

VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY

U S N E S E N Í

VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY

ze dne 14. května 2008 č. 542

k problematice objasňování krádeží motorových vozidel v České republice

Vláda

I. bere na vědomí zprávu o problematice objasňování krádeží motorových vozidel v České republice obsaženou v části III materiálu č.j. 486/08.

materiál "Problematika objasňování krádeží motorových vozidel v České republice"

II. ukládá ministrům vnitra, dopravy, financí, průmyslu a obchodu, místopředsedovi vlády a ministru životního prostředí a řediteli České inspekce životního prostředí realizovat úkoly vyplývající z harmonogramu opatření obsaženého v části III materiálu č.j. 486/08.

Provedou:

ministři vnitra,
dopravy, financí, průmyslu a obchodu,
místopředseda vlády a
ministr životního prostředí,
ředitel České inspekce životního prostředí

Na vědomí:

předseda Česká asociace pojišťoven
hejtmani

1. místopředseda vlády
Jiří Čunek

Problematika objasňování krádeží motorových vozidel v České republice

OBSAH:

1. <u>k problematice objasňování krádeží motorových vozidel v České republice</u>	1
<u>OBSAH:</u>	3
<u>1. Úvod</u>	4
<u>2. Činnost Policie České republiky</u>	7
2. <u>Organizace práce Policie ČR</u>	7
3. <u>Práce s informacemi</u>	8
4. <u>Analytická činnost</u>	8
5. <u>Hodnocení práce policistů</u>	8
6. <u>Vyšetřování trestné činnosti na motorových vozidlech</u>	9
7. <u>Identifikace původu vozidla</u>	11
8. <u>Spolupráce Policie ČR s dalšími subjekty</u>	11
<u>3. Ztížení prodeje odcizených vozidel a jejich částí</u>	13
9. <u>Nedostatky zjištěné při kontrolní činnosti v provozovnách nakládajících s autovraky</u>	13
10. <u>Prodej vraků, částí vozidel a dokladů prostřednictvím inzerce a vykupování vraků a částí vozidel sběrnami druhotných surovin</u>	14
11. <u>„Totálně“ a „ekonomicky“ havarovaná vozidla, opětovné použití částí vyřazených vozidel</u>	15
12. <u>Přeshraniční přeprava autovraků</u>	16
13. <u>Transparentní sledování toku vyřazených autovraků</u>	16
<u>4. Registrace vozidel a kontrolní mechanismy</u>	18
18	
14. <u>Evidenční kontroly</u>	18
15. <u>Výsledky kontrolní činnosti prováděné ve stanicích technické kontroly</u>	18
16. <u>Přestavby</u>	19
17. <u>Registrace prováděné na základě plné moci a na čistopisy</u>	19
18. <u>Registrační značky</u>	20
19. <u>Dispozice se zajištěnými vozidly</u>	20
<u>5. Harmonogram opatření</u>	22

1. Úvod

V roce 2007 bylo na území České republiky podle policejních statistik odcizeno 20.329 motorových vozidel, v průměru tedy téměř 56 motorových vozidel denně (v roce 2006 to bylo 20.996 motorových vozidel). Přes 90 % krádeží motorových vozidel se týká dvoustopých motorových vozidel.

Krádeže motorových vozidel spolu s krádežemi věcí z nich a krádežemi součástek, tvoří **téměř ¼ celkové kriminality a přes 30 % majetkové kriminality**. Největší objem tvoří krádeže věcí z automobilů, avšak nejzávažnějším problémem jsou krádeže dvoustopých motorových vozidel, případně jejich součástek, a to zejména vzhledem k vysokým způsobeným škodám (obchod s odcizenými vozidly je podle odhadů třetí nejlukrativnější trestnou činností – hned po obchodu s narkotiky a obchodování s lidmi), způsobu páchaní této trestné činnosti, odbytu odcizených vozidel či jejich součástí a vysoké latenci pojistných podvodů.

Trestná činnost na motorových vozidlech, zejména u nelegálního vývozu, dovozu, pojistných podvodů a legalizace odcizených vozidel či jejich částí, vykazuje **znaky organizovaného zločinu**. Trestná činnost zpravidla přesahuje rámec minimálně dvou krajů, nezřídka zasahuje celé území České republiky, ale i okolních států. Podle statistických výkazů kriminality jsou krádeže motorových vozidel dvoustopých páchany přibližně ze tří čtvrtin jednotlivcem (v roce 2006 dokonce z více než 80 %), zbývající část je spáchána ve dvojici nebo ve skupině. Tento údaj však do značné míry vypovídá spíše o schopnosti státních orgánů rozkrýt a doložit součinnost více osob zainteresovaných na krádežích vozidel. Jak vyplývá z poznatků policistů, jsou krádeže motorových vozidel stále sofistikovanější, ve většině případů jsou páchany skupinou pachatelů, z velké části složené z recidivistů, jejichž struktura a činnosti jsou přesně rozděleny (překonání zabezpečení vozidla, převoz vozidla a jeho doprovod, provozování skladu odcizených vozidel a dílen, kde se vozidla rozebírají, úprava VIN nebo dalších identifikačních znaků, včetně změn elektronických součástí vozidla, zajištění nebo úprava dokladů, zajištění evidenční prohlídky, prodej vozidla, registrace vozidla, organizace celé skupiny apod.). **Organizované skupiny mají nezřídka vazby na orgány státní správy, případně další subjekty předregistrační kontroly**. Tyto vazby mají zejména podobu neoprávněného poskytování informací z evidencí, informace o sledování činnosti pachatele či celé skupiny ze strany státních orgánů, nezákonné dekriminálizace pachatelů trestných činů, umožnění nelegálního dovozu, vývozu a registrace motorových vozidel, vystavení protokolu o evidenční prohlídce vozidla bez přistavení vozidla nebo bez zaprotokolování závad na vozidle apod.

Bez radikální změny přístupu policie a součinnosti s dalšími zainteresovanými subjekty (především Ministerstvem dopravy a Ministerstvem životního prostředí, celními úřady, kraji a obcemi, ale i soukromými subjekty – zejména pojišťovnami, výrobci vozidel, firmami, které provádějí prověřování vozidel apod.) k problematice krádeží motorových vozidel, není možné tento stav zásadním způsobem změnit. Nezbytná je rovněž mezinárodní spolupráce na všech úrovních.

Objasňenost u dvoustopých motorových vozidel po roce 1990 prudce klesla a od poloviny devadesátých let se pohybuje kolem 16 %, v roce 2006 a 2007 to bylo dokonce jen 14 %.

Počty nalezených odcizených vozidel se neevoluují. Ze statistického výkazu kriminality lze nicméně vyčíst, že u dvoustopých motorových vozidel je bezprostředně po krádeži zajištěno pouze cca 1 % odcizených hodnot. Počet nalezených vozidel lze zhruba odvodit i z počtu odhlášených pátrání z informačního systému Policie ČR: každoročně je v České republice odhlášeno v průměru 30 % případů. Jsou zde však zahrnuty i případy, kdy byla nalezena alespoň jedna identifikovatelná část odcizeného vozidla, případy, kdy bylo vyhlášeno pátrání po vozidle, ale k odcizení ve skutečnosti nedošlo apod. Ve většině zemí EU se počet nalezených vozidel pohybuje kolem 60 %.

Ministerstvo vnitra provedlo analýzu zaměřenou na vývoj v oblasti krádeží motorových vozidel, analýzu vývoje pachatelů, míst s největším počtem trestných činů krádeží dvoustopých motorových vozidel, modus operandi a vývojové trendy v páchání krádeží motorových vozidel dvoustopých, analýzu způsobu registrace vozidel a kontrolní mechanismy v tomto procesu, zabýval se i dalšími dispozicemi se zajištěnými vozidly, informačními systémy Policie ČR a Ministerstva dopravy, které soustřeďují a zpracovávají data k vozidlům, činností Policie ČR (analýzou vnitřních vazeb, vnějších vazeb, lidských zdrojů a materiálně technickým zabezpečením, včetně podmínek pro identifikaci zajištěných odcizených vozidel). Dále se zabýval současnými preventivními opatřeními zaměřenými na krádeže vozidel a věcí z nich a součinností státní správy, samosprávy a privátního sektoru v této oblasti. Výsledkem je následující **SWOT analýza:**

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • kamerové systémy • existence databází • mezinárodní spolupráce, zejm. se SRN • novela živnostenského zákona (nová úprava identifikační povinnosti při výkupu zboží v „bazarech“) 	<ul style="list-style-type: none"> • způsob, jakým je v současné době prováděna evidenční kontrola vozidel, a rozsah, v jakém je evidenční kontrola prováděna, nejsou dostatečnou zárukou pro určení původu vozidla • obtížné odhalování a prokazování organizované kriminality (přístup k operativně pátracím prostředkům, propojení státní správy s organizovaným zločinem, úniky informací, nedostatečná koordinace a výměna informací v rámci Policie ČR) • podmínky pro druhotnou identifikaci odcizených vozidel, dispozice se zajištěnými vozidly • značná latence pojistných podvodů
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> • změna organizační struktury Policie ČR a způsobu hodnocení práce policie • vstup do schengenského prostoru (přístup do databází), mezinárodní spolupráce • spolupráce se soukromým sektorem, obcemi • vytvoření evidenčně analytického integrovaného informačního systému pro přestupkové a trestní řízení a centrálního poznatkového fondu • on-line systém pro kontrolu činnosti STK doplněný kamerovým systémem • on-line systém sledování toku vozidel s ukončenou životností • legislativní změny 	<ul style="list-style-type: none"> • vyšší stupeň organizovanosti pachatelů, posílení mezinárodního prvku, propojení státní správy s organizovaným zločinem • možné zvýšení dovozu autovraků či ojetých vozidel do ČR; dopady na životní prostředí • lobbistický tlak při prosazování legislativy zvyšující transparentnost při nakládání s autovraky, náhradními díly a ojetými vozidly

Pro zlepšení stavu při řešení trestné činnosti na motorových vozidlech považujeme za prioritní soubor změn týkajících se:

- 1) **činnosti policie;**
- 2) **ztížení podmínek pro prodej odcizených vozidel a jejich částí prostřednictvím bazarů, vrakovišť, servisů aj. podobných provozoven a zvýšení transparentnosti při nakládání s ojetými a havarovanými vozidly či jejich částmi a s autovraky;**
- 3) **registrace vozidla a kontrolních mechanismů, zejména evidenční kontroly vozidel.**

2. Činnost Policie České republiky

Organizace práce Policie ČR

Trestná činnost krádeží motorových vozidel a součástek motorových vozidel přesahuje zpravidla rámec minimálně dvou krajů, často zasahuje nejen území celé České republiky, ale i okolních států. Je nutné si zcela otevřeně přiznat, že **organizační struktura v rámci Policie ČR ne zcela odpovídá organizovanému charakteru trestné činnosti na úseku krádeží motorových vozidel a pojistných podvodů na motorových vozidlech a nevytváří optimální podmínky pro dosažení základního cíle**, jímž je zejména odhalení všech pachatelů organizované skupiny, kteří se podílejí na páchání trestné činnosti v této oblasti. Částečným odhalením organizované skupiny je vytvářen pouze prostor pro další trestnou činnost zbývajících členů skupiny, která je poučena z nedostatků práce Policie ČR či dalších subjektů. **Na celorepublikové úrovni zcela evidentně chybí subjekt, který by byl schopen koordinovat rozpracování organizovaných skupin**, pokud jejich činnost přesahuje rámec více krajů, zabezpečovat spolupráci a součinnost při rozpracování pachatelů s okolními státy a koordinovat součinnost s ostatními složkami Policie ČR i subjekty mimo resort. Zároveň tu chybí subjekt, který by činnost policejních útvarů na tomto úseku **metodicky řídil**. Policejní prezidium ČR proto připravilo organizační změny, na jejichž základě bude problematika organizované trestné činnosti na motorových vozidlech svěřena i do působnosti Útvaru pro odhalování organizovaného zločinu Služby kriminální policie a vyšetřování. Specializovaný odbor krádeží motorových vozidel by měl být při tomto útvaru vytvořen do konce 1. pololetí 2008.

V terénu je nedostatek hlídkových policistů, kteří by se zabývali i problematikou krádeží motorových vozidel. Tím dochází ke stále větší ztrátě osobní a místní znalosti, není prováděna efektivní pátrací činnost v daném teritoriu a následná lustrace osob a věcí v pátracích systémech. **Operativně pátrací činnost kriminalistů na úseku krádeží motorových vozidel není efektivně propojena s činností ostatních útvarů Policie ČR** – zejména dopravní policie, cizinecké a pohraniční policie, pořádkové policie, případně s dalšími útvary Policie ČR s celostátní působností apod. I nadále budeme podporovat vytváření podmínek pro těsnější spolupráci napříč policejními službami, zejména spolupráce policistů vykonávajících dohled na bezpečnost a plynulost silničního provozu s policisty služby kriminální policie a vyšetřování v oblasti kontroly identifikačních znaků vozidel.

Zřizování pracovních týmů a pracovních skupin zakládaných za účelem odhalování trestných činů a zjišťování jejich pachatelů, včetně konání vyšetřování o trestných činech nebo pátrání přitom dnes umožňuje závazný pokyn policejního prezidenta č. 127/2005.¹. Vytváření společných týmů napříč útvary je přesto spíše ojedinělé. Důvodem je jednak snaha o ochranu informací před nežádoucími úniky, které by mohly zmařit i několikaměsíční operativní práci týmu, jednak tzv. „čárkový systém“ hodnocení policie – viz níže.

¹ Pracovní skupina pod vedením služby kriminální policie a vyšetřování přitom úspěšně fungovala několik let např. v Hradci Králové, kde se podařilo výrazně potlačit krádeže motorových vozidel páchané místními pachateli, dobré zkušenosti s obdobnou skupinou mají i polští policisté. 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 i k poklesu fluktuace, která je u policistů zabývajících se krádežemi motorových vozidel poměrně běžná.

Práce s informacemi

V rámci Policie ČR chybí v současné době kvalitní centrální poznatkový fond k věcem a osobám, a to nejen v rovině spisové agendy, ale i v rovině operativních informací. V rámci Policie ČR existuje celá řada informačních systémů, které však nejsou vždy efektivně propojeny. Řada informací je pouze ve spisové, nikoliv elektronicky strukturalizované podobě, což ztěžuje jejich sdílení. Sdílení relevantních informací dnes závisí spíše na ochotě jednotlivých útvarů zpřístupnit tuto informaci jiným útvarům než na systémovém přístupu k poskytování a přijímání informací. **Nedostatky při výměně informací** o osobách, vozidlech, rozpracovaných případech zejména mezi jednotlivými okresními ředitelstvími Policie ČR, ale např. i mezi službami kriminální policie a vyšetřování jednotlivých správ krajů a Útvarem pro odhalování organizovaného zločinu, se pak negativně odrážejí v neschopnosti odhalit všechny pachatele organizované trestné činnosti, a to nejen v oblasti krádeží motorových vozidel, ale i jiné trestné činnosti, s níž je používání odcizených vozidel často spojeno. Výměna informací není dnes založena na přesně stanovených pravidlech komu, kdy a jak poskytnout informaci, ale na osobních kontaktech jednotlivých policistů a jejich důvěryhodnosti a na ochotě předat operativní informaci, která by mohla být zjevně užitečná i pro policisty jiné služby. Pokud se týká těch skutečně stěžejních informací, existuje v rámci policie de facto výměnná burza informací podle pravidla: „dáš – dostaneš“.

Proto byl zadán úkol vytvořit pilotní projekt **centrálního poznatkového fondu v rámci Policie ČR**.

Od 1. 1. 2008 byl spuštěn celorepublikově systém „ETR“, tj. systém elektronizace trestního a přestupkového řízení.

Ke zlepšení stavu byl ustaven tým PODPORA, jehož cílem je vytvoření **integrovaného evidenčně analytického informačního prostředí** v rámci Policie ČR.

Současně s tím je ale zapotřebí **hledat cesty, jak zabránit únikům informací** od orgánů státní správy a samosprávy a eliminovat spolupráci organizovaného zločinu se subjekty zabývajícími se odhalováním trestné činnosti na motorových vozidlech, subjekty provádějícími předregistrační kontrolu, registrace vozidel apod.

Analytická činnost

Ne ve všech útvarech byly dosud zpracovávány kvalitní případové analýzy, bez nichž je – s ohledem na minimum důkazů na místě činu - operativní práce kriminální policie velmi ztížena. **Prakticky se nezpracovávaly strategické analýzy**, založené zejména na sledování trendů v oblasti krádeží motorových vozidel, pojistných podvodů na motorových vozidlech, na analýzách modu operandi v České republice i dalších zemích a odhalování mezer v legislativě či registračním procesu jednotlivých členských zemí, na analýzách funkčnosti databází a jejich ochrany a vzájemné propojenosti, na analýzách efektivity při výměně informací mezi útvary i mezi státy, na sledování toku odcizených vozidel, apod. **Na centrální úrovni i na správách Policie ČR jednotlivých krajů vznikla proto analytická pracoviště, která jsou schopna zpracovat kvalitní strategické i případové analýzy - i pro útvary zabývající se problematikou krádeží motorových vozidel.**

Hodnocení práce policistů

Na způsob odhalování trestné činnosti na motorových vozidlech má negativní vliv i **způsob hodnocení policistů** (tzv. „čárkový systém“). 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 objasňenost 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 adekvátnímu k potrestání všech pachatelů). „Čárkový systém“ rovněž negativně ovlivňuje výměnu informací mezi jednotlivými útvary. Manažerské řízení je orientováno spíše na direktivní řízení a hodnocení založené na statistických výsledcích než na řízení podle cílů a jemu odpovídající způsob hodnocení práce jednotlivých policistů. Nejsou uplatňovány motivační nástroje zaměřené zejména na růstové motivy spojené se seberealizací, ale i zvýšenou mírou osobní odpovědnosti, chybí aktivní přístup policistů i větší prostor pro utváření a využívání „nejlepší praxe“.

Vyšetřování trestné činnosti na motorových vozidlech

Zásadním problémem při odhalování trestné činnosti spojené s odcizením vozidla je zejména **důkazní nouze**. Zatímco např. při vraždě lze zkoumat stopy na místě činu, stopy na oběti, stanovit různé vyšetřovací verze spojené s možným motivem činu apod., u odcizení vozidla zbude na parkovišti jen prázdné místo. Aby byly trestné činy náležitě zjištěny a všichni pachatelé podílející se na krádeži motorového vozidla a jeho dalším osudu potrestáni, je ve většině případů třeba při odhalování trestné činnosti vycházet z databází a od pachatelů, nikoliv od vozidla.

Jak vyplývá ze zkušeností policejních orgánů nejen v České republice, ale i v ostatních státech EU, k prokázání sériové organizované trestné činnosti je zpravidla nezbytné použít odposlechy a operativně pátrací prostředky, jinak je výslednost neefektivní nebo nulová. Zákonné možnosti využití operativně pátracích prostředků jsou úzce spjaty s právní kvalifikací jednotlivých trestných činů. **Odposlech lze nařídít, je-li vedeno trestní řízení pro zvlášť závažný úmyslný trestný čin**. Vzhledem k tomu, že většina odcizení motorových vozidel je dnes kvalifikována jako podílnictví, je k nařízení odposlechu třeba prokázat, že podezřelá osoba získala prospěch nejméně 5 mil. Kč. Při současném trendu, kdy značná část (odhadem 70 – 80 %) odcizených vozidel je během několika hodin rozebrána a poté prodána po dílech, čímž je velmi ztížena nejen identifikace vozidla a jeho částí, ale zejména dosažení požadované výše prospěchu, je velmi obtížné získat povolení k odposlechu. Přitom právě odposlechy jsou spolu s použitím dalších operativně pátracích prostředků v řadě případů klíčem k rozpracování celé skupiny a k získání důkazu o sériovosti trestné činnosti, a tedy i o požadované výši škody. Výše škody pro povolení odposlechu je v oblasti krádeží motorových vozidel do jisté míry nevhodným kritériem – skupina pachatelů zaměřená na krádeže starších vozidel nemusí dosáhnout škody 5 mil Kč ani odcizením čtyřiceti vozidel prostřednictvím organizované sériové trestné činnosti, zatímco jiný pachatel může této škody dosáhnout již odcizením jednoho či dvou dražších modelů.

Získat povolení k odposlechu lze podle § 88 odst. 1 trestního řádu i tehdy, **je-li vedeno trestní řízení pro jiný úmyslný trestný čin, k jehož stíhání zavazuje vyhlášená mezinárodní smlouva**. Takovouto mezinárodní smlouvou by ve vztahu k trestné činnosti spojené s krádežemi motorových vozidel mohla být v některých případech Úmluva o praní, vyhledávání, zadržování a konfiskaci výnosů ze zločinu, vyhlášená ve Sbírce zákonů pod č. 33/1997 Sb.. Počet případů prokázání legalizace výnosů z trestné činnosti obecně je ovšem v České republice zanedbatelný – v roce 2006 bylo např. zjištěno 32 případů trestné činnosti

kvalifikované jako § 252a tr. zákona, z toho objasněno bylo 11 skutků. V roce 2006 bylo odsouzeno pro § 252a tr. zákona 5 pachatelů, v roce 2005 3 pachatelé.

Ministerstvo vnitra se bude proto zabývat otázkou, zda přístup k odposlechům jako jednomu z klíčových prostředků pro rozpracování organizovaných skupin pachatelů v případech krádeží motorových vozidel, je problémem spíše aplikační praxe (a bylo by vhodné jej řešit výkladovým stanoviskem), nebo zda se jedná o problém legislativní, řešitelný návrhem změny § 88 trestního řádu. Jsme si vědomi toho, že za současného náhledu na rozsah využívání odposlechů orgány činnými v trestním řízení by prosazení legislativního řešení tohoto problému nebylo patrně jednoduché. Nicméně je třeba zdůraznit, že je-li úkolem státních orgánů chránit společnost před pácháním závažné organizované trestné činnosti, je třeba, aby postup těchto orgánů byl efektivní, rychlý a účinný a aby prostředky a metody práce těchto orgánů odpovídaly, v mezích zákonnosti a při důsledné aplikaci kontrolních mechanismů, metodám a prostředkům používaným pachateli organizované trestné činnosti.

Značným problémem, s nímž se policisté v praxi setkávají, je i **důkazní řízení proti osobě přistižené při převozu vozidla** bezprostředně po odcizení. Tyto osoby se nezdíka úspěšně brání obtížně vyvratitelným tvrzením, že vozidlo mají vypůjčeno od osoby, kterou znají jen křestním jménem, že vozidlo převážejí pro neznámou osobu, případně, že se chtěli pouze projet a vozidlo měli v úmyslu vrátit zpět na místo, odkud si jej „půjčili“. Vzhledem k rozdílné sankci za jednání podle ustanovení upravujícího krádež a ustanovení upravujícího neoprávněné užívání cizí věci je patrný (a v praxi hojně využívaný) zájem pachatelů na tom, aby nebyl prokázán *úmysl* motorové vozidlo si присвоjit. Některé státy EU již přistoupily k legislativnímu řešení tohoto problému sjednocením sankcí. K tomuto způsobu řešení se ministerstvo vnitra přiklání a navrhlo v tomto smyslu změnu právní úpravy v rámci připravované novely trestního zákona. Ta však nebyla v rámci připomínkového řízení akceptována.

I když se prokáže sériovost trestné činnosti a je rozkryta organizovaná skupina, spis se od počátku až do konce zpracovává na jednotlivých okresech, kde bylo vozidlo odcizeno, resp. oznámena jeho krádež. To vede k tomu, že je třeba se obracet na více vyšetřovatelů, více státních zástupců, případně soudců dle místní příslušnosti. To, že nelze od počátku slučovat případy a škody, se rovněž odráží ve ztížené dostupnosti odposlechů (viz výše). Součinnost s více státními zástupci je navíc ekonomicky a administrativně náročná a zbytečně policii zatěžuje. **Odstranění řady leckdy nadbytečných a neproduktivních administrativních úkonů by mohlo přispět ke zrychlení a zefektivnění trestního řízení i práce policie.** Mezi tyto úkony patří např. též **vyžadování výpovědi svědků** – cizích státních příslušníků v roli poškozených **cestou právní pomoci** i přesto, že již policii podali vysvětlení ohledně odcizení svého vozidla a jinou informaci ve věci nelze od nich prakticky očekávat. Je-li vedeno řízení pro sériovou trestnou činnost, v níž jsou poškozenými zejména cizí státní příslušníci, je vyžadování výpovědí, jimž mají být navíc přítomni obhájci obviněných, činností nejen finančně velmi nákladnou, ale i časově náročnou. To je ze strany obžalovaných a jejich právních zástupců mnohdy využíváno – pachatelé jsou kvůli uplynutí vazební lhůty propouštěni z vazby, mezitím páchají další trestnou činnost, která však ani při veškeré snaze policistů není jako pokračující delikt odpovídajícím způsobem trestněprávně „oceněna“. Navíc důvěryhodnost výpovědi svědků v průběhu času klesá. To často vede k tomu, že trestní řízení je parcelováno a prokázání trestné činnosti všem členům skupiny je ztíženo.

Na druhou stranu se podařilo zlepšit poskytování právní pomoci se SRN, a to na základě mezinárodní dohody.

Mezi časově náročné činnosti spojené s trestním řízením patří i **vyžadování znaleckých posudků na ohodnocení odcizeného majetku**. V případě zajištěných celých odcizených vozidel to nečiní větší potíže ani administrativně, ani finančně, ani časově. Problémy jsou zejména s diagnostikou a oceňováním jednotlivých částí odcizených vozidel – je-li např. zajištěno několik set dílů z různých odcizených vozidel, trvá vypracování posudku i několik měsíců a stojí nemalé prostředky daňových poplatníků.

Identifikace původu vozidla

Metody dosud používané pro zjištění původu vozidla již v současné době – zvláště u nových, elektronikou vybavených vozidel, nepostačují pro individuální identifikaci zajištěného vozidla. K tomu je nezbytné znát umístění skrytých znaků a význam jednotlivých kódů, které výrobci vozidlům přidělují a mít možnost s jejich pomocí vozidlo identifikovat. Bez této identifikace není možné dokázat, že se jedná o konkrétní odcizené vozidlo nebo jeho část (tj. nelze zjistit původ vozidla). Této skutečnosti si jsou pachatelé a zejména organizované skupiny dobře vědomi, a využívají toho při své trestné činnosti: odcizená vozidla jsou často demontována a „nová“ jsou složena z dvou či více odcizených vozidel nebo se díly z odcizených vozidel využívají pro přestavby či opravy vozidel.

V České republice chybí oficiální smlouvy s výrobcí, event. akreditovanými dovozci vozidel, o poskytování informací o druhotných znacích vozidel, které by vozidlo umožnily identifikovat a dostatečný počet specialistů pro druhotnou identifikaci vozidel u Policie ČR. Expertizní práce se řídí zejména zákonem č. 36/1967 Sb. o znalcích a tlumočnících, ve znění pozdějších předpisů. Specializaci „druhotná identifikace vozidel“ v oboru kriminalistika vykonávají v současné době podle seznamu znalců v celé České republice dva znalci, což je nedostatečné. Posudky Kriminalistického ústavu jsou státními zástupci někdy považovány za pouhou operativní informaci, nikoli znalecký posudek ve smyslu § 110 trestního řádu. Je pouze na konkrétním státním zástupci, zda takovýto posudek přijme jako důkazní prostředek. Zpracování každého takového posudku vyžaduje jiný přístup, využití specializované přístrojové techniky na pracovištích výrobců a zejména získání informací o skrytých znacích vozidla. Existenci, ale zejména umístění a kódování skrytých identifikátorů vozidla, není vhodné z výše uvedených důvodů zveřejňovat, tudíž ani poskytovat obhájcům a obviněným ve formě veřejného posudku. V SRN např. řeší tento problém tak, že činnost osob či ústavů provádějících identifikaci vozidel podle druhotných znaků je znaleckou činností a ve znaleckém posudku se uvede pouze závěr, že na předmětném vozidle nebo jeho částech byly zjištěny znaky z jiného vozidla a toto vozidlo bylo ztotožněno. Pouze státní zástupce a soudce mají v režimu utajení možnost nahlédnout do utajované přílohy k tomuto spisu, kde jsou uvedeny písemné a fotografické důkazy směřující k danému závěru. Jedním z prioritních úkolů Policie ČR by mělo tedy být uzavření smluv s výrobcí vozidel o poskytování informací nezbytných pro identifikaci vozidla a zajištění podmínek, za nichž budou výrobci tyto informace ochotni poskytnout.

Na kontrolu identifikačních znaků by se ve větší míře měli zaměřit i policisté v rámci silniční kontroly.

Spolupráce Policie ČR s dalšími subjekty

Policie ČR sama o sobě není schopna obsáhnout celou škálu opatření proti krádežím vozidel. Je nezbytné, aby se na prevenci a účinném boji s krádežemi motorových vozidel kromě samotného majitele vozidla a orgánů státní správy podílely i obce, kraje a subjekty

soukromého sektoru. Nutnou součástí této spolupráce je vzájemná výměna informací a spolupráce ve vybraných oblastech. Jako stěžejní považujeme spolupráci s pojišťovny a v ČR akreditovanými zástupci výrobců motorových vozidel.

Prioritní oblasti spolupráce Policie ČR s dalšími subjekty lze rozčlenit do čtyř základních oblastí:

- a) výměnu informací o zájmových vozidlech s
 - pojišťovny (zejména dat o vozidlech likvidovaných pojišťovny z havarijního pojištění, informace o pojistných událostech likvidovaných z povinného ručení),
 - se subjekty provádějícími zabezpečení a prověřování vozidel (informace o zabezpečení konkrétních vozidel, data o vozidlech s pozměněnými znaky) apod.
- b) spolupráci s výrobcí vozidel při identifikaci vozidel
- c) spolupráce s obcemi a kraji v oblasti prevence (zřizování chráněných parkovacích míst, hlídková činnost obecní policie, využívání kamerových systémů, zintenzivnění kontrolní činnosti v provozovnách, které nakládají s autovraky a náhradními díly a v STK apod.) a v oblasti výměny informací
- d) spolupráce s občany (informace o možnostech prevence krádeží automobilů a snížení rizik zejm. při koupi ojetého vozidla).

Pro vzájemnou spolupráci státního a privátního sektoru doporučujeme vytvořit **Národní platformu** subjektů zapojených do potírání trestné činnosti na motorových vozidlech, která by vedla ke koordinaci preventivních aj. projektů a sloužila k výměně informací k osobám a vozidlům u případů přesahujících působnost jednotlivých subjektů, tedy zejména ke snižování prostoru pro pojistné podvody a organizovanou trestnou činnost.

Návrh opatření

Průřezová opatření

1. Zavést celorepublikový systém elektronizace trestního a přestupkového řízení (ETR) – bylo splněno k 1. 1. 2008.
2. Zřídit centrální operativně poznatkový fond Policie ČR.
3. Vytvořit objektivní způsob hodnocení policistů, zaměřit se zejména na řízení podle cílů.

Opatření vztahující se k problematice krádeží motorových vozidel

20. Provést změny organizační struktury tak, aby odpovídala charakteru trestné činnosti na motorových vozidlech a splňovala podmínky pro rozpracování organizované trestné činnosti. Efektivně propojit činnost uniformované a neuniformované policie při řešení krádeží motorových vozidel a pojistných podvodů na motorových vozidlech.
21. Zahájit jednání s výrobcí vozidel, případně v České republice akreditovanými zástupci výrobců motorových vozidel, o poskytování informací o identifikačních znacích vozidla vybraným policistům a o způsobu zajištění podmínek, za nichž budou výrobci ochotni tyto znaky poskytovat.
22. Zřídit a obsadit systemizovaná místa specialistů pro druhotnou identifikaci. Zajistit pro tyto policisty pravidelná školení a potřebné vybavení.
23. Vytvořit národní platformu subjektů zapojených do potírání trestné činnosti na motorových vozidlech.

3. Ztížení prodeje odcizených vozidel a jejich částí

Podle dostupných dat a odhadů kriminalistů lze usuzovat, že v České republice je asi **70 - 80 % odcizených vozidel demontováno** (44 % vozidel odcizených v ČR je starších 10 let, 30 % odcizených vozidel je starých 5 – 10 let). Díly z odcizených vozidel jsou použity na přestavbu či opravu jiných - často dovezených havarovaných – vozidel, anebo jsou využity ke stavbě zcela nového vozidla. Části odcizeného vozidla jsou prodány na autovrakoviště či jiným obdobným provozovnám, které se zabývají prodejem nebo dalším využitím náhradních dílů /servisy apod./. V poslední době nejsou výjimkou ani krádeže vybraných náhradních dílů na zakázku přímo ze zaparkovaných vozidel. Podle zjištění kriminalistů při identifikaci částí zajištěných vozidel, jsou automobily, které obsahují jednu či více částí odcizeného vozidla, nezřídka registrovány v centrálním registru vozidel ČR.

Odhadem přibližně 20 % vozidel odcizených v České republice je určeno pro export jako celek. Jedná se zejména o novější vozidla vyšší cenové kategorie, nezřídka registrovaná v zahraničí. Krádež je často spojena s pojistným podvodem.

Nedostatky zjištěné při kontrolní činnosti v provozovnách nakládajících s autovraky

Z výsledků analýz zpracovaných na základě kontrolní činnosti Policie ČR ve spolupráci s Magistrátem hl. m. Prahy zaměřené na provozování zařízení nakládajících s autovraky vyplynula následující zjištění:

- Chybí identifikační údaje u částí motorových vozidel a jejich příslušenství určených pro prodej, obvykle je uveden pouze obecný název předmětu, ale chybí již např. výrobní číslo, bližší popis.
- U většiny použitých dílů nelze dohledat jejich původ, tzn. z jakého vozidla pocházejí. Tento nedostatek následně znemožňuje ověřit, zda se nejedná o díly z odcizených vozidel a zda rozebrané vozidlo bylo vyřazeno z evidence motorových vozidel.
- V řadě případů byly mezi díly určenými k prodeji zjištěny i části vozidel s odstraněnými či pozměněnými VIN kódy. Byl zjištěn i výskyt autovraků, které nebyly odhlášeny z evidence motorových vozidel, a to včetně dokladů a registračních značek.
- Problematická je i legislativní úprava. Živnostenský zákon neupravuje živnost „nakládání s autovraky“. Tato činnost je upravena v zákoně o odpadech, ale více méně pouze z pohledu ochrany životního prostředí. Většina autovrakovišť je provozována jako živnost ohlašovací - volná, „koupě zboží za účelem dalšího prodeje a prodej“, ale nakládání s autovraky je provozováno i pod záštitou řady dalších živností. Vozidla jsou nakupována zpravidla na základě kupní smlouvy, nejsou tedy vystavována ani potvrzení o převzetí autovraku, na jejichž základě by byla vozidla odhlašována z registru. To bude mít patrně, v souvislosti s omezením doby, po kterou může být vozidlo umístěno do tzv. depozita, negativní dopad na řadu původních vlastníků vozidel.
- Kontrolované provozovny většinou neměly povolení k nakládání s odpady či nebezpečnými odpady.
- S charakterem provozovny, resp. s provozovanou činností souvisí i otázka rozsahu oprávnění příslušníků Policie ČR: V provozovnách, v nichž probíhá nákup použitého zboží nebo zboží bez dokladu nabytí, přijímání tohoto zboží do zástavy nebo zprostředkování jeho nákupu či přijetí do zástavy, je policista při plnění svých úkolů (dle

§ 31 živnostenského zákona) oprávněn vstupovat nejen do všech prostor určených pro zákazníky, ale i do ostatních prostor. V provozovnách určených pro nakládání s odpadem je policista oprávněn vstupovat pouze do prostor určených pro veřejnost. A autovraky či jejich části by měly být přebírány k tomu oprávněnou osobou jako odpad, ne vykupovány jako použité zboží nebo zboží bez dokladu nabytí. Zbožím se stávají vybrané části autovraku až poté, co je provozovatel určí k opětovnému použití. Jaké části lze (nebo naopak nelze) opětovně použít, kdy a za jakých podmínek, to je podle našeho názoru další oblast, která by si zasloužila podrobnější legislativní úpravu. Pokud se týká v praxi běžného rozprodávání vozidla na náhradní díly a jejich následného montování do jiných vozidel či sestavování „nových“ vozidel z částí jiných vozidel, považuje Ministerstvo vnitra za vhodné, aby byly provedeny změny v zákoně č. 56/2000 Sb. a zákoně o odpadech, které by zvýšily transparentnost celého procesu, zvýšily právní ochranu budoucího vlastníka a i jeho bezpečnost v provozu na pozemních komunikacích.

➤ Rozdílné je i pojetí identifikační a evidenční povinnosti podnikatelů: obecně je podnikatel povinen zajistit, aby na provozovně, ve které je prodáváno zboží nebo poskytována služba, a nemá-li provozovnu, v místě podnikání, sídle nebo v místě organizační složky podniku zahraniční osoby, byly kontrolnímu orgánu na jeho žádost předloženy ve stanovené lhůtě doklady prokazující způsob nabytí. Pokud jde o nákup použitého zboží nebo zboží bez dokladu nabytí, přijímání tohoto zboží do zástavy nebo zprostředkování jeho nákupu či přijetí do zástavy, je identifikační a evidenční povinnost zpřísněná ve smyslu § 31 odst. 4 až 8 živnostenského zákona č. 455/1991 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Na vrakovističích se však zpravidla stává část vozidla odevzdaného jako odpad znovu zbožím určeným pro opětovné použití až v ten okamžik, kdy o něj projeví zájem zákazník – tím se provozovatelé vyhýbají povinnému oceňování dílů a převádění neprodaných zásob do nového roku.

➤ V § 18 odst. 3 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, je pak upravena evidenční a identifikační povinnost provozovatele zařízení ke sběru nebo výkupu odpadů s tím, že seznam odpadů, u nichž je oprávněná osoba vést evidenci osob, od nichž odpad odebrala nebo vykoupila, stanoví prováděcí předpis. Tímto prováděcím předpisem je vyhláška č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady. Ta stanoví povinnost vést evidenci osob, od níž byly autovraky odebrány nebo vykoupeny, a to u odpadů vyjmenovaných v § 8. Na autovraky se ale podle našeho názoru povinnost nevztahuje, neboť autovraky mají v Katalogu odpadů (příloha č. 1 vyhlášky č. 381/2001 Sb.) katalogové číslo 16 01 04, případně 16 01 06 (autovraky zbažené kapalin a jiných nebezpečných součástí) a tato čísla v prováděcím předpise chybí. Povinnost by se vztahovala na autovraky jen tehdy, pokud by byly při výkupu deklarované jako kovy uvedené v § 8 vyhlášky. Vyhláška č. 383/2001 Sb., bude v tomto smyslu novelizována. Při ověřování totožnosti osoby, od níž provozovatel odpad odebral či vykoupil, chybí podle našeho názoru též povinnost zaznamenat údaje o dokladu, podle něhož byla totožnost ověřena, jinak nemohou kontrolní orgány skutečnost, že k ověření došlo, zkontrolovat.

Prodej vraků, částí vozidel a dokladů prostřednictvím inzerce a vykupování vraků a částí vozidel sběrnami druhotných surovin

Nemalým problémem, zejména z hlediska životního prostředí, je v poslední době i nakládání s vozidly po havárii. Pojišťovny vyplácejí za havarovaná vozidla pojistnou částku jen do výše hodnoty vraku, vrak a doklady zůstávají majiteli, který se je zpravidla snaží ještě dále zpeněžit – obvykle prostřednictvím inzerátu. Vraky se dále rozřezávají na části a ty se pak nabízejí (i za dvojnásobnou hodnotu než za niž byly zakoupeny a zpravidla opět prostřednictvím inzerce nebo internetové burzy) dalším zájemcům nebo do sběrných surovin

(tj. v rozporu se zákonem o odpadech neoprávněné osobě, která často nesplňuje ekologické předpoklady pro skladování takovýchto částí. Leckdy není vyřazené vozidlo ani odhlášeno z registru vozidel. Povinnost zbavit se vozidla ve smyslu zákona o odpadech má totiž majitel pouze tehdy, pokud jej již nepoužívá k původnímu účelu, a vozidlo ohrožuje životní prostředí nebo bylo vyřazeno na základě zvláštního právního předpisu. Ve sběrnách mizí i již nepoužitelné části odcizených vozidel.

V mezích vlastnického práva je vlastník vozidla oprávněn toto vozidlo, jeho vrak či části prodat. Dle zásad volného pohybu zboží mezi členskými státy EU mají tyto transakce často i mezinárodní dimenzi. K nabídce či poptávce se využívá především inzerce v tisku či na internetu. Další možností je pak prodej prostřednictvím zprostředkovatele (autobazaru), provozovatele internetové burzy apod. Vztahy se často neřídí občanským zákoníkem, ale často záměrně zákoníkem obchodním, podle něhož kupující nabývá vlastnické právo „v dobré víře“ i v případě, kdy prodávající není vlastníkem prodávaného zboží, ledaže v době, kdy kupující měl vlastnické právo nabýt, věděl nebo vědět měl a mohl, že prodávající není vlastníkem a že není ani oprávněn zbožím nakládat za účelem jeho prodeje. Toto ustanovení o nabytí v dobré víře i od nevlastníka činí však v praxi značné potíže při ochraně práv původního vlastníka.

Fenoménem poslední doby jsou i krádeže vozidel na zakázku - dle poptávky po náhradních dílech uvedených v inzerci.

Prostřednictvím inzerce nebo jako „doplňkový prodej“ v některých provozovnách jsou rovněž nabízeny doklady k vozidlům. Za neodevzané doklady nehrozí prakticky žádná sankce.

„Totálně“ a „ekonomicky“ havarovaná vozidla, opětovné použití částí vyřazených vozidel

V případě, že jsou podstatné části vyřazených vozidel (autovraků) vyčleněny pro opětovné použití, neobsahuje naše legislativa blížeji úpravu pro identifikaci těchto podstatných částí podle vozidla, z něhož byly odňaty. Chybí tak možnost ověření původu těchto částí, tudíž není možné zajistit minimální právní ochranu budoucího spotřebitele. Považujeme za vhodné, aby k opětovnému použití bylo možné použít pouze ty podstatné části autovraku, které jsou individuálně identifikovatelné, je jednoznačně doložen jejich původ a nejedná se o části nevhodné pro opětovné použití (např. vozidla či jejich části, u nichž nelze zaručit, že budou bezpečné pro provoz na pozemních komunikacích – např. díly z tzv. „totálně technicky havarovaných vozidel“, tj. vozidel po požáru, po povodni, po totálně destruktivní havárii apod.). V případě „ekonomicky havarovaných vozidel“, tj. vozidel, u nichž není ekonomicky rentabilní provádět opravy, je třeba stanovit pravidla pro jejich případné další použití. Problematikou se začaly zabývat pod patronací Europolu tzv. kontaktní body v členských státech /viz článek 5 rozhodnutí Rady EU 2004/919/EC z 22. prosince 2004 týkající se krádeží motorových vozidel s přeshraničními důsledky/. V rámci jednání CEPOL – EU z března 2007 bylo rovněž doporučeno zřídit databázi totálně a ekonomicky havarovaných vozidel a zajistit kompatibilitu informačních systémů shromažďujících data o registrovaných a vyřazených vozidlech s touto databází a databázemi ostatních zemí EU.

Způsob nakládání s ekonomicky havarovanými vozidly navrhujeme řešit v rámci Národní platformy (viz Harmonogram opatření). Otázku totálně havarovaných vozidel doporučujeme řešit v rámci novelizace § 13 zákona č. 56/2001 Sb. a v rámci novely zákona o

odpadech (viz Harmonogram opatření).

Přeshraniční přeprava autovraků

V rámci sítě IMPEL² probíhá v současné době v gesci Irska projekt „Přeshraniční přeprava autovraků“. Cílem projektu je zejména jasné definování kategorií vozidel, která mohou být vyvezena, stanovení kritérií pro klasifikaci vozidel jako odpadu a stanovení základních postupů pro nakládání s vozidly při exportu. Podle navrhovaných doporučení by všechna vozidla, včetně použitých dílů, měla být při vývozu posuzována z hlediska provozuschopnosti (případně opravitelnosti) a mělo by být zachováno původní určení jejich užití. Použité díly by měly být přepravovány tak, aby se předešlo riziku znečištění životního prostředí. Snahy o sjednocení legislativy členských států v oblasti nakládání s vozidly s ukončenou životností, zejména sjednocení definice autovraku, „totálně havarovaného vozidla“, „ekonomicky havarovaného vozidla“ /viz výše/ a stanovení jasných pravidel pro jejich přepravu a opětovné využití, velmi podporujeme.

Transparentní sledování toku vyřazených autovraků

Na základě potřeby vykazovat kvóty pro recyklaci a opětovné použití autovraků stanovené směrnicemi EU je v gesci Ministerstva životního prostředí ČR připravován informační systém, který v elektronické podobě umožní sledovat pohyb vozidel od okamžiku jejich předání provozovateli pro sběr odpadu až po jejich likvidaci. Považujeme za nezbytné, aby tento systém nejen evidoval tok převzatých autovraků směrem k jejich konečnému zpracování, ale aby v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady č. 2000/53/ES evidoval i ty části autovraků, které jsou způsobilé k opětovnému použití (na náhradní díly). Tyto náhradní díly by měly být (stejně jako autovraky) předány pouze oprávněným osobám a měly by být vybaveny dokladem původu a jako zboží i cenou. V § 37 odst. 1 zákona o odpadech je stanoveno, že každý, kdo se zbavuje autovraku, je povinen autovrak předat pouze osobám, které jsou provozovateli zařízení ke sběru, výkupu, zpracování, využívání nebo odstraňování autovraků. Osoba, která předává odpady, je dnes de facto postavena do situace, kdy jen obtížně může posoudit, zda osoba vykupující je či není oprávněna odpad převzít. V rámci realizace informačního systému by měla být proto řešena i otázka certifikace všech zařízení, která budou napojena na informační systém. Ministerstvo vnitra by přivítalo, kdyby tento systém pracoval v on-line režimu a potvrzení o odevzdání autovraku byla vydávána pouze jako výstup z tohoto systému. Do systému by měla mít přístup registrační místa, což při trvalém odhlášení vozidla zjednoduší kontrolu, zda bylo vozidlo předáno osobě oprávněné k převzetí autovraku. Systém rovněž usnadní administrativu a sběr dat, která po nás požaduje Evropská unie v souvislosti s recyklací autovraků a v případě kompatibility informačních systémů by měl přispět i k vyšší transparentnosti při nakládání s vyřazenými vozidly či jejich částmi určenými k opětovnému použití³.

² V roce 1992 byla ustavena síť Evropské unie pro zavádění a prosazování práva životního prostředí – IMPEL (Implementation and Enforcement of Environmental Law). Jejím hlavním cílem je zajištění efektivnější aplikace zákonů o životním prostředí. K dosažení tohoto cíle si dal IMPEL za úkol propagovat výměnu informací a zkušeností a rozvoj větší důslednosti v přístupu k zavádění, aplikaci a prosazování zákonů o životním prostředí se zvláštním důrazem na předpisy o životním prostředí Evropského společenství. Českou republiku zastupuje Česká inspekce životního prostředí.

³ Přibližně tři čtvrtiny vozidel předaných provozovatelům ke sběru a zpracování odpadu tvoří starší značky vozidel škoda, asi čtvrtině sledovaných vozidel chyběl motor a části karoserie (informace z výsledků průzkumu k projektu vědy a výzkumu vypsáného Ministerstvem životního prostředí ČR k problematice

Návrh opatření

Pro transparentní nakládání s ojetými a vyřazenými vozidly a jejich částmi, a ke ztížení podmínek pro prodej odcizených vozidel a jejich částí prostřednictvím bazarů, vrakovišť, opraven aj. obdobných provozoven navrhujeme:

1. V rámci projektu IMPEL stanovit základní legislativní pravidla pro nakládání s ojetými či vyřazenými vozidly či jejich částmi při dovozu (vývozu) a sjednotit tato pravidla se zeměmi EU;
2. Zprovoznit pokud možno on-line informační systém pro nakládání s vyřazenými vozidly, včetně registru podstatných částí vozidel odebraných z autovraků a určených pro opětovné použití, propojit tento systém s postupem pro trvalé odhlášení vozidel;
3. Legislativně upravit povinnost identifikovat autovrak či jeho podstatné části, pokud jsou od autovraku odděleny a určeny pro opětovné použití; definovat, co je podstatná část autovraku. Pokud by nebylo možné původ autovraku či jeho části doložit, nebylo by možné tyto části opětovně použít.
4. Legislativně zakázat výkup autovraků nebo jejich částí bez dokladu původu;
5. Způsob nakládání s havarovanými vozidly a jejich částmi řešit v rámci Národní platformy, dílčí změny provést úpravou zákona č. 56/2001 Sb. a zákona o odpadech
6. 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;
7. Rozšířit oprávnění Policie ČR a České inspekce životního prostředí pro vstup do tzv. ostatních prostor provozoven nakládajících s odpady.

Navržená opatření je třeba řešit v součinnosti s Ministerstvem dopravy, Ministerstvem životního prostředí, živnostenskými úřady, Českou inspekcí životního prostředí, případně dalšími zainteresovanými subjekty.

informačních systémů pro vyřazené automobily). Dle informace Svazu dovozců automobilů /konference Autosympo 2007: Nakládání s autovraky, která se konala v Brně, 11. června 2007/, se z přibližně 66 tisíc vozidel, která byla v roce 2006 vyřazena na základě potvrzení o likvidaci, dostane ke konečnému zpracování /likvidaci/ pouhých 20 tisíc. Osud 2/3 autovraků je bílým místem obchodování s touto komoditou, což bude patrně činit nemalé potíže při vykazování kvót podle směrnice 2000/53/ES.

4. Registrace vozidel a kontrolní mechanismy

Evidenční kontroly

Jedním z největších problémů v oblasti krádeží motorových vozidel jsou **registrace odcizených, zejména individuálně dovezených ojetých vozidel**. Podstatné pro odhalování této kriminality je důsledná kontrola původu vozidla a jeho identifikačních znaků, a to jak prvotní (zejména na základě VIN), tak druhotná (podle dalších znaků umístěných na různých částech vozidla).

Evidenční kontrola v té podobě, v jaké je prováděna v současné době, není dostatečná k záchytu závadových vozidel a jejich eliminaci z registrů vozidel. O tom svědčí i případy zadržení závadových vozidel registrovaných v České republice. V souvislosti s evidenční kontrolou lze definovat dva základní problémy:

- a) Nejsou přesně definovány druhy závad zjištěných při evidenční kontrole v rámci jednotlivých kontrolních úkonů prováděných v stanici technické kontroly (STK). To vede v praxi k tomu, že registrační místa mají potíže při registraci vozidla, neboť musí do registračního protokolu uvést výsledek evidenční prohlídky i u položek, které nejsou podle vyhl. č. 302/2001 Sb., kontrolním úkonem.
- b) kontrola je prováděna pouze ve formě vizuální prohlídky, stanice technické kontroly, které evidenční prohlídky provádějí buď jako samostatné prohlídky nebo jako součást pravidelné technické prohlídky, nemají k dispozici potřebné technologie a informace k provedení důkladnější prohlídky.

Dnes registrační místa již fyzickou kontrolu neprovádějí /vozidlo není při registraci přistaveno/, tudíž nelze ani zjistit, zda vozidlo existuje či zda nemá identifikační změny. Registrační místo se spoléhá pouze na kontrolu provedenou v STK.

Bohužel současný stav je takový, že v registru jsou evidována i taková vozidla, která vykazují evidentní nesoulad VIN karosérie s doklady i nesoulad VIN s typem vozidla a přitom tato vozidla prošla několika vizuálními prohlídkami v STK.

Výsledky kontrolní činnosti prováděné ve stanicích technické kontroly

Výsledky kontrolní činnosti prováděné v STK ze strany Ministerstva dopravy a krajských úřadů v roce 2004 – 2005 byly z hlediska možného záchytu technicky závadových vozidel, včetně vozidel neodpovídajících požadavkům identifikace, alarmující.⁴ Za dva roky

⁴ Podle celostátní statistiky bylo po kontrole v STK jako způsobilých označeno **90,13 %** (a 5,58 % způsobilých do 30 dnů) a jako nezpůsobilých 4,29 % vozidel. V případech, kdy byly prohlídky prováděny za přítomnosti zaměstnance Ministerstva dopravy vykonávajícího státní odborný dozor, bylo jako způsobilých označeno **29,05 %** vozidel (26,82 % do 30 dnů) a jako nezpůsobilých 44,13 % vozidel. Pokud se jedná o kontroly prováděné krajskými úřady, v řadě krajů byla zaznamenána jen nízká kontrolní činnost, zpravidla pouze z podnětu policie nebo občanů, ne vždy zcela odborně prováděná. Výsledky odpovídaly poznatkům Ministerstva dopravy. Byly zaznamenány případy vystavení protokolu o prohlídce bez přistavení vozidla či bez předložení technického průkazu. Porovnáním protokolů o technické prohlídce u zajištěných odcizených vozidel s pozměněnými identifikačními znaky a následnou operativní činností byly Policií ČR eliminovány závadové osoby v STK.

bylo navíc Ministerstvo dopravy (s ohledem na personální obsazení příslušných útvarů) schopno zkontrolovat pouze necelou 1/3 všech STK. Nedostatečné plnění funkce evidenční kontroly potvrzují i vlastní poznatky Policie ČR při rekonstrukci historie odcizených vozidel. Jednou z možných příčin nekvalitního provádění kontrol na STK je do 1. května 2004 neregulovaný nárůst nových provozoven STK a z toho plynoucí konkurenční boj mezi nimi. Kapacita STK (k 31. 12. 2006: 328 provozoven) převyšuje reálnou poptávku o cca 1/4, započítáme-li do tohoto počtu i již vydaná oprávnění ke zřízení STK – až o 1/3. S privatizací STK v roce 1995 přišel stát o přímou kontrolu těchto zařízení i řídicí centrum, které do té doby zabezpečovalo vývoj kontrolních postupů a metodiku, včetně kontroly kvality prohlídek v těchto zařízeních. Tyto aspekty následně vytvářejí vhodné podmínky pro vznik korupčního prostředí.

Ke zlepšení stavu připravuje Ministerstvo dopravy nový informační systém s on-line přístupem, který umožní rozšíření statistického zpracování a analýzu dat, zrychlení průběhu prohlídek v STK, zobrazení historie technické způsobilosti vozidla, zvýšení transparentnosti procesu prohlídek na STK a zvýšení kontroly evidence vydaných kontrolních nálepek. Další devizou systému je vyšší tlak na kvalitu práce v STK, neboť se jedná zároveň o nástroj pro lepší koordinaci a výkon kontrolní činnosti příslušných dozorových orgánů. Systém byl měl být uveden v roce 2008 a ve druhé etapě rozvoje by měla být databáze rozšířena o digitální fotodokumentaci a přímé výstupy z jednotlivých kontrolních míst v rámci prohlídky.

Pro zlepšení kvality činnosti v STK byla při Ministerstvu dopravy zřízena meziresortní komise, která má připravit novelizaci zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Přestavby

Dalším velkým problémem souvisejícím s odcizenými vozidly jsou tzv. **přestavby vozidel**. Při přestavbách či opravách havarovaných vozidel jsou často použity díly z odcizeného vozidla nebo vozidel po totální technické havárii vyřazených z registru vozidel jiné země. Z těchto vozidel nebo jejich částí je pak „vyrobena“ zcela nové vozidlo, často odlišných parametrů, které je legalizováno pod identifikačními znaky havarovaného vozidla (nezřídka dovezeného ze zahraničí). Pokud nejsou s vozidlem dovezeny i **doklady**, není v České republice problém zakoupit doklady např. od obdobného totálně havarovaného vozidla nebo využít duplikáty dokladů apod.. Za neodevzdání původních dokladů nehrozí žádná sankce, tudíž se často stávají předmětem prodeje na černém trhu. Přidělením úředního čísla se pak odcizenému vozidlu nebo vozidlům (nebo jejich částem) dává de facto legálně zcela nová identita.

Registrace prováděné na základě plné moci a na čistopisy

Problémy jsou spojeny i s **registracemi prováděnými na základě plné moci**, která nemusí být ověřená. Na základě plné moci lze zažádat o vydání registračních značek i o vystavení duplikátu technického průkazu na cizí vozidlo. Podle těchto dokladů se pak upraví kradené vozidlo. S pomocí plné moci lze přehlásit vozidlo na jiného vlastníka i bez jeho vědomí apod. Velkým problémem je i **vydávání čistopisů technických průkazů** (zejména u jednotlivě dovezených vozidel), což znesnadňuje zjistit, kdo závadové vozidlo dovezl a kolik vozidel a prostřednictvím koho do provozu v České republice uvedl.

Registrační značky

Registrační úřady nevedou databázi odcizených, poškozených a ztracených registračních značek /SPZ/. Při nahlášení odcizení, ztráty či poškození SPZ jsou vydány nové (jen v Praze bylo za 1 měsíc roku 2006 vydáno cca 10 tisíc registračních značek – z toho nově registrovaných aut byla asi čtvrtina). Registrační značky se obdobně jako doklady stávají předmětem prodeje a dále jsou využívány nejen k odcizení vozidla, ale často i k další nelegální činnosti – např. bezplatnému tankování pohonných hmot. Odcizené registrační značky jsou evidovány pouze v PATRMV, pokud je jejich odcizení nebo odcizení společně s vozidlem policii nahlášeno. Situace by se měla zlepšit se vstupem do schengenského prostoru. V souvislosti s schengenským prostorem se ovšem zatím neuvažuje o propojení registrů vozidel členských států, které by umožnilo porovnávání registrovaných vozidel v zemích EU a odhalení např. registrace tzv. dvojčat či vyřazených totálně havarovaných vozidel.

Dispozice se zajištěnými vozidly

Se zajištěním vozidel, u nichž existuje podezření, že byly odcizeny, byly jim změněny identifikační znaky nebo obsahují části odcizených vozidel, je spojen další závažný problém, a to **otázka dalších dispozic s těmito vozidly**. V praxi nejsou neobvyklé případy, kdy si na vozidlo činí nárok více osob (jde zejména o spor původního vlastníka, kterému byl vůz odcizen a osoby, která automobil nabyla v dobré víře). Tyto spory se řeší v rámci občansko-právního řízení, což značně prodlužuje dobu úschovy zajištěného vozidla, která je finančně značně nákladná (náklady hradí Policie ČR), navíc vozidlo s časem velmi rychle ztrácí na hodnotě. Uspokojivému vyřešení situace nepřispívá ani stále přetrvávající nesoulad mezi občanským a obchodním zákoníkem v oblasti převodu vlastnických práv. Pokud vozidlo nemá identifikační údaje v souladu s údaji v registru silničních vozidel, dává Policie ČR podnět k obnově správního řízení, které vedlo k registraci vozidla. Takovéto vozidlo je ze zákona neprovozovatelné. Vozidla zadržovaná policií, jež mají změněné identifikační znaky a u nichž byla prokázána účast obviněného na trestné činnosti, jsou prakticky nevyužitelná i pro prodej náhradních dílů a Policie ČR je po určité době ekonomicky náročného skladování likviduje na vlastní náklady. Neprokáže-li se však trestná činnost a nezjistí-li se, kdo provedl změnu identifikačních znaků (což se zpravidla nezjistí) a zaniklo-li původní VIN z důvodů nelegální změny identity vozidla a původní VIN se nepodaří spolehlivě zjistit, je vozidlo vráceno podle trestního řádu tomu, komu bylo odňato nebo kdo jej vydal (není výjimkou ani vrácení vozidla osobě podezřelé z trestné činnosti, které se trestná činnost nepodařila prokázat). Vozidlu je přiděleno tzv. úřední číslo a je dále schopné provozu na pozemních komunikacích. Dochází tak de facto k legalizaci odcizených vozidel státem.

Návrh opatření

Ke ztížení podmínek pro znovuzavedení odcizeného vozidla nebo jeho částí do provozu v ČR i mimo ČR navrhujeme jako prioritní tyto změny:

1. **Zpřísnit stávající způsob provádění evidenční kontroly** ve stanicích technické kontroly.
2. Legislativně zavést **obligatorní kontrolu originality (původnosti vozidla) u všech individuálně dovezených ojetých vozidel** poprvé registrovaných v ČR.
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.**
4. Zintenzívnit a důsledně provádět **kontrolu** v místech, kde se provádí registrace vozidla, technická a evidenční kontrola. Jedenkrát ročně vyhodnocovat zjištěné poznatky z kontrolní činnosti a porovnávat je dle možností s poznatky policie při nálezů odcizeného vozidla s pozměněnými identifikačními znaky.
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 vozidla.**
6. **Registraci vozidel provádět pouze na základě ověřené plné moci.**
7. **Zrušit možnost vydávání čistopisů technických průkazů u jednotlivě dovezených vozidel.**
8. **Specifikovat náležitosti dokladu o nabytí** podle § 12 odst. 3 zákona č. 56/2001 Sb. 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.

Navržená opatření bude nezbytné řešit zejména ve spolupráci s Ministerstvem dopravy.

5. Harmonogram opatření

kpt.	č. úkolu	Úkol	Gestor	Termín
Č I N N O S T P O L I C I E	1.	Zřídit centrální operativně poznatkový informační fond Policie ČR	MV – Policie ČR	do poloviny roku 2009
	2.	Vytvořit objektivní způsob hodnocení policistů na úseku objasňování krádeží motorových vozidel.	MV – Policie ČR	do poloviny roku 2009
	3.	Změna organizační struktury na úseku objasňování krádeží motorových vozidel	MV – Policie ČR	do konce prvního pololetí 2008
	4.	Zahájit jednání s výrobcí (akreditovanými zástupci výrobců) vozidel o poskytování informací o identifikačních znacích vozidel vybraným policistům.	MV – Policie ČR	do poloviny roku 2009
	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)	MV – Policie ČR	do konce roku 2009
	6.	Zajistit pravidelná školení policistů vykonávajících silniční kontroly vozidel zaměřená na důkladnou kontrolu identifikačních údajů vozidel.	MV – Policie ČR	průběžně
	7.	Vytvořit Národní platformu subjektů zapojených do potírání trestné činnosti na motorových vozidlech a její program.	MV ve spolupráci s příslušnými partnery	do konce roku 2008

A U T O V R A K Y	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.	ČIŽP ve spolupráci s MŽP	do konce roku 2008
	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.	MŽP v rámci vyhl. o podrobnostech nakládání s autovraky a novely zákona o odpadech	do konce roku 2008
	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.	MŽP	do konce roku 2009 v rámci novely zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech
	4.	Zakázat výkup těch autovraků či jejich částí, u nichž nelze doložit jejich původ. Tyto autovraky (jejich části) lze pouze bezúplatně převzít.	MŽP	v rámci novely zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech
	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.	MD	v rámci novely zákona č. 56/2001 Sb.
	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.	MŽP	v rámci novely zákona o odpadech – do konce roku 2009
	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.	živnostenské úřady, ČIŽP, MV – Policie ČR, celní úřady	průběžně, vyhodnocení 1x ročně
	8.	Rozšířit oprávnění Policie ČR a České inspekce životního prostředí pro vstup do tzv. ostatních prostor provozoven nakládajících s odpady.	MV a ČIŽP	do konce roku 2008

R E G I S T R A C E V O Z I D E L E V I D E N Č N Í K.	1.	Zpřísnit stávající způsob provádění evidenční kontroly vozidel ve stanicích technické kontroly.	MD ve spolupráci s MV	v rámci novely zákona č. 56/2001 Sb. do konce roku 2009
	2.	Legislativně zavést obligatorní kontrolu originality (původnosti vozidla) u všech individuálně dovezených ojetých vozidel poprvé registrovaných v ČR.	MD ve spolupráci s MV	v rámci novely zákona č. 56/2001 Sb. do konce roku 2009
	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.	MD ve spolupráci s MV	do konce roku 2009
	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 nálezů odcizeného vozidla s pozměněnými identifikačními znaky.	MD ve spolupráci s MV – Policií ČR	průběžně
	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.	MD	do konce roku 2009 - s novelou zákona č. 56/2001 Sb.
	6.	Zrušit možnost vydávání čistopisů technických průkazů u jednotlivě dovezených vozidel.	MD	do konce roku 2009 – s novelou zákona č. 56/2001 Sb.
	7.	Legislativně stanovit, že registraci vozidel lze provádět pouze na základě ověřené plné moci.	MD	do konce roku 2009 – s novelou zákona č. 56/2001 Sb.
	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.“	MD	do konce roku 2009 – s novelou zákona č. 56/2001 Sb.

