. (předpokládaný termín: do konce roku 2009)

Novela zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, byla předložena do meziresortního připomínkového řízení v květnu 2010. Vypořádání meziresortního připomínkového řízení nebylo zcela dokončeno, novela byla ze strany MD pozastavena. V červnu 2010 proběhlo jednání na MD, které zahájilo diskusi k novému pojetí registrace vozidel, polopřevodů vozidel a vyřazování vozidel z registru. Návrh paragrafovaného znění novely § 13 zákona, upravujícího trvalé a dočasné vyřazení vozidla z registru silničních vozidel, slíbilo MD připravit k dalšímu jednání do října 2010, dosud se tak nestalo. Úpravy v položkách centrálního registru silničních vozidel (evidence důvodu zániku vozidla) budou provedeny až v rámci nového centrálního registru, jehož spuštění se předpokládá v roce 2012. Nezbytné legislativní změny v zákoně č. 56/2001 Sb. je třeba provést do konce roku 2011. Ministerstvo dopravy předpokládá předložení novely zákona č. 56/2001 Sb. s výše uvedenými změnami v září 2011. Náklady odhaduje MD na cca 100 mil. Kč.

Závěr: Opatření není dosud splněno (v gesci MD).

**6. Legislativně upravit zákaz opětovného použití vozidel či jejich částí vyřazených z registru vozidel z důvodu jejich zániku, která se stala odpadem podle zákona o odpadech.**

Gesce: MŽP

Termín: v rámci novely zákona o odpadech (předpokládaný termín: do konce roku 2009)

Opatření není plněno - pro realizaci tohoto opatření je nezbytná realizace opatření č. 5 (v gesci MD), příslušné změny se připravují v zákoně o vozidlech s ukončenou životností (v gesci MŽP).

Je také třeba konstatovat, že znění opatření nebylo zcela přesně formulováno, neboť umožňovalo i takový výklad, podle něhož by vozidlo vyřazené z důvodu zániku jeho účelu (tj. pro provoz na pozemních komunikacích), případně jeho částí, nemohly být opětovně použity, což rozhodně nebylo smyslem navrhovaného opatření a bylo by to i v rozporu s cíli směrnice 2000/53/ES. Znění opatření proto bylo upřesněno v aktualizovaném Harmonogramu opatření, který je obsažen v části IV. tohoto materiálu.

MV považuje za nežádoucí, aby byly v provozu opětovně používány např. díly z vyhořelých vozidel, vozidel zcela zničených po havárii, zcela zkorodovaných apod. Směrnice 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností se vztahuje nejen na vozidla samotná, ale i na jejich součásti a materiály, jakož i na náhradní a výměnné díly (odst. 8 preambule). V zájmu ochrany životního prostředí by se tudíž vozidla měla rozebírat pouze osobami k tomu oprávněnými a v zařízeních k tomu určeným. Směrnice navíc stanoví, že je třeba odevzdat podstatné části vozidla, minimálně karosérii a motor vozidla, aby bylo možné vydat potvrzení o likvidaci vozidla a na základě něho vozidlo vyřadit z registru. Přesto dochází k tomu, že části vozidla jsou demontovány mimo systém a prodávány sběrnám druhotných surovin, rozprodávány původními vlastníky vozidla na náhradní díly, i když je deklarován zánik vozidla (např. v důsledku povodní), nebo prodávány sběrnými místy (viz část Autovraky, bod 2). To, že se jedná o prodej dílů bez evidence a placení daní z příjmů v případě sběrných míst, není třeba ani dodávat. Transparentní způsob využití dílů z vozidel s ukončenou životností pro opětovné použití považuje MV za vhodné i z důvodů plnění kvót uložených směrnicí 2000/53/ES.

Závěr: MV doporučuje v rámci novely zákona o vozidlech s ukončenou životností stanovit základní pravidla pro opětovné použití dílů z vozidel.

**7. Zintenzívnit a důsledně provádět kontrolní činnost všech zainteresovaných subjektů ve všech provozovnách, kde dochází k nakládání s autovraky a jejich částmi, včetně transportu autovraků a průběžně vyhodnocovat získané poznatky z pohledu životního prostředí, provozování živnosti i eliminace trestné činnosti.**

Gesce: živnostenské úřady, ČIŽP, Policie ČR, celní úřady

Termín: průběžně

K realizaci opatření byl Odborem živností MPO vydán dne 2. 6. 2008 Metodický pokyn č. 1/2008, podle něhož se **živnostenské kontroly** měly zaměřit zejména na kontroly podnikatelů s předmětem podnikání „Podnikání v oblasti nakládání s nebezpečnými odpady“ a „Maloobchod motorovými vozidly a jejich příslušenstvím“. V roce 2009 bylo doporučeno živnostenským úřadům rozšířit kontroly i na podnikatele s předměty podnikání „Opravy silničních vozidel“, „Klempířství a oprava karosérií“ a další provozovny, kde dochází k nakládání s autovraky a jejich částmi při provozování živnosti. Při kontrolní činnosti spolupracují živnostenské úřady s Českou inspekcí životního prostředí, orgány Policie ČR a celními úřady. Kontrolu v dané oblasti by měly vykonávat též Odbory životního prostředí obcí a krajů.

V roce 2008 (dostupná data do 15. 11.) provedly živnostenské úřady 3 121 kontrol, při nichž bylo zjištěno 979 porušení živnostenského zákona a uloženy pokuty za 746.300 Kč. Ve dvou případech byla zjištěna natolik závažná, že došlo ke zrušení živnostenského oprávnění. V roce 2009 bylo provedeno 2 912 kontrol u 1661 podnikatelských subjektů, kde dochází k nakládání s autovraky. Bylo zjištěno 812 porušení živnostenského zákona, uloženy pokuty ve výši 360.100 Kč. V 11 případech byla zjištěna natolik závažná, že došlo ke zrušení živnostenského oprávnění, v jednom případě k pozastavení živnosti. V roce 2010 (dostupná data do listopadu 2010) bylo provedeno 1693 kontrol u 873 podnikatelských subjektů, kde dochází k nakládání s autovraky. Bylo zjištěno 435 porušení živnostenského zákona, uloženy pokuty ve výši 299.200 Kč. Ve 14 případech byla zjištěna tak závažná, že došlo ke zrušení živnostenského oprávnění a v jednom případě k pozastavení živnosti. Kontroly byly prováděny i na úrovni živnostenských odborů městských částí Praha 1 – 22. Jejich objem však vycházel z možností Policie ČR reagovat na požadavky součinnosti při takovýchto kontrolách. Za vhodné proto považujeme zvážit vytvoření plánu kontrol na úrovni kraje tak, aby bylo možné lépe zajistit i součinnost policistů při kontrolní činnosti.

**Česká inspekce životního prostředí** v roce 2009 prováděla kontroly autovrakovišť v rámci speciálního celostátního úkolu. Při kontrolní činnosti spolupracuje inspekce dle možností s živnostenskými úřady. Bylo zkontrolováno celkem 100 subjektů, z toho 32 kontrol bylo provedeno na základě podnětu přijatého od občanů nebo jiného správního orgánu. Za zjištěná porušení bylo do konce roku 2009 zahájeno 40 správních řízení o uložení pokuty a bylo vydáno 46 rozhodnutí o uložení pokuty nebo příkazů. Celkem 38 rozhodnutí o pokutě nabylo v průběhu roku 2009 právní moci, uložená částka dosáhla celkové výše 13 936 000 Kč. Průměrná výše ukládaných pokut byla 103 579 Kč, nejvyšší uložená pokuta dosáhla výše 1 000 000 Kč. Kontroly autovrakovišť probíhaly rovněž v roce 2010, souhrnné výsledky nebyly ještě v době zpracování materiálu známy.

Kontrolní akce provádí **Policie ČR** obvykle v součinnosti s živnostenskými úřady a Českou inspekcí životního prostředí, případně **dalšími subjekty (finančními úřady, celními orgány, hasiči apod.)**. Při kontrolách byla zajištěna odcizená vozidla nebo jejich části, registrační značky, doklady k vozidlům. Byly zjištěny i další nedostatky - výskyt vozidel a jejich částí s odstraněnými identifikačními údaji bez dokladu nabytí, chybějící evidence podle živnostenského zákona apod. Části vozidel byly vykupovány též některými sběrnými druhotných surovin jako kovový odpad, i když k tomu sběrný nejsou oprávněny. V jihočeském kraji bylo přijato opatření ke kontrolní činnosti ve vybraných provozovnách. Tyto provozovny jsou rozděleny mezi pořádkovou a kriminální policii, které zde provádějí pravidelné kontroly, se zaměřením na prodávané zboží a osoby, které toto zboží prodávají a na dodržování platné legislativy. Kromě pravidelných kontrol se zde konají i namátkové kontroly, reagující na aktuální nápad trestné činnosti. Systematické provádění kontrol v těchto provozovnách významným způsobem přispívá k potírání i objasňování trestné činnosti na motorových vozidlech v regionu. Obdobné zkušenosti mají i v královéhradeckém kraji.

Vysoká koncentrace problémových autovrakovišť se zpravidla vyskytuje v blízkosti oblastí s vysokým nápadem trestné činnosti na motorových vozidlech a je obvykle spojena i s minimální objasněností tohoto druhu trestné činnosti. Z poznatků Policie ČR vyplývá, že se v řadě případů jedná o organizovanou skupinu, kdy majitel - provozovatel vrakoviště je napojen na síť dodavatelů, kteří přímo odebírají kradená motorová vozidla od zlodějů, v pronajatém objektu (garáž, statek) odstraňují identifikační znaky, rozřežou odcizené vozidlo na jednotlivé díly (motory, díly karoserie airbagy, elektrozařízení atd.) a ty pak prodají na vrakoviště, případně do jiných provozoven, kde se s díly dále pracuje. Ztotožnění takovýchto částí vozidel s vozidlem odcizeným je pak velmi obtížné, ne-li nemožné, tudíž objasněnost trestné činnosti v dané oblasti je minimální.

Závěr: Opatření je plněno. Objem kontrol v některých regionech však závisel na personálních možnostech Policie ČR poskytnout součinnost při kontrolách v uvedených provozovnách.

**8. Rozšířit oprávnění Policie ČR a České inspekce životního prostředí pro vstup do tzv. ostatních prostor provozoven nakládajících s odpady.**

Gesce: MV a ČIŽP

Termín: v rámci novelizace zákona o Policii ČR (předpokládaný termín: do konce roku 2008) a zákona o odpadech (předpokládaný termín: do konce roku 2009)

Pokud se týká Policie ČR, bylo oprávnění nově **upraveno v § 41 zákona č. 273/2008 Sb.**, o Policii ČR. Rozsah oprávnění České inspekce životního prostředí bude upraven v rámci aktuálně připravovaného zákona o odpadech.

Závěr: opatření v gesci Policie ČR je splněno.

### III. Registrace vozidel a evidenční kontrola

**1. Zpřísnit stávající způsob provádění evidenční kontroly vozidel ve stanicích technické kontroly.**

Gesce: MD ve spolupráci s MV

Termín: v rámci novely zákona č. 56/2001 Sb. nebo prováděcích předpisů k zákonu (předpokládaný termín: do konce roku 2009)

Evidenční kontrola je v současné době prováděna pouze jako vizuální prohlídka, neboť stanice technické kontroly (dále jen „STK“) nedisponují technologiemi potřebnými k provedení podrobnější prohlídky. STK nemají k dispozici ani informace o umístění a provedení jednotlivých identifikačních znaků vozidel (výrobní čísla karoserií či podvozku, výrobní štítky atd.) garantované státem resp. výrobcem vozidel (či jejich akreditovanými zástupci), ani o kódovaném významu jednotlivých číslic identifikačních znaků. Kontrolní technik tedy při evidenční kontrole porovnává pouze číslice zobrazené na vozidle s číslicemi v předložených dokladech, aniž by byl schopen konstatovat, že neodpovídají správnému umístění, ražbě či typu vozidla, které je kontrolováno, že poznatky zjištěné při prohlídce vozidla neodpovídají deklarovanému roku výroby vozidla a ostatním datům uvedeným na vozidle nebo že část vozidla s identifikačním číslem pochází z jiného vozidla. V případě novějších typů vozidel, u nichž jsou identifikační znaky (např. výrobní číslo motoru, typ motoru) umístěny pod krytem, není STK dokonce ani povinná kontrolu identifikátoru provést. Výsledkem je **nízká účinnost evidenčních kontrol prováděných v STK.**

Částečně i v důsledku této skutečnosti jsou dnes v registrech evidována různá vozidla se stejnými identifikačními znaky, vozidla, která vykazují zásahy do identifikačních znaků (i přesto, že prošla několika technickými kontrolami), vozidla, která vykazují zjevný nesoulad identifikačních znaků s doklady nebo jejichž identifikační číslo neodpovídá vozidlu. Nejčastěji se jedná o individuálně dovezená (zpravidla totálně havarovaná) vozidla odhlášená z registrů jiných států. Zcela běžnou praxí jsou opravy vozidel pomocí dílů bez možnosti identifikace jejich původu, kdy množství vyměněných

náhradních dílů leckdy převyšuje i počet původních dílů vozidla. Části těchto vozidel jsou nezřídka spojeny s částmi pocházejícími z odcizených vozidel.

**MV proto připravilo ve spolupráci s MD a dalšími subjekty návrh koncepce zpřísnění evidenčních kontrol v rámci kontrolního úkonu 103 „Identifikační číslo vozidla“ (návrh byl Ministerstvu dopravy předán v červnu 2010 k přijetí dalších kroků potřebných k jeho realizaci).**

Návrh nového pojetí kontrolního úkonu 103 je co do rozsahu vozidel, na které by se měl vztahovat, širší než původní záměr zavést kontroly originality u individuálně dovezených vozidel (viz bod 2)<sup>5</sup> – navrhuje se, aby zpřísněné kontrole podléhala všechna vozidla, která byla uvedena do provozu od 1.7.2001 včetně. Rozpracovány jsou popisy závad a jejich hodnocení. V případě, že bude při kontrolním úkonu 103 zjištěna evidenční závada stupně B, a provozovatel vozidla jej dále hodlá provozovat, přistaví vozidlo k detailní kontrole.

Cílem detailní kontroly je cestou nedestruktivního podrobného prověření identifikátorů vozidel a jejich porovnáním s příslušným informačním systémem zjistit, zda jsou tyto původní, případně zda s nimi nebylo neoprávněně manipulováno. V případě, že při detailní kontrole bude zjištěno důvodné podezření z trestné činnosti, vozidlo se předá policii, která je oprávněna použít i destruktivní metody pro odhalování změn v identifikátorech vozidel. Policie by po kontrole měla být schopna sdělit registračnímu úřadu, zda byly na vozidle provedeny neschválené změny anebo zásahy do identifikátorů vozidla, např. VIN, zda má vozidlo identifikační údaje v souladu s údaji uvedenými v registru silničních vozidel a dokladech vozidla a zda je vozidlo evidováno v pátracích evidencích odcizených vozidel.

Co zejména požaduje MV: Přísné podmínky pro osoby oprávněné k provádění detailní kontroly. MV dále vzneslo požadavek, aby výsledky detailní kontroly (optimálně i výsledky kontroly v STK) byly vč. fotodokumentace uloženy v elektronické podobě a aby databáze protokolů vozidel zkontrolovaných v rámci detailní kontroly byla součástí CIS (informační systém, kde se v elektronické podobě evidují protokoly z STK a další informace). To umožní vybraným policistům přístup k příslušným datům, stejně jako k informaci o tom, že vozidlo bylo v STK při kontrolním úkonu 103 označeno závadou „B“ a nebylo přistaveno k detailní kontrole. Zároveň MV požadovalo, aby se po zadání dat k vozidlu do CIS ze strany STK provedlo automatické porovnání dat k vozidlu s databází odcizených vozidel a v případě shody byla vyrozuměna Policie ČR. MV by přivítalo, aby STK byla vybavena systémem umožňujícím elektronickou dokumentaci vybraných kontrolních úkonů (zejm. evidenční kontroly) s možností archivace v CIS. MV rovněž navrhuje, aby se detailní kontrola prováděla rovněž na základě rozhodnutí příslušného registračního místa obce s rozšířenou působností nebo Ministerstva dopravy, existují-li důvodné pochybnosti o skutečném stavu věci podle § 3 správního řádu. MV prosazuje, aby při prohlídce vozidla v STK byly důsledně kontrolovány identifikační znaky vozidla s výjimkou těch identifikačních znaků, které jsou zakryty přímo výrobcem. (Dnes se pod kryty kontrola neprovádí. Z činnosti kontrolních orgánů Magistrátu hl. m. Prahy vyplývá, že kontrola typu motoru se z důvodů továrního zakrytí neprovádí v cca 1/3 případů. Ministerstvo dopravy o změně neuvažuje). Dále MV požaduje, aby v případě individuálně dovezených vozidel byl do poznámky protokolu z STK zapsán žadatel o kontrolu v STK, event. číslo jeho dokladu a převozní registrační značka.

**Závěr: Opatření není splněno. V roce 2010 byla zpracována koncepce zpřísnění evidenčních kontrol vozidel. Její zapracování do prováděcích předpisů, event. metodických postupů je v gesci Ministerstva dopravy. V červenci 2011 byla ze strany Ministerstva dopravy obnovena jednání k zavedení zpřísněných evidenčních kontrol. Ke zlepšení situace v STK připravilo MD změnu ustanovení týkajících se práce kontrolního technika. Návrh novely zákona č. 56/2001 Sb.,**

---

<sup>5</sup>Tj. zpřísněná kontrola by se vztahovala na: samostatnou evidenční kontrolu, evidenční kontrolu v rámci pravidelné technické prohlídky, při schválení technické způsobilosti jednotlivě dovezeného vozidla, vozidla po provedené změně (provádí se před schválením technické způsobilosti, pokud o provedení evidenční kontroly rozhodne registrační místo – to rozhoduje o rozsahu technické prohlídky po přestavbě, plný rozsah prohlídky však v praxi není moc častý), při technické prohlídce před registrací (tj. i při změně majitele).

v němž je změna obsažena, však nebyl dosud schválen a jeho projednání bylo pozastaveno. Ministerstvo dopravy předpokládá předložení novely zákona č. 56/2001 Sb. s výše uvedenými změnami v září 2011.

**2. Legislativně zavést obligatorní kontrolu originality (původnosti vozidla) u všech individuálně dovezených ojetých vozidel poprvé registrovaných v ČR**

Gesce: MD ve spolupráci s MV

Termín: v rámci novely zákona č. 56/2001 Sb. (předpokládaný termín: do konce roku 2009)

Vzhledem k vyhodnocení výsledků kontrol originality na Slovensku a spíše zamítavému postoji MD k zavedení kontrol originality v ČR se MD a MV v roce 2010 dohodly, že v první fázi budou předregistrační kontroly vozidel řešeny formou zpřísněných evidenčních kontrol vozidel (viz bod 1).

Závěr: Na počátku roku 2010 bylo dohodnuto, že opatření bude plněno jiným způsobem. V červnu 2010 byla Ministerstvu dopravy předána koncepce řešení zpřísněné evidenční kontroly. Vzhledem k nečinnosti Ministerstva dopravy na tomto úseku byl ze strany Odboru závažné majetkové trestné činnosti ÚOOZ SKPV v rámci pracovní skupiny národních kontaktních bodů pro autokriminalitu podán na konci roku 2010 návrh na přijetí minimálních standardů předregistrační kontroly vozidla („zákon o kontrole originality vozidel“). Tato aktivita byla jednomyslně schválena v uvedené pracovní skupině i v pracovní skupině pro vymáhání práva (LEWP) EU. Návrh je předložen k projednání Evropské komisi.

**3. Vyhodnotit výsledky činnosti Schengenského informačního systému a poznatky Policie ČR ohledně odcizených vozidel, dokladů k vozidlům a registračních značek a na základě zpracované analýzy případně navrhnout nové parametry evidenční kontroly, její rozsah a postup při zjištění závad.**

Gesce: MD ve spolupráci s MV

Termín: do konce roku 2009

Ve spolupráci s Policií ČR a MD byly vyhodnoceny poznatky ze Schengenského informačního systému ohledně vozidel, dokladů a registračních značek. Byly zjištěny následující nedostatky:

- **Nedostatečný desetidenní limit pro předběžné zadržení vozidla evidovaného v SIS** podle § 441a trestního řádu. Odbor bezpečnostní politiky MVČR připravil v roce 2010 návrh novely zákona 273/2008 Sb., o Policii ČR, který upravuje prodloužení doby pro předběžné zajištění vozidla evidovaného v SIS a předložil jej Ministerstvu spravedlnosti, v jehož gesci je současná právní úprava. Změna by měla být přijata společně s novým zákonem o mezinárodní justiční spolupráci v trestních věcech (přijetí legislativní změny bude provázáno s novým trestním řádem, neoficiální předpoklad předložení do meziresortního připomínkového řízení: 3. čtvrtletí 2011).
- Schengenské dohody výslovně nestanoví povinnost vozidlo evidované v SIS zajistit nebo neregistrovat. V tomto směru ponechávají další postup na vnitrostátním právu země nálezů a na dohodě země nálezů a země záznamu. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1160/2005 umožnilo využívat SIS též registračním místům, a to za účelem řádného vydávání osvědčení o registraci vozidel. Preambule Nařízení ve svém odst. 6 považuje pro realizaci tohoto oprávnění za nezbytné, že budou přijata pravidla, která upraví postup registračních orgánů v případě zjištění hledaného vozidla tak, aby bylo zaručeno vydání bezvadného osvědčení o registraci vozidla. V tomto směru lze konstatovat, že pravidla, která přijala Česká republika, nejsou – jak ukazuje praxe – dostatečná pro úplné zajištění cíle stanoveného v nařízení. Osoby, v jejichž držení jsou vozidla evidovaná v SIS, předkládají po marném uplynutí lhůty pro předběžné zajištění vozidla podle § 441a trestního řádu (viz výše) žádost o registraci vozidla. Ministerstvo dopravy proto připravilo **návrh změny zákona č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, který registraci vozidel evidovaných v SIS výslovně zakazuje.**

- **Velké množství ztracených a odcizených dokladů k vozidlu vkládaných do SIS** (množství dokladů k vozidlům vkládaných do SIS v ČR výrazně převyšuje počet dokladů vkládaných do SIS ostatními státy EU<sup>6</sup>). V této souvislosti Odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ve spolupráci s dopravní policií zajistil podrobnější lustraci dokladů k vozidlu při kontrole vozidla v rámci dohledu. Z počtu (v ČR i zahraničí) zjištěných českých neplatných dokladů k vozidlu evidovaných v SIS (36 zjištěných registračních dokladů v roce 2010) lze usuzovat, že české registrační doklady evidované v SIS se v provozu na pozemních komunikacích zemí Schengenu vyskytují jen ojediněle.

Dále Ministerstvo vnitra zajistilo medializaci problému spojeného s řízením vozidla vybaveného dokladem, který byl zneplatněn vložením do SIS (webové stránky, tisková konference, publikace „Koupě ojetiny není riziková, pokud znáte tato pravidla“). Ministerstvo dopravy přislíbilo na základě podnětu ze strany MV zřídit webovou aplikaci neplatných osvědčení o registraci vozidla (realizace byla přislíbena do konce května 2011). Ministerstvu dopravy bylo doporučeno přijmout příslušnou legislativní úpravu v novele zákona č. 56/2001 Sb., aby k situaci, kdy dochází k účelovému nahlášení ztráty osvědčení o registraci vozidla (a jejímu povinnému nahlášení do SIS) při přeregistraci vozidla na nového majitele, pokud možno vůbec nedocházelo. Příslušné kroky, které by vedly ke snížení počtu dokladů evidovaných v SIS, přislíbilo Ministerstvo dopravy provést v nejbližší novele zákona č. 56/2001 Sb.

- **Po dohodě s MD byl zajištěn přístup policistů k údajům o ztracených registračních značkách** (pozn.: registrační značky nahlášené Policii ČR jako odcizené jsou evidovány v pátrací databázi Policie ČR a zveřejňovány na webu Policie ČR; ztracené registrační značky jsou evidovány registračními místy).
- **Registrace vozidel vybavených registrační značkou evidovanou v SIS.** Na základě dohody mezi MV a MD byla zajištěna oznamovací povinnost registračních míst vůči Policii ČR při zjištění registrační značky evidované v SIS a bylo doporučeno upravit v tomto směru metodické postupy pro registrační místa.
- **Dovoz a registrace vozidel, často i vybavených doklady, která byla v jiném státě EU vyřazena z provozu a předána k ekologické likvidaci** (jednalo se např. o německá vozidla, která byla vyřazena v souvislosti se zavedením šrotovného v Německu). Předání informace státu, v němž probíhá registrace vozidla,<sup>7</sup> o odejmutí osvědčení o registraci vozidla adresovaná státu, v němž bylo vozidlo přihlášeno původně, které probíhá prostřednictvím kontaktních bodů, je pro ověření právního postavení vozidla nedostatečné. Výměna informací k vozidlu neprobíhá povinně u každé registrace již registrovaného vozidla individuálně dovezeného z jiné země EU, ale pouze ad hoc v případě pochybností. K výměně informací z registrů vozidel by výrazným způsobem přispělo přistoupení České republiky k síti **EUCARIS**.<sup>8</sup>

<sup>6</sup> V Schengenském informačním systému bylo Českou republikou k 31. lednu 2010 nahlášeno 1.805.302 vydaných dokladů (občanských průkazů, cestovních pasů, řidičských průkazů, dokladů k vozidlu, povolení k pobytu). Z toho 525.326 (přibližně 30 %) představují doklady o registraci vozidla. Od počátku roku 2008 to v průměru dělá více než 3 tisíce záznamů týdně! Podle sdělení MD se přibližně 90 % žádostí o vystavení duplikátů osvědčení o registraci vozidla eviduje v souvislosti s přeregistracemi vozidel. Původní doklady k vozidlu se do SIS hlásí jako „ztracené“. Cca 6 % dokladů k vozidlu vložených do SIS je evidováno jako odcizené.

<sup>7</sup> Směrnice Rady 1999/37/ES o registračních dokladech vozidel

<sup>8</sup> Informační systém EUCARIS umožňuje výměnu dat z registrů vozidel mezi členskými státy EU, případně dalšími státy, které se k systému připojily. Výměnu dat prostřednictvím sítě EUCARIS předpokládá i Průmská úmluva, k jejíž implementaci se Česká republika zavázala. Implementace by měla být dokončena v srpnu 2011. S výměnou dat prostřednictvím sítě EUCARIS počítá i připravovaná směrnice o usnadnění přeshraničního vymáhání sankcí za vybrané dopravní delikty. I když Ministerstvo dopravy přes několik měsíců trvajících spor o

- **Po dohodě s MD bylo na jaře 2010 navrženo vytvoření statistického nástroje pro aplikaci v centrálním registru vozidel** určeného pro obce s rozšířenou působností, který by poskytoval nejen jednotné statistické výstupy, ale mohl by působit i jako nástroj kontroly – např. formou porovnání realizovaných zásahů v informačním systému SIS na registračních místech a u Policie ČR (blíže viz část „Registrace vozidel“, bod 4). Nadále přetrvávají problémy v komunikaci registračních úřadů s Policií ČR. Národní centrála Sirene ÚSKPV PP ČR poskytla v tomto směru Ministerstvu dopravy návrh na řešení formou SW nástroje, který by umožnil při pozitivní lustraci v SIS sloučit dotazy z jednoho registračního místa k jednomu vozidlu v čase a ověřit, že věc pozitivně označená v SIS u registračního úřadu byla předána k prošetření Policií ČR. Absence relevantních statistických údajů od registračních míst neumožňuje hodnověrně posoudit způsob využívání IS SIS při registraci motorových vozidel.
- Doporučujeme zpracovat **studii možnosti propojení kamerových systémů** sloužících ke sledování provozu na pozemních komunikacích a dodržování pravidel silničního provozu **s databází odcizených vozidel PATRMV, ASF a SIS** tak, aby bylo možné porovnávat registrační značky projíždějících vozidel s databází odcizených vozidel, resp. odcizených registračních značek (viz kpt. „Činnost Policie ČR“, bod 7). Předpokládaným přínosem je vysoký počet pozitivních lustrací a v případě rychlého zásahu Policie ČR i zvýšení počtu zajištěných odcizených vozidel.
- Doporučujeme při překlopení dat ze stávajícího registru motorových vozidel do připravovaného nového registru vozidel provést dle možností automatickou **kontrolu již registrovaných vozidel vůči databázím odcizených vozidel**.

Závěr: Opatření je plněno částečně. Vyhodnocování využívání Schengenského informačního systému je prováděno průběžně, návrhy na odstranění nedostatků jsou však realizovány jen zčásti. Chybí zejména SW nástroj, který by umožnil při pozitivní lustraci v SIS sloučit dotazy z jednoho registračního místa k jednomu vozidlu v čase. Tím by se jednak sjednotily statistické výstupy MV a registračních míst, jednak by kontrolní orgány obou resortů měly v rukou účinný kontrolní nástroj, zda postup orgánů PČR a registračních míst je v souladu se zákonem, schengenskými požadavky a v budoucnu i připravovanou legislativou týkající se odborné způsobilosti registračních úředníků. Ministerstvo vnitra podporuje návrh Ministerstva dopravy na zřízení webové aplikace neplatných osvědčení o registraci vozidla, případně webové aplikace ztracených registračních značek.

**4. Zintenzívnit kontrolní činnost v místech, kde se provádí registrace vozidel, technická a evidenční kontrola, zjištěné poznatky 1x ročně vyhodnocovat a porovnávat je s poznatky policie při nálezu odcizeného vozidla s pozměněnými identifikačními znaky.**

Gesce: MD ve spolupráci s Policií ČR

Termín: průběžně

Kontrolní činnost v místech registrace vozidla spadá zejména do kompetence krajských úřadů, a obcí s rozšířenou působností. I když je Ministerstvo dopravy metodickým pracovištěm pro registrační místa, kontrola výkonu přenesené působnosti registračních míst mu výslovně svěřena není. V souladu s připravovanou novelou zákona o státní kontrole (návrh předpisu je předkládán do meziresortního připomínkového řízení)<sup>9</sup> proto doporučujeme, aby Ministerstvu dopravy byla svěřena tato kompetence alespoň v případech navrhovaných ve zvláštním zákoně.

---

gesci zahájilo kroky k realizaci nezbytných předpokladů pro připojení ČR k síti Eucaris, je již nyní zřejmé, že přistoupení se nepodaří v termínu zajistit. Připojení systému Eucaris se podle posledních informací předpokládá k novému registru vozidel, který má být spuštěn až v roce 2012.

<sup>9</sup> § 24: *Převzetí výkonu kontroly nadřízeným správním orgánem*

„(1) Výkon kontroly může v zájmu splnění jejího účelu, z důvodu podjatosti, nečinnosti nebo v dalších odůvodněných případech převzít nadřízený správní orgán<sup>2)</sup> kontrolního orgánu. O této skutečnosti vyzoomí nadřízený správní orgán kontrolní orgán, který je jinak k výkonu takové kontroly příslušný.“

Policie ČR provádí prověřování činnosti registračních úřadů zpravidla jen v souvislosti s šetřením konkrétních případů trestné činnosti. Byly dokumentovány případy nelegálního schvalování vozidel a registrace vozidel bez plných mocí a bez souhlasu vlastníka (ve věci byl podán návrh na zahájení trestního stíhání pracovníka registračního místa za trestný čin přijímání úplatku). Z operativních informací policie vyplývá, že na registračních místech mají organizované skupiny pachatelů své spolupracovníky, kteří prostřednictvím registrací legalizují odcizená či jinak závadová vozidla.

Vyhláška č. 512/2002 Sb., o zvláštní odborné způsobilosti úředníků územních samosprávných celků, ve znění pozdějších předpisů, ani tyto oblasti výkonu státní správy nezahrnuje, tudíž nejsou stanoveny odborné předpoklady výkonu této činnosti. Metodické postupy, kterými upravuje Ministerstvo dopravy činnost registračních míst nejsou zveřejňovány ve Věstníku MD, tudíž nejsou právně závazné. Při prošetřování řady případů registrace odcizených vozidel bylo zjištěno nedodržování metodických postupů při registraci vozidel aj. nedostatky (např. přihlašování vozidel pouze na kopie dokladů, registrace vozidel na odcizené nebo zjevně padělané doklady apod.). V důsledku nesprávných postupů jsou podávány žaloby u soudu za chybný úřední postup podle zákona č. 82/1998 Sb., o odpovědnosti za škodu způsobenou při výkonu veřejné moci rozhodnutím nebo nesprávným úředním postupem a o změně zákona České národní rady č. 358/1992 Sb., o notářích a jejich činnosti (notářský řád), ve znění pozdějších předpisů, a požadováno odškodnění v rozsahu ceny vozidla. Pravidelné kontroly, při nichž by byl vyhodnocován úřední postup při schvalování technické způsobilosti či registračních úkonů se však provádí podle našich informací zcela výjimečně. Z výše uvedených důvodů považujeme za nezbytné, aby (stejně, jako jsou zákonem stanoveny povinnosti pro občany), byly závazně stanoveny povinnosti a podmínky zvláštní odborné způsobilosti pro registrační místa při registraci vozidel.

Národní centrála SIRENE Úřadu služby kriminální policie a vyšetřování Policejního prezidia ČR (dále jen „NC SIRENE“), která má na starosti fungování Schengenského informačního systému v ČR (dále jen „SIS“), korespondovala v roce 2010 se zahraničními partnery ohledně 557 hledaných vozidel, z nichž ve 396 případech došlo ke ztotožnění vozidla na území ČR. Pokud se týká zahraničních vozidel evidovaných v SIS, zajištěných na našem území, pochází nejvíce záznamů (43 %) ze SRN, Rakouska (17 %), Itálie (12 %) a Slovenska (10 %).

Ve 161 případech přišlo hlášení o vozidle, které bylo evidováno v SIS českými orgány, ze zahraničí. Nadpoloviční většina vozidel byla kontrolována na cestě mimo schengenský prostor východním směrem – nejvíce na Slovensku (24 %) a v Polsku (20 %).

Vedle motorových vozidel vedla NC SIRENE v roce 2010 korespondenci i ohledně 75 nálezů registračních značek vložených do SIS (51 nálezů bylo hlášeno ze zahraničí, 24 v České republice). V zahraničí bylo rovněž detekováno 36 českých registračních dokladů k vozidlu vložených do SIS. Přitom do SIS vložila Česká republika za cca 3 roky přes půl milionu záznamů o odcizených či ztracených osvědčeních o registraci vozidel (tj. v průměru více než 3 tisíce týdně). Ani kontroly policie ČR na pozemních komunikacích nesignalizují, že by byly tyto doklady v takovémto množství v provozu na území ČR. Problémem by se mělo Ministerstvo dopravy začít intenzivně zabývat, neboť by výsledky evaluace fungování SIS v České republice mohly vyvolat znepokojení ostatních států EU.

V roce 2010 byla i z těchto důvodů provedena ve spolupráci s MD **kontrola používání SIS**. Bylo zjištěno, že počet pozitivních lustrací učiněných registračními místy značně (cca 5x) převyšuje počet faktických zásahů, k nimž vede NC SIRENE korespondenci se zahraničním partnerem. Z těchto faktických zásahů pouhá jedna čtvrtina vozidel byla zajištěna na základě podnětu registračního místa, což vnímáme jako značný nepoměr, neboť registrační místa jsou povinna hlásit každou shodu místně příslušnému útvaru policie ČR. Na základě hlubší analýzy bylo potvrzeno opakované prověřování jednoho vozidla některými registračními místy. Přesto tento zjištěný nepoměr může vést k domněnce, že některá registrační místa neplní svoji oznamovací povinnost, případně, že registrační místa tuto povinnost plní, ale policie ČR na tato upozornění nereaguje. Z těchto důvodů bylo navrženo vytvoření statistického nástroje pro aplikaci v centrálním registru vozidel určeného pro obce s rozšířenou



působností, který by poskytoval nejen relevantní statistické výstupy, ale mohl by působit i jako nástroj kontroly.

Dalším znepokojujícím faktem je skutečnost, že Odborem pátrání SKPV bylo zjištěno **zaregistrování i takových vozidel, která byla v době registrace hlášena v SIS**. Případy byly postoupeny k prošetření příslušným útvarům Policie ČR.

Z operativního rozpracování některých případů Policií ČR je zcela zřejmé, že **chybí výměna informací z centrálních registrů silničních vozidel jednotlivých členských států**. V České republice jsou např. registrována vozidla, která byla individuálně dovezena z členského státu EU, ve kterém ve skutečnosti nikdy nebyla registrována, a to zpravidla na falešné nebo pozměněné doklady. Situaci by mohlo výrazným způsobem zlepšit přistoupení ČR k systému EUCARIS (blíže viz část „Registrace vozidel“, bod 3), který by – kromě jiného – umožnil i kontrolu vozidla dovezeného z jiného státu zapojeného do sítě EUCARIS.

Kontrolní činnost v STK provádějí Ministerstvo dopravy ČR a krajské úřady. Policie ČR kontrolní činnost provádí zpravidla pouze v souvislosti s šetřením konkrétních případů trestné činnosti. Operativní poznatky Policie ČR poukazují na to, že někteří pracovníci STK za úplatu nebo jiné zvýhodnění zajistí technickou a evidenční kontrolu, aniž by vozidlo bylo přistaveno. Z kontrolní činnosti rovněž vyplývá, že některá vozidla kontrolovaná bezprostředně po technické (evidenční) kontrole mají na první pohled zjevné známky pozměňování identifikačních údajů, aniž by tato závada byla pracovníkem STK deklarována. Podněty k STK, v nichž byla úspěšně provedena technická kontrola individuálně dovezených vozidel před registrací, a v rámci činnosti Policie ČR byly opakovaně shledány závady v identifikaci takovýchto vozidel, byly předány MD k využití při kontrolní činnosti.

Ze strany Policie ČR jsou prověřovány vybrané informace k zájmovým vozidlům též prostřednictvím Centrálního informačního systému (dále jen „CIS-STK“; blíže viz část „Registrace vozidel“, bod 5). Ke zlepšení situace v STK připravilo MD změnu ustanovení týkajících se práce kontrolního technika. Návrh novely zákona č. 56/2001 Sb., v němž je změna obsažena, však nebyl dosud schválen a jeho projednání bylo pozastaveno. Ministerstvo dopravy předpokládá předložení novely zákona č. 56/2001 Sb. s výše uvedenými změnami v září 2011. Podle našeho názoru je jednou z příčin nekvalitního provádění kontrol na STK kromě jiného i (do 1. května 2004) neregulovaný nárůst nových provozoven STK, který v současné době převyšuje reálnou poptávku o cca 1/4 - 1/3. Z toho plynoucí konkurenční boj mezi provozovny a nedostatečný počet efektivních kontrol ze strany oprávněných orgánů nevytvářejí a nevytvářejí dostatečný tlak na kvalitní provádění kontrol v STK.

Jak vyplývá ze zprávy o dozorové činnosti podle zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, ve stanicích technické kontroly (STK) a stanicích měření emisí (SME), zabývají se státním odborným dozorem na MD dva odbory (Odbor auditu, kontroly a dozoru MD a Odbor provozu silničních vozidel MD). V roce 2009 bylo provedeno 51 kontrol STK a 53 kontrol SME. Na základě zjištění bylo rozhodnuto o odnětí profesního osvědčení 3 kontrolním technikům. Od roku 2004 (!) do roku 2009 bylo ze strany MD prověřeno 270 z 309 STK, tj. 87 % všech STK. **Za dobu 6 let kontrolní činnosti byla prověřena všechna pracoviště STK jen ve Zlínském, Olomouckém a Karlovarském kraji**. Z porovnání hodnocení vozidel zaznamenaných kontrolním pracovníkem MD při výkonu státního odborného dozoru s údaji v Centrálním informačním systému (CIS), kde jsou evidovány protokoly z STK, vyplývá, že za přítomnosti kontrolního pracovníka (první datová řádka níže uvedené tabulky) je zaznamenán výrazně vyšší podíl vozidel hodnocených jako nezpůsobilá pro další provoz, než vyplývá z úhrnných statistik dle informačního systému (druhá datová řádka tabulky). Pro ilustraci uvádíme např. porovnání výsledků z roku 2009:

Počet provedených technických prohlídek	Hodnocení vozidel						Průměrný počet závad na 1 vozidlo			
	způsobilé		způsobilé do 30 dnů		nezpůsobilé		celkem	lehké	vážné	nebezpečné
	počet	%	počet	%	počet	%				
294	136	46,26	77	26,19	81	27,55	4,69	2,54	1,54	0,62

souhrnné údaje za celou síť STK za rok 2009										
2 147 809	1 920		133		93					
	889	89,43	313	6,21	607	4,36	3,30	3,00	0,23	0,08

Pokud se týká kontrol ve stanicích měření emisí, je situace ještě horší: z 53 zkontrolovaných stanic byla okamžitě zastavena činnost v 17ti případech (tj. 32 %). Od roku 2004, kdy Ministerstvo dopravy státní odborný dozor provádí, byla pozastavena činnost celkem ve 158 SME (53 %). **Důvodem jsou jednak omezená kontrolní a sankční oprávnění, jednak silně poddimenzované stavy kontrolních pracovníků (dvě dvoučlenné kontrolní skupiny).** Na základě požadavku MV se podílí MD i na kontrole výkonu státní správy v této oblasti na úrovni krajů. **V takovémto počtu kontrolních pracovníků se účinná kontrola ze strany státu rozhodně vykonávat nedá. Pro alespoň základní kontrolu stanic technické kontroly je nezbytné navýšit počet pracovníků MD alespoň o dvě osoby.**

V roce 2010 bylo v rámci státního odborného dozoru zkontrolováno celkem 54 STK a 38 SME. V prvním pololetí 2010 bylo odňato profesní osvědčení 7 kontrolním technikům STK a u dalších 3 probíhá správní řízení v téže věci. Data za druhé pololetí 2010 nebyla ještě v době zpracování materiálu vyhodnocena.

I když v roce 2009 došlo oproti rokům 2004 - 2008 k mírnému zlepšení, zejména díky zavedení Centrálního informačního systému pro STK, je situace v oblasti provádění technických kontrol vozidel, jejichž součástí je i evidenční kontrola, a v oblasti kontroly emisí, způsobilá k přijetí okamžitých a radikálních změn ze strany MD jak v legislativní, tak v kontrolní oblasti. Nekvalitní práce v STK má dopad nejen do prověřování původnosti vozidla, ale i do bezpečnosti vozidla pro provoz na pozemních komunikacích.

**Závěr: Kontrolní činnost v místech, kde se provádí registrace vozidel a technická a evidenční kontrola vykazuje značné rezervy. Zkvalitnění kontrolní činnosti v STK bylo přitom již před několika lety deklarováno jako priorita Ministerstva dopravy.**

**Maximální využití možností stávajících informačních systémů pro kontrolní účely, zavedení nových kontrolních mechanismů a zefektivnění kontrolní činnosti zejména v oblasti předregistrační kontroly vozidel (stanice technické kontroly a registrační místa) jsou nezbytným předpokladem pro odhalování případů legalizace a korupce u tohoto druhu trestné činnosti. K tomu je zapotřebí jednak nastavit legislativní předpoklady (zejména v zákoně 56/2001 Sb.) aj. podmínky pro výkon činnosti příslušných subjektů, ale také činnost těchto subjektů (zejména registračních míst, stanic technické kontroly a provozoven, kde se nakládá s použitými, zejm. havarovanými vozidly a jejich díly) intenzivně a pravidelně na všech úrovních kontrolovat a zjištěné nedostatky odstraňovat.**

**5. Zavést on-line informační systém evidující kontrolní činnost na STK a legislativně upravit povinnost stanic technické kontroly zavést digitální fotodokumentaci vozidla a jeho identifikačních údajů zjištěných při evidenční kontrole (kontrola originality) vozidla.**

Gesce: MD

Termín: v rámci novely zákona č. 56/2001 Sb. (předpokládaný termín: do konce roku 2009)

Ministerstvo dopravy zajistilo od 1. 1. 2009 napojení všech stanic technické kontroly na informační systém pro stanice technické kontroly (dále jen „CIS“), který umožňuje v elektronické podobě evidovat protokoly z kontrol v STK, včetně zjištěných závad, údajů o měření emisí, informace, zda vozidlu byla vydána kontrolní nálepka, identifikovat vozidla, u nichž v určité STK v dané chvíli probíhá technická (evidenční) kontrola apod. V další etapě počítalo MD s rozšířením funkcí systému i o fotodokumentaci přítomnosti vozidla na kontrolní lince (2 fotografie dokumentující vozidlo zepředu a zezadu, vč. typu vozidla, barvy a registrační značky). K navrhované fotodokumentaci identifikačních znaků vozidla při běžné evidenční kontrole však mělo MD výhrady, tudíž bylo zvažováno alespoň kompromisní řešení, podle něhož by byl na každém STK zaveden kamerový systém, který by umožnil alespoň dokumentovat přítomnost vozidla na kontrolní lince, a fotodokumentace identifikačních údajů by se pořizovala až při detailní kontrole (viz část „Registrace vozidel“, bod 1). Tato varianta by ale do značné míry omezila důkazní možnosti Policie ČR, ale i ochranu STK a samotného provozovatele vozidla. Přitom si již dnes řada STK takovouto dokumentaci pro vlastní potřebu pořizuje. K přijetí Ministerstvem vnitra navrhovaného řešení by bylo nezbytné připravit příslušnou legislativu a zvýšit kapacitu informačního systému, což by s sebou patřně neslo určité náklady. Na druhou stranu by přijetí opatření vyvíjelo tlak na kvalitnější práci kontrolních techniků a vytvářelo lepší podmínky pro kontrolní činnost. Zároveň by přijetí opatření snižovalo jak korupční prostředí, tak i prostředí vhodné pro legalizaci trestné činnosti.

Díky Ministerstvu dopravy byl pro vybrané policisty k plnění jejich úkolů zřízen on-line vstup do CIS. Data z CIS jsou nezbytná zejména pro službu dopravní policie (šetření dopravních nehod a technické kontroly při dohledu na bezpečnost silničního provozu) a pro službu kriminální policie (objasňování krádeží motorových vozidel, pojistných podvodů a jiných nelegálních jednání spojených s motorovými vozidly).

Závěr: Opatření je plněno částečně. Informační systém pro stanice technické kontroly je zaveden, nepodařilo se zatím zajistit fotodokumentaci z prohlídky vozidla v STK. Nad rámec opatření se však díky MD podařilo zajistit přístup vybraných policistů do systému, což velmi přispělo k plnění úkolů Policie ČR.

#### **6. Zrušit možnost vydávání čistopisů technických průkazů u jednotlivě dovezených vozidel.**

Gesce: MD

Termín: v rámci novely zákona č. 56/2001 Sb. (předpokládaný termín: do konce roku 2009)

V rámci Národní platformy (viz „Činnost Policie ČR“, bod 7) byly analyzovány případy zneužívání tzv. čistopisů technických průkazů (čistopisy technického průkazu jsou doklady o technické způsobilosti vozidla obsahující pouze data o vozidle, nikoliv o majiteli; jde o ceniny, jejich zneužití se hlásí do SIS). Čistopisy jsou zneužívány pro legalizaci odcizených vozidel, úvěrové podvody, zastírání historie vozidla apod. Požadavek na odstranění této praxe byl vznesen i v rámci projednávání novelizace zákona č. 56/2001 Sb. Návrh novely zákona nebyl dosud přijat, jeho projednávání bylo pozastaveno. Ministerstvo dopravy předpokládá předložení novely zákona č. 56/2001 Sb. s výše uvedenými změnami v září 2011.

Závěr: Opatření není dosud splněno.

**7. Legislativně stanovit, že registraci vozidel lze provádět pouze na základě ověřené plné moci.**

Gesce: MD

Termín: v rámci novely zákona č. 56/2001 Sb. (předpokládaný termín: do konce roku 2009)

Opatření bylo do návrhu novely zákona 56/2001 Sb. zapracováno, ale v rámci vypořádání připomínkového řízení na základě připomínky Ministerstva zemědělství bez konzultace s MV a i přes podporu ostatních připomínkových míst, vypuštěno. Na realizaci opatření v návrhu novely zákona MV trvá. Projednání návrhu novely zákona bylo pozastaveno.

V rámci jednání o vypořádání připomínek k návrhu novely zákona byl akceptován požadavek MV na záznam kódu registračního místa a zkratky registračního úředníka, který záznam do registru provedl, v registru vozidel a identifikace záznamu, pokud byla provedena na základě plné moci. Předpokládáme, že tomuto požadavku bude vyhověno v souvislosti s novým registrem vozidel, jehož ostrý provoz se předpokládá od roku 2012.

Závěr: Opatření není dosud splněno, nicméně Ministerstvo dopravy předpokládá předložení novely zákona č. 56/2001 Sb. s výše uvedenými změnami v září 2011.

**8. Specifikovat „doklad nabytí podstatné části vozidla“ upravený v § 12 odst. 3 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a pojem „podstatná část vozidla“; upravit povinnost registračních míst prověřit údaje deklarované v dokladu o nabytí a zapsat do dokladů k vozidlu podstatné údaje z dokladu o nabytí.“**

Gesce: MD

Termín: v rámci novely zákona č. 56/2001 Sb. (předpokládaný termín: do konce roku 2009)

Změna nebyla v návrhu novely zákona č. 56/2001 Sb. akceptována. Předpokladem pro realizaci opatření je realizace opatření uvedeného v části „Autovraky“, bod 3 a s ní spojená diskuse všech zainteresovaných subjektů (Ministerstvo průmyslu a obchodu, Ministerstva dopravy, pojišťoven apod.) o transparentním způsobu nakládání s náhradními díly.

Závěr: Opatření nebylo splněno. Znění opatření bylo upraveno („Zahájit odbornou diskusi o systémovém a transparentním nakládání s havarovanými vozidly a použitými náhradními díly.“).

## Přehled kriminality na úseku motorových vozidel 2003 – 2010

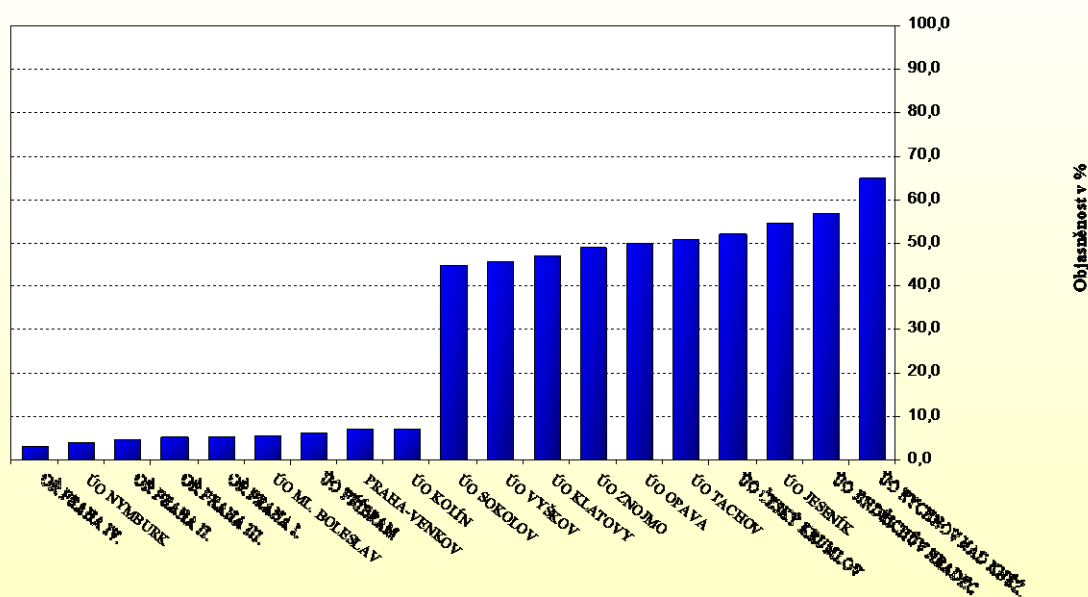
Zjištěno krádeží	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
dvoustopých motorových vozidel	24 174	23 133	21 980	20 175	19 501	18 011	13 954	12 349
jednostopých motorových vozidel	1 157	1 097	1 060	821	828	782	816	760
věcí z automobilů	65 877	59 459	51 624	48 474	51 516	49 430	46 613	39 455
součástek motorových vozidel	6 336	6 344	6 620	6 267	5 829	6 450	7 099	8 794

Zdroj: Statistické přehledy kriminality Policie ČR

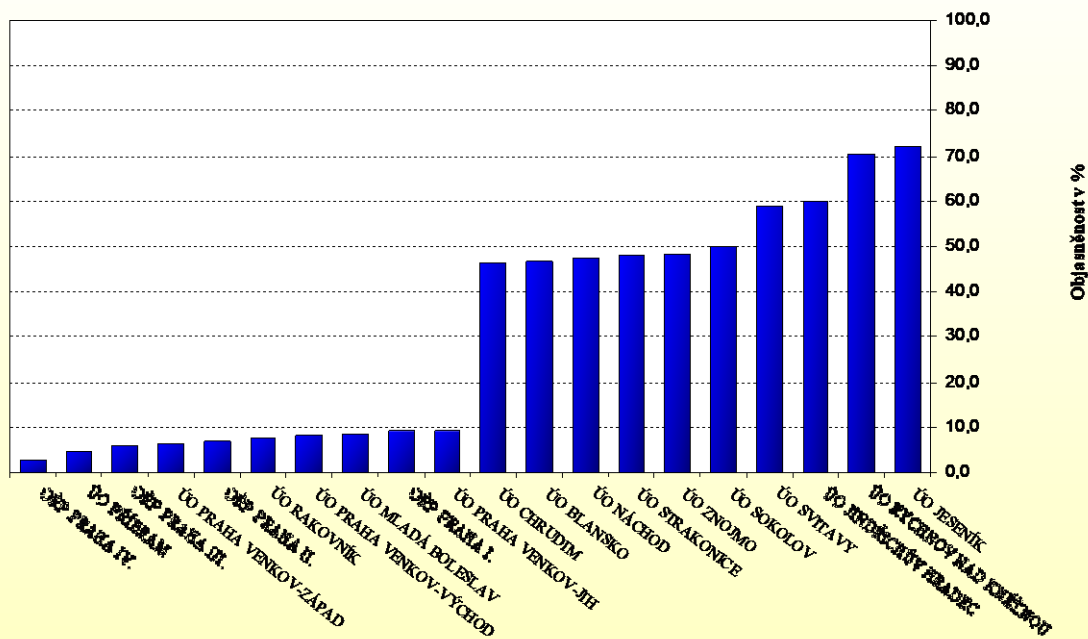
**Od 1. ledna do 30. června 2011** bylo zjištěno na území České republiky **5.945** odcizení motorových vozidel dvoustopých, **321** motorových vozidel jednostopých, **16. 405** krádeží věcí z automobilů a **5. 167** odcizení součástek motorových vozidel.

### Porovnání objasněnosti u krádeží motorových vozidel ve vybraných okresech v roce 2008 a 2009

Krádeže motorových vozidel - porovnání okresů v roce 2008  
Okresy s nejvyšší a nejnižší objasněností



**Krádeže motorových vozidel - porovnání okresů v roce 2009**  
**Okresy s nejvyšší a nejnižší objasněností**



## Shrnutí, návrhy opatření

### I. V činnosti Policie ČR

V činnosti Policie ČR na úseku krádeží motorových vozidel považuje Ministerstvo vnitra za prioritní soustředit se nikoliv na evidování, ale na odhalování trestné činnosti a zajištění většího počtu odcizených vozidel a na odhalování a usvědčování pokud možno všech pachatelů podílejících se na organizované trestné činnosti (tj. na zvýšení objasňenosti). Neméně důležité je i soustředit síly na zajišťování výnosů z trestné činnosti, potírání legalizace věcí pocházejících z této trestné činnosti a s ní související korupce. K realizaci tohoto cíle je nezbytné zaměřit se především na rozpracování organizovaných skupin pachatelů cestou společných vyšetřovacích týmů, pokud jejich činnost přesahuje rámec více krajů či území České republiky, a na zabezpečení součinnosti s ostatními útvary Policie ČR. Rozpracování organizovaných skupin pachatelů v rámci společných vyšetřovacích týmů ovšem vyžaduje minimálně podporu vedení Policie ČR a jednotlivých krajů.

Největším problémem je vysoký stupeň organizovanosti pachatelů této trestné činnosti a zvyšující se podíl mezinárodního prvku. Mezi nejnebezpečnější prvky a projevy patří:

- zvyšující se podíl cizinců, kteří často tuto trestnou činnost organizují, jedná se především o ruskojazyčné skupiny, které mají stále vyšší stupeň organizovanosti a disponují vynikajícím technickým vybavením. V poslední době je i častěji užíváno násilných projevů jak uvnitř skupin (např. odstrašení při možnosti vyzrazení), tak navenek,
- krádeže vozidel v zahraničí, jejich následný převoz a legalizace v České republice,
- propojení na další skupiny páchající jiné druhy organizované trestné činnosti a zaměřené na legalizaci zisků z trestné činnosti,
- napojení pachatelů na policii a orgány státní správy či samosprávy (např. registry motorových vozidel) či jiné subjekty předregistrační kontroly,
- korupce,
- zvyšující se možnost použití přímého násilí ze strany pachatelů, např. při neúspěšné krádeži, velmi často jsou tito pachatelé ozbrojeni,
- zvyšující se počet typově nejzávažnějších případů s velmi vysokou škodou – krádeže kamionů, stavebních strojů, luxusních vozidel a sériové krádeže více vozidel najednou, např. z prodejen nebo skladů.

Z výše uvedených důvodů Ministerstvo vnitra považuje za nezbytné personálně posílit problematiku objasňování trestné činnosti na motorových vozidlech – jednak na úseku operativní činnosti, jednak na úseku technické podpory:

## Varianta A:

**1. Personální posílení na úrovni krajských ředitelství** v rozsahu, který odpovídá alespoň počtu policistů na úseku operativní činnosti schválenému již v roce 2008 – tj. celkově o 29 osob<sup>10</sup> tak, aby a) u nových krajských ředitelství byl minimální počet 3 policistů (není možné, aby se organizovaná trestná činnost na úrovni kraje odhalovala jedním policistou),

b) u ostatních krajských ředitelství byl zohledněn nápad a objasněnost trestné činnosti na motorových vozidlech - s důrazem na ta krajská ředitelství, kde je nápad trestné činnosti na motorových vozidlech dvoustopých za poslední 3 roky nejrozsáhlejší (Praha, Středočeský kraj, Ústecký a Liberecký kraj).

**2. Navýšení policistů Odboru V7 ÚOOZ o 10 osob** (v současné době je personální obsazení odboru: 1 + 10).

### Předpokládané výhody:

Personální zajištění problematiky v místech s největší koncentrací pachatelů trestné činnosti a nejvyšším nápadem trestné činnosti u dvoustopých motorových vozidel (objem tohoto druhu trestné činnosti ve výše zmíněných 4 krajích představuje 70 % nápadu této trestné činnosti v celé České republice) umožňující důsledné prověření všech poznatků získaných z činnosti společných vyšetřovacích týmů a rozpracování všech linií organizovaných skupin pachatelů. Personální posílení problematiky umožní též intenzivnější kontrolní činnost v místech, kde dochází k legalizaci trestné činnosti v součinnosti s dalšími subjekty v rámci Policie ČR či mimo ni. Personální posílení útvaru V7 ÚOOZ je nezbytné zejména kvůli zajištění případů mezinárodních právních pomoci a mezinárodních pracovních týmů a zajištění celorepublikové analytické činnosti na tomto úseku. Zkvalitnění analytické práce útvaru přinese nové možnosti odhalování trestné činnosti, zejména propojení informací z jednotlivých regionů i ze zahraničí, což povede ke zlepšení součinnosti a výměny informací k pachatelům této trestné činnosti.

### Předpokládané nevýhody/rizika:

Úsporná opatření v rámci Policie ČR a snižování stavů.

Je třeba se vyvarovat situace, kdy by bylo krajům přikázáno navýšit počet policistů na autokriminalitu tzv. z vlastních zdrojů, jak tomu bylo již v minulosti, přičemž by se tak nestalo vůbec nebo přesunem policistů z jiných oblastí trestné činnosti. V dnešní době, kdy se snižují personální stavy a nejsou žádné rezervy, není možné postupovat na úkor objasňování jiné závažné trestné činnosti.

---

<sup>10</sup> Od 1.1.2009 měly být počty specialistů-operativců na této problematice navýšeny následujícím způsobem:

KŘP hlavního města Prahy	21	nyní – KŘP hlavního města Prahy: 18	požadavek: 25 (+ 7)
KŘP Středočeského kraje	11	nyní – KŘP Středočeského kraje: 2	požadavek: 9 (+ 7)
KŘP Severočeského kraje	11	nyní – KŘP Ústeckého kraje: 7	požadavek: 9 (+ 2)
KŘP Jihomoravského kraje	9	nyní – KŘP Libereckého kraje: 2	požadavek: 5 (+ 3)
KŘP Severomoravského kraje	9	nyní – KŘP Vysočina: 1	požadavek: 3 (+ 2)
KŘP Východočeského kraje	9	nyní – KŘP Jihomoravský kraj: 6	požadavek: 8 (+ 2)
KŘP Západočeského kraje	7	nyní – KŘP Zlínského kraje: 2	požadavek: 3 (+ 1)
KŘP Jihočeského kraje	6	nyní – KŘP Olomouckého kraje: 1	požadavek: 3 (+ 2)
		nyní – KŘP Moravsko-slezského kraje: 3	požadavek: 3
		nyní – KŘP Královéhradeckého kraje: 2	požadavek: 3 (+ 1)
		nyní – KŘP Pardubického kraje: 3	požadavek: 3
		nyní – KŘP Plzeňského kraje: 3	požadavek: 3
		nyní – KŘP Karlovarského kraje: 1	požadavek: 3 (+ 2)
		nyní – KŘP Jihočeského kraje: 3	požadavek: 3

---

Celkem mělo být od roku 2009: 83 k 1. prosinci 2010: 54 (- 29) požadavek celkem: 29



**3. Personální posílení pracovníků na úseku technické podpory:** Z hlediska ztotožnění vozidla s vozidlem odcizeným, tj. z důvodů zajištění odborných a nezpochybnitelných důkazních prostředků pro trestní řízení, které jsou nezbytným předpokladem úspěšného trestního řízení, považuje Ministerstvo vnitra za nutné **zajistit takový stav, aby na každém Odboru kriminalistické techniky a expertíz krajského ředitelství Policie ČR byla zřízena 3 systemizovaná místa TT8** (alespoň 1 specialista na defektoskopii, metalografii a technickou diagnostiku, 1 specialista na elektrotechniku a 1 specialista na počítačovou analýzu). **Pro Kriminalistický ústav Praha** navrhuje oproti původním požadavkům (vzhledem k aktuální situaci) navýšení o pět tabulkových míst (TT8 - **po 2 specialistech v oboru defektoskopie, metalografie a technická diagnostika, 1 specialistu v oboru elektrotechnika a 2 specialisty v oboru počítačová analýza**). Odborná vyjádření z oboru metalografie a druhotné identifikace vozidel jsou vzhledem k vysokému počtu zkoumaných vozidel vyřizována obvykle v řádu několika měsíců, což vede často ke značnému prodloužení doby vyšetřování, přičemž jednoznačná identifikace vozidla je v trestním řízení zcela zásadní.

#### **Varianta B (úsporná):**

**1. Personální posílení na úrovni operativní činnosti:** Vzhledem k úsporným opatřením v rámci Policie ČR, nové systemizaci pracovních míst a personálním možnostem Policie ČR a s ohledem na nápad trestné činnosti v nejvíce exponovaných krajích navrhuje posílení operativních pracovníků na úseku objasňování trestné činnosti na motorových vozidlech alespoň v následujících krajských ředitelstvích:

- Ústecký kraj: na 8 operativních pracovníků, (tj. + 1),
- Středočeský kraj: na 8 operativních pracovníků, (tj. + 6),
- Liberecký kraj: na 6 operativních pracovníků, (tj. + 4)
- Moravskoslezský kraj: na 6 operativních pracovníků, (tj. + 3),  
a to v 8 PTT.

#### Zdůvodnění:

Ústecký kraj: Nápad trestné činnosti kolem 1.000 odcizených dvoustopých vozidel ročně na 7 pracovníků. Ke dni 1.1.2011 došlo na Odboru obecné kriminality Krajského ředitelství Policie ČR v Ústí nad Labem ke změně vzorové systematizace, což mělo za následek zrušení 3. oddělení obecné kriminality, kde byli zařazeni linioví pracovníci majetkové trestné činnosti a krádeží motorových vozidel. Pět pracovníků bylo začleněno do mezinárodního vyšetřovacího týmu, což odčerpalo personální síly pro rozpracování trestné činnosti. Zbývající 2 pracovníci na úrovni krajského ředitelství jsou nadprůměrně zatíženi. Řešení trestné činnosti bylo tedy do značné míry nesystémově přesunuto na úroveň územních odborů. Uvedené organizační změny mohou mít negativní dopad na objasňování trestné činnosti – doporučujeme proto personálně posílit operativní činnost na úrovni kraje. Je třeba zdůraznit, že pracoviště mělo dosud nejen jedny z nejlepších výsledků, ale má i největší zkušenosti s mezinárodní spoluprací, která je efektivní a je kladně hodnocena i ze stany Rakouska a Německa.

Středočeský kraj: Nápad trestné činnosti okolo 1.500 odcizených dvoustopých vozidel a výše. Největším problémem je zejména blízkost hl. m. Prahy, značná část v Praze odcizených vozidel je rozebrána na náhradní díly právě ve Středočeském kraji. V současné době jsou na krajském pracovišti zařazeni dva operativní pracovníci.

Liberecký kraj: Nápad trestné činnosti více než 700 odcizených dvoustopých vozidel ročně. V současné době jsou na krajském pracovišti zařazeni dva operativní pracovníci.

Moravskoslezský kraj: Nápad trestné činnosti přes 600 odcizených dvoustopých vozidel ročně. Situaci komplikuje trestná činnost pachatelů z Polska a Slovenska. V současné době jsou na krajském pracovišti zařazeni tři operativní pracovníci.

V ostatních krajích je vzhledem k nižšímu nápadu trestné činnosti situace relativně zvládnutelná (např. cestou vytváření speciálních týmů či pracovních skupin s účastí jednotlivých územních odborů či

krajů). V Praze, kde je nápad trestné činnosti největší (pohybuje se v řádu 3 tisíc odcizených dvoustopých vozidel a výše), funguje samostatné oddělení obsazené 18ti operativními pracovníky.

**2. Navýšení policistů Odboru V7 ÚOOZ o 3 osoby.** Vzhledem ke složité situaci v personální oblasti je možné požadovaný počet policistů Odboru V 7 ÚOOZ SKPV posílit pouze o 3 tabulková místa, a to o 2 tabulková místa na úseku zpracování a výměny analytických dat, vč. mezinárodní výměny a o 1 vyšetřovatele, a to v souvislosti s plánovaným vytvořením mezinárodní pracovní skupiny se SRN, která by navazovala na dosavadní mezinárodní spolupráci zaměřenou na krádeže luxusních vozidel v SRN a dalších zemích EU a jejich následnou legalizaci v České republice. Odbor vede vlastní trestní řízení a v současné době nemá vlastního vyšetřovatele.

**3. Personální posílení pracovníků na úseku technické podpory** – viz varianta A. Opatření se týká pouze těch krajských ředitelství, u nichž je zřízen Odbor kriminalistické techniky a expertíz. Ředitel krajského ředitelství Policie ČR může rozhodnout, že tam, kde není zřízen tento odbor a situace si to bude vyžadovat, mohou být vyškoleni příslušní specialisté přímo v útvech, které se zabývají autokriminalitou (tj. na Odborech obecné kriminality).

**Vzhledem k aktuální personální a finanční situaci v rámci Policie ČR byla zvolena úsporná varianta „B“, k níž se přiklání i Ministerstvo financí.**

## **II. V oblasti autovraků:**

1. V novele zákona o odpadech, resp. výrobcích s ukončenou životností, který se v současné době připravuje, bude Ministerstvo vnitra podporovat

a) **zakotvení alespoň základních pravidel pro transport vyřazených vozidel a vozidel přepravovaných na náhradní díly** tak, aby se Česká republika nestala vrakovištěm Evropy a místem legalizace odcizených vozidel prostřednictvím dokladů a identifikačních čísel vozidel vyřazených z registrů jiných států za účelem ekologické likvidace;

b) stanovení **jasných pravidel pro opětovné použití dílů z vyřazených vozidel** (a propojení těchto zásad s ustanoveními o registraci vozidel v zákoně č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů).

2. Dále Ministerstvo vnitra navrhuje (pravděpodobně na úrovni Národní platformy subjektů zabývajících se trestnou činností na motorových vozidlech) **zahájit odbornou diskusi o systémovém a transparentním nakládání s havarovanými vozidly a použitými náhradními díly**. S tím souvisí i otázka snadné identifikace vozidla a jeho dílů.

3. I nadále bude Ministerstvo vnitra vyžadovat intenzivní **kontrolu** všech míst, kde se nakládá s vyřazenými vozidly nebo s použitými díly vozidel a kde dochází k nelegálnímu výkupu částí vybraných vozidel subjekty, např. sběrnami druhotných surovin, které k této činnosti nejsou oprávněny.

## **III. V oblasti registrace vozidel a předregistrační kontroly:**

1. Za prioritní považuje Ministerstvo vnitra **zprísnění evidenční kontroly** (kontrolního úkonu č. 103) v rámci technické prohlídky vozidel. Ministerstvo vnitra trvá na tom, aby Ministerstvo dopravy urychleně provedlo kroky nezbytné k zavedení připravené koncepce nebo jiné vhodné opatření, které by nejpozději do konce roku 2011 zajistilo aplikaci základních cílů stanovených v této koncepci do praxe.

2. Souběžně bude Ministerstvo vnitra podporovat kroky, které povedou ke **stanovení minimálních standardů předregistrační kontroly vozidel v zemích EU**.

3. Za prioritní rovněž Ministerstvo vnitra považuje dokončení novely zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (v gesci MD), která by zahrnovala především:
  - a) **vybavení stanic technické kontroly systémem**, který by umožnil dokumentaci vybraných kontrolních úkonů (zejm. úkonů evidenční kontroly vozidla) s automatickým vložením dat do CIS;
  - b) **zpřesnění podmínek pro trvalé (i dočasné) vyřazení vozidla, včetně úpravy tzv. polopřevodů vozidel;**
  - c) **zrušení možnosti vydávání čistopisů technických průkazů** u jednotlivě dovezených vozidel;
  - d) zavedení registrace vozidel na základě **ověřené plné moci**, pokud nebude úkony v registru provádět sám vlastník.
4. V rámci centrálního registru vozidel Ministerstvo vnitra doporučuje zavést **evidenci vozidel trvale vyřazených z registru z důvodu jejich zániku, včetně evidence důvodu jejich zániku.**
5. Nezbytným předpokladem implementace Průmské úmluvy je i urychlené přistoupení České republiky k systému **EUCARIS**. Tento úkol považuje Ministerstvo vnitra za **prioritní**.
6. Ministerstvo vnitra bude i nadále pokračovat ve **vyhodnocování fungování Schengenského informačního systému**. Zároveň bude požadovat přijetí statistického nástroje pro aplikaci v centrálním registru vozidel určeného pro obce s rozšířenou působností, který by poskytoval nejen statistické výstupy, ale mohl by působit i jako nástroj kontroly. V souvislosti s opatřením „navrhovat postupy při zjištění závad“ bude podporovat návrh Ministerstva dopravy na zřízení webové aplikace neplatných osvědčení o registraci vozidla a webové aplikace ztracených registračních značek.
7. Ministerstvo vnitra bude prosazovat urychlené přijetí **nové legislativní úpravy předběžného zajištění vozidla evidovaného v SIS v zákoně o Policii ČR** (prodloužení lhůty).
8. Ministerstvo vnitra doporučuje (a to jak z důvodů kriminality, tak z důvodů bezpečnosti silničního provozu), aby MD navýšilo počet kontrolních pracovníků, provádějících **kontroly stanic technické kontroly a stanic měření emisí** tak, aby každá stanice byla nejpozději jednou za 3 roky zkontrolována pracovníkem státního odborného dozoru, nebo aby ministerstvo přijalo jiné opatření (např. zřízení dopravního úřadu), které zajistí efektivní státní dozor nad prováděním činností, které stát delegoval na soukromé subjekty.
9. Ministerstvo vnitra doporučuje, **aby na všech úrovních byl pravidelně a intenzivně kontrolován a vyhodnocován úřední postup při registraci vozidla**. Dále doporučujeme stanovit odborné a závazné předpoklady výkonu této činnosti.

Návrhy opatření jsou shrnuty v harmonogramu opatření na období 2011 – 2012, který tvoří přílohu k této informaci.